

## S-Bahn FL.A.CH: Nicht durchdacht, nicht durchgerechnet

Fortsetzung von Seite 3

Wie hoch werden die laufenden Betriebskosten sein bei einem Taktbetrieb? Wer trägt diese Betriebskosten? Das Land, die ÖBB, oder wird geteilt?

Es soll eine Nordschleife nach Buchs gebaut werden. Wo wird diese konkret gebaut werden? Wer bezahlt die dazu benötigten Grundstücke?

Welche Anzahl an Verkehrsteilnehmern wird von wo bis wohin die S-Bahn benutzen? Gibt es Annahmen dazu, und wenn ja, worauf gründen diese?

Wie hoch werden die Kilometerkosten je Fahrgast aufgrund der Annahmen bez. Nutzungsverhalten sein? Es geht hier zwangsläufig um Schätzwerte. Oder anders gefragt: Mit welchen Zuschüssen seitens des Landes muss dann jährlich gerechnet werden? Gibt es dazu eine Annahme?

Nicht unmittelbar zum S-Bahn-Projekt gehören folgende drei Fragen:

Es werden Kosten zugunsten für den S-Bahn-Ausbau angeführt, die die ÖBB auch ohne S-Bahn machen müsste. Es wird ein Zusammenhang und damit eine Dringlichkeit hergestellt, die so gar nicht gegeben ist.

Die Schweizer Bundesregierung hat die Brückenprojekte in Haag-Bendern und Sevelen-Vaduz auf unbestimmte Zeit zurückgestellt. Welche Auswirkungen auf das Verkehrskonzept werden dadurch erwartet?

Was bedeutet «der strassengebundene Güterverkehr wird gezielt gelenkt?» (Seite 70, Mobilitätskonzept).

Abschliessend: «Die Kostenschätzung ist derzeit nicht ausreichend belastbar, weil Kostenteile fehlen. Die Wahrscheinlichkeit, dass zu einem späteren Zeitpunkt ein Nachtragsbudget zur Abstimmung kommen wird, ist sehr hoch bis fast sicher. Aussagen über die zu erwartenden Betriebskosten fehlen gänzlich. Belastbare Annahmen über Fahrgastintensitäten fehlen ebenso.

Aussagen über jährliche Staatszuschüsse können derzeit nicht gemacht werden und fehlen.

Das Mobilitätskonzept berücksichtigt in keiner Art und Weise Menschen mit jeder Art von eingeschränkter Mobilität.»

Dies die detaillierten Ausführungen von Dr. Norbert Obermayr. In seinem Schreiben an die politischen Verantwortungsträger (Abgeordnete, Parteien...) war es ihm wichtig festzuhalten, dass er seine Argumente nicht aus parteipolitischen Grund vorbringt, sondern aus rein fachlichen und sachlichen Überlegungen und auch mit der Zukunft seiner Kinder und Kindeskinde im Hinterkopf.

Man darf eine S-Bahn wie auch andere Investitionsprojekte natürlich als «Generationenprojekte» bezeichnen. Dies sollte aber nicht einfach ein wohlklingendes Wort sein, mit dem man ein Projekt «verkaufen» will. Generationenprojekte müssen verlässlich geplant und kalkuliert werden.

Ein Investitionsprojekt, das unseren Nachkommen nicht so viel nützt, wie versprochen, und das sie schlimmstenfalls finanziell gar nicht mehr stemmen können, ist abzulehnen.

## Verbandsbeschwerderecht und Demokratie

von Harry Quaderer

In der Mai-Landtagsdebatte zum Mobilitätskonzept wurden die verschiedensten Themen betreffend die Verkehrssituation und auch mögliche Lösungen diskutiert. Am Ende der Debatte wurde dann die Regierung, oder besser gesagt das Ministerium für Infrastruktur, Wirtschaft und Sport von Regierungschef-Stellvertreter Daniel Risch unter anderem auch mit folgendem Auftrag beglückt:

...gleichzeitig mit dem Bericht und Antrag zur Gesetzesrevision über das Verfahren in Expropriationsfällen dem Landtag einen Bericht und Antrag betreffend die Revision des gesetzlichen Verbandsbeschwerderechtes vorzulegen. Mit dieser Revision soll die Möglichkeit einhergehen, aus verkehrstechnischen und anderen in der Erfüllung von Staatsaufgaben liegenden Gründen mit insbesondere übergeordnetem, dem Allgemeinwohl dienenden Interesse das gesetzliche Verbandsbeschwerderecht einzuschränken.

Die treibende Kraft hinter diesem Auftrag war der Abgeordnete Alexander Batliner (FBP). Sein Antrag wurde grossmehrheitlich von 20 Abgeordneten unterstützt. Dagegen stimmte die Fraktion der Freien Liste, Eugen Nägele und Wendelin Lampert (beide FBP). Dieser vom Landtag deutlich be-

schlossene Auftrag an die Regierung animierte dann einen Leserbriefschreiber aus Vaduz zu folgender Aussage:

«Dieser Vorgang ist dermassen jenseits von Gut und Böse, dass einem nichts anderes übrigbleibt, als den Schluss zu ziehen, dass ein Grossteil des Landtages die Folgen seines Handelns nicht abzuschätzen vermag oder aber schlicht und ergreifend als Feind des Rechtsstaates einzustufen ist.»

Eine Leserbriefschreiberin in Schaan versuchte dann den Landtagsbeschluss so ziemlich humorlos mit einer erfolglosen Fernsehserie zu vergleichen und kam zu folgender Konklusion:

«Formate, die einzig ihr unerschütterliches Sendungsbewusstsein als Rechtfertigungsgrund zur Demontage demokratischer Errungenschaften in den Vordergrund stellen, gehören abgesetzt.»

Zu guter Letzt durften wir dann noch in der Liewo zur Frage «Landtagswahlen 2021: Wie gestaltet sich die Suche nach männlichen und vor allem weiblichen Kandidaten» vom Co-Präsidium der Freien Liste erfahren:

«Zentrale Themen der Freien Liste bewegen und betreffen viele Menschen in Liechtenstein. Zum Beispiel aktuell der undemokratische Angriff auf das Beschwerderecht durch alle anderen Parteien.»

Zu solchen Aussagen kann man nur erwidern:

**Trump, Trumper, am Trumpesten.**

## Deutsch pro Liechtenstein

von Harry Quaderer

Zur Abänderung des Bürgerrechtsgesetzes (Motion zur Einführung der Doppelten Staatsbürgerschaft bei Einbürgerungen) lief der Hohe Landtag wieder einmal zu Hochform auf. Wahlkampf, politisches Kalkül, Profilierungssucht oder Angst vor seiner eigenen Entscheidung?

Im März-Landtag hatte der Landtag diese Gesetzesvorlage mit 20 Stimmen verabschiedet und sie gleichzeitig auch mit 20 Stimmen einer Volksabstimmung zugeführt. Diese wird bekanntlich am 30. August stattfinden. Die Abgeordneten der Neuen Fraktion blitzten im März-Landtag mit einer Verschärfung der Vorlage, unter anderem einer Erhöhung der Anforderungen an die Sprachkenntnisse, mit 22 Gegenstimmen ab.

Von diesem klaren NEIN des Landtags liessen sich die Sprachkünstler der Neuen Fraktion nicht beeindrucken und versuchten, die genau gleichen Forderungen, die im März-Landtag abgelehnt wurden, im Juni-Landtag nochmals via einer parlamentarischen Initiative durchzusetzen. Verlangt wurden Sprachkenntnisse auf Maturaniveau und die Erhöhung der Einbürgerungsfrist für ausländische Ehegatten und eingetragene Partnerschaften von 10 auf 20 Jahre, wobei die Jahre während der Ehe doppelt zählen sollten. In ihren begleitenden Erklärungsversuchen zu dieser Initiative kam so ein richtiges Ge-



fühl von «Fremdschämen» auf. Man hatte den Eindruck, dass die Herren der Neuen Fraktion den Film «Die Schweizermacher» als Quelle ihrer Integrationsziele herangezogen hatten.

Was nicht sein sollte, war nun auf einmal «fast» eingetroffen. Wäre der Landtag zu seiner Überzeugung vom März gestanden, hätte diese Initiative mit 20 Stimmen abgeschmettert werden müssen. Siehe da, sieben Abgeordnete der FBP-Fraktion schienen auf einmal einen Sinneswandel durchgemacht zu haben. Bekamen sie Druck aus ihren eigenen Reihen und mussten den erkonservativen Flügel ihrer Partei bedienen? Sogar der Landtagspräsident versuchte krampfhaft zu erklären, dass es vielleicht doch besser wäre, nochmals von vorne zu beginnen. Hä? Vor zwei Monaten waren die Sachlage klar und auf einmal kommt der Wendehals daher geflogen? Wie soll man das ver-

stehen. Langer Rede kurzer Sinn: Die Initiative erhielt mit den drei Stimmen der Neuen Fraktion und sieben FBP-Stimmen doch keine Mehrheit.

Apropos Sprachkenntnisse auf Maturaniveau: Im Landtag lässt sich auch mit solchem Wortschatz debattieren:

potentionell  
substantionell  
Meden (Medien)  
Institutionen  
kardologisch  
Brämie  
Konfrontion  
rigional  
essentionell  
Kostenneutralität  
Schangerschaften  
subpfiniert  
registriert  
Inizive (Initiative)  
Reblik  
Popoisumus  
rendieren  
komolierend  
Missbrauchspotential  
Karantäne

Wenn schon Landtagsabgeordnete kein Maturasprachniveau brauchen, dann ist das auch von Doppelbürgern nicht zu verlangen.

## Ehrenwerte Herren (einmal mehr)

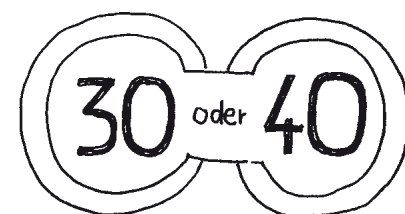
von Jürgen Beck

«Ein Treuhänder und Rechtsanwalt, mit einem kleinen Büro in Vaduz, soll Kundengelder in Millionenhöhe veruntreut haben. Die Staatsanwaltschaft ermittelt. In diesem Zusammenhang ist es beim Treuhänder zu einer Hausdurchsuchung gekommen.» So zu lesen im Liechtensteiner Vaterland vom 05. Juni 2020.

Natürlich sagt der Anwalt des Betroffenen, dass die Vorwürfe haltlos seien. Selbstverständlich gilt die Unschuldsummutung. Man wird sehen, was sich aus der Sache entwickelt. Dem Vernehmen nach soll es sich bei der vermuteten Deliktsumme um 80 Millionen Franken handeln. Hoffen wir, dass die Vorwürfe unbegründet sind, denn für das Land und den Finanzplatz sind solche Hiobsbotschaften pures Gift.

Da Liechtenstein ja so klein und übersichtlich ist, hat es sich schnell herumgesprochen, wer dieser Rechtsanwalt und Treuhänder sei. Seinen Namen werde ich aus wohl verständlichen Gründen hier nicht nennen, aber mir graust es davor, wenn sich der Verdacht als doch nicht so haltlos erweisen sollte. Es handelt sich halt wieder um einen äusserst «ehrenwerten» Herren mit makellosem Leumund, mit Beziehungen in die Politik und in die bessere Gesellschaft Liechtensteins. Ich liebe meine Heimat und möchte es nicht glauben, dass es in unserem Land Menschen gibt, die unser Land aus lauter Gier beschmutzen. Ich glaube an das Gute und hoffe, dass sich die Untersuchungen der Staatsanwaltschaft nur als präventive Massnahmen herausstellen und zu keiner Anklage führen werden.

## Flächendeckende Einführung von Tempo 30 in Schaan?



von Jack Quaderer, du-Gemeinderat in Schaan

Das Thema «Tempo 30» wird in Schaan schon länger diskutiert, und das obwohl die Schulwegsicherung sehr ernstgenommen wird und diverse Strassen beruhigt wurden. Ebenso wurden viele Gefahrenstellen beseitigt. Vor allem um die Schule und um die Kindergärten wurde ein besonderes Auge daraufgelegt, dass dort langsam gefahren wird. Bei den Zebrastreifen wurden die Strassen verengt. Erwähnen möchte ich auch noch den Lotsendienst, der schon viele Jahre eine wichtige Funktion hat für die Schüler, die zu Fuss in die Schule gehen.

Es wurden auf den Schaaner Gemeindestrassen über Jahre hinweg Tempomessungen durchgeführt. Wenn man diese Zahlen anschaut, muss man den Autofahrern ein gutes Zeugnis ausstellen. Auffällig ist, dass in Schaan vielfach auf den Strassen parkiert und dadurch schnelles Fahren verunmöglicht wird.

2019 haben ca. 700 Personen an einer Online-Umfrage zu Mobilität und Verkehr in Schaan teilgenommen. Dies darf als ein guter Rücklauf bezeichnet werden. Von den 700 Umfrageteilnehmern fanden 51% «Tempo 30» gut und «17,5%

bezeichneten es als «notwendiges Übel».

Die flächendeckende Einführung von «Tempo 30» würde Kosten von ca. CHF 580'000 verursachen. Es müssten diverse bauliche Massnahmen getroffen werden, wie etwa Torelemente, Rechtsvortritt, vertikale Versätze, Einengungen, Markierungen... Natürlich müssten sehr viele «Tempo-30-Schilder» aufgestellt werden.

An der Gemeinderatssitzung vom 3. Juni wurde ein Kompromissvorschlag ins Spiel gebracht:

«Tempo 40». Es soll abgeklärt werden, ob so etwas auf Schaans Nebenstrassen möglich ist. Wir werden es im Herbst erfahren.

Für mich ist Tempo 40 keine Option. Entweder wir führen «Tempo 30» auf allen Gemeindestrassen ein oder wir lassen es und führen unsere Schulwegsicherung konsequent weiter.

Die grössten Bedenken habe ich, wenn wir «Tempo 30» einführen und in der Folge vom Gesetz her angewiesen werden, alle Zebrastreifen aufzulösen. Dafür bin ich nicht zu haben.

Mal schauen, wie der Gemeinderat sich im Herbst entscheidet. Vielleicht regt sich ja noch Widerstand und es kommt zum Referendum?



Liechtenstein ist es gewohnt, nicht nur Gesetze und z.B. EU-Richtlinien, sondern auch allgemein gesellschaftliche und politische Entwicklungen einfach zu übernehmen. In der Corona-Krise war dies besonders augenfällig: Aufgrund unserer Partnerschaft mit der Schweiz (Epidemiegesetz) haben wir die Massnahmen zur Eindämmung der Pandemie grösstenteils von der Schweiz übernommen. Dagegen ist nichts einzuwenden. Warum sollte man das Rad bei jedem Anlass neu erfinden wollen.

Es ist aber doch etwas merkwürdig, wenn bei uns politische Diskussionen «nachgeahmt» werden, obwohl die Situation hier – zum Glück – eine ganz andere ist. Warum reden wir in Liechtenstein über Rassismus, erst wenn in den USA wochenlang gegen Polizeigewalt demonstriert wird?

Es wirkt nicht sehr souverän, wenn Miststände wie etwa Armut, Rassismus oder Sexismus erst diskutiert werden, wenn andernorts die Menschen auf die Strasse gehen, um gegen Zustände zu protestieren, die mit unseren Verhältnissen nicht vergleichbar sind. PIO SCHURTI

## Mit FL.A.CH können wir nur flach rauskommen

von Harry Quaderer

Am «Super-Abstimmungssonntag», am 30. August 2020, darf das Volk über drei Sachen entscheiden: über den Verpflichtungskredit für die S-Bahn FL.A.CH von 71.3 Mio., über die Doppelte Staatsbürgerschaft für Schweizer und EWR-Angehörige wie auch über die Verfassungsänderung, die mit der Initiative «HalbeHalbe» gefordert wird.

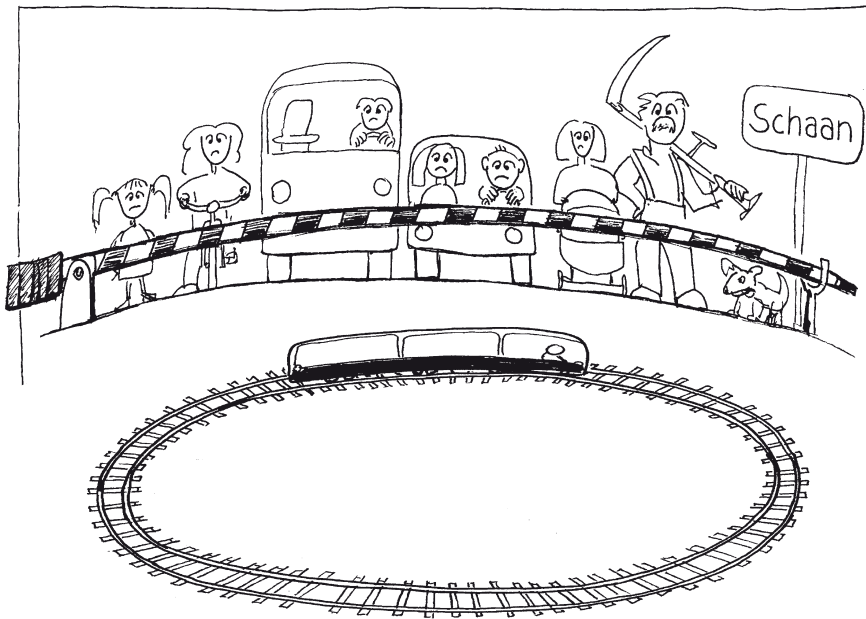
Die Abstimmungskampagnen haben praktisch schon nach dem Juni-Landtag (3./4./5. Juni) begonnen. Vor allem in Sachen S-Bahn scheut die Regierung keine Kosten für Anzeigen in den Landeszeitungen und Wurfsendungen an alle Haushalte und natürlich erhält die Lie:Zeit nach der Rückkehr von Johannes Kaiser in die FBP auch wieder seitenweise Aufträge. Das Ministerium vom Regierungschef-Stellvertreter Daniel Risch lädt die Bevölkerung zu Informationsanlässen in allen Gemeinden des Landes ein. «Damit Liechtenstein auch in Zukunft gut fährt», so der Slogan. Bedenklich und demokratiepolitisch verwerflich fährt die Regierung eine Kampagne in allen Gemeinden, ohne auch nur einen «Gegner» dazu auf die Bühne einzuladen. Solche Anlässe kann man eigentlich nur als Gehirnwäsche bezeichnen.

### S-BAHN FL.A.CH

Die wesentliche Frage, die sich die Stimmbürgerin und der Stimmbürger stellen sollte: Was ist der Sinn und Nutzen eines Ausbaus der Eisenbahnstrecke Feldkirch – Buchs für eine S-Bahn Liechtenstein? Kostenpunkt: 71.3 Mio. Jährlicher Unterhalt im Minimum 2 Mio. Franken. Dazu dürfte nochmals ein grösserer zweistelliger Millionenbetrag kommen, damit in der Gemeinde Schaan ein kompletter Verkehrskollaps vermieden werden kann. Sollte die S-Bahn nämlich akzeptiert und gebaut werden, wie es den S-Bahn-Fans vorschwebt, werden in Schaan jede Stunde eine Viertelstunde lang die Schranken runter sein und den Strassenverkehr blockieren. Dass die ÖBB keinen müden Rappen für eine Lösung zur Verhinderung des Verkehrskollapses in Schaan beitragen werden, ist anzunehmen. Da muss dann halt die Gemeinde Schaan und das Land zahlen. Mit FL.A.CH werden wir ganz einfach flach rauskommen.

### Knackpunkt Schaan

Eine von drei Varianten soll Schaan entlasten. Wer's glaubt wird selig. So zumindest eröffnet sich mir die Situation, nachdem ich das Interview der Herren Daniel Risch (Regierungschef-Stellvertreter) und Daniel Hilti (Vorsteher) anfangs Juni im Vaterland gelesen hatte. Thema dieses Interviews: Das Land und die Gemeinde Schaan sollen bis nächsten Sommer die Lösungen vorlegen, wie das durch die S-Bahn verursach-



D'Schranka wörd erscht wedr offa gmacht, wenn s'Bähli volla ischt.

te Verkehrsproblem in Schaan gelöst werden kann. Kurz zusammengefasst: Daniel Risch möchte, dass drei Varianten geprüft werden, nämlich die Absenkung der Strassen, die Absenkung der Bahn und die Weiterführung des Industriebahnhofs. Auch die Nordumfahrung bzw. Nordschleife soll langfristig weiterverfolgt werden. So weit so gut. Dazu aber kommt dann gleich die ernüchternde Antwort des Vorstehers Daniel Hilti: «Eine Absenkung der Strassen kommt für mich nicht infrage. Das ist schlicht nicht machbar.» Damit wäre dann wohl eine der drei Varianten schon mal aus dem Rennen genommen. Was bleibt übrig. Eine Absenkung der Bahnlinie? Eine Nordschleife? Wann? In 20 oder in 100 Jahren? Eine realistische Lösung für Schaan wird sehr,

sehr lange Zeit dauern.

Für die Schaaner hat die S-Bahn mit Sicherheit die negativste Auswirkung. Nehmen wir an, die Liechtensteiner stimmen dem Verpflichtungskredit für die S-Bahn zu, die Schaaner lehnen diesen aber mehrheitlich ab. Wie werden wir damit umgehen? Kann Liechtenstein überhaupt eine akzeptable Lösung finden, ohne den Schaanern auf die Füsse zu treten?

Die Schranken, die gute 15 Minuten pro Stunde horizontal stehen, werden den Individualverkehr schlicht und einfach zum Erliegen bringen. Du heilige Güte, nicht einmal eine Unter- oder Überführung beim Industriebahnhof konnte realisiert werden! Da haben die Damen und Herren der Freien Liste, der VCL und die LGU volle Arbeit geleistet.

Nur ganz knapp konnte an der Urne erreicht werden, dass der Industriebahnhof überhaupt gebaut wurde. Das Stimm- und Wahlverhalten einiger VU-Mandatare spricht Bände. Die damalige Verkehrsministerin hatte als Landtagsabgeordnete noch ein klares NEIN zum Industriebahnhof abgegeben, musste dann aber als Verkehrsministerin der Regierung Tschüscher den Industriebahnhof mit Glanz und Gloria einweihen. Bei der Eröffnung des Industriebahnhofs sprach sie dann von einem «Generationenprojekt». Woran sollen sich die Leute orientieren, wenn die Hauptverantwortlichen derart herumlavieren und ihre Meinung in kurzer Zeit um 180 Grad ändern?

Zurück zur S-Bahn, zur Freien Liste, zum VCL, zur LGU und zu Vorsteher Daniel Hilti. «Der Versuch, das Problem nur auf der Strasse lösen zu wollen, würde scheitern. Zuerst müssen wir definitiv den öffentlichen Verkehr fördern. Erst wenn in diesem Bereich kein Potenzial mehr vorhanden ist, können und dürfen wir auch strassentechnisch weiterdenken». So Daniel Hilti.

Damit dürfte nun der Schaaner Vorsteher den Damen und Herren des VCL und der LGU und der Freien Liste komplett auf den Leim gegangen sein. Glaubt er wirklich, dass die S-Bahn den Strassenverkehr auch nur um ein Tausendstel entlasten würde? Eine Bahnstrecke, die 80% der liechtensteinischen Gemeinden nicht tangiert. Glaubt er und glaubt die Schaaner Bevölke-

Fortsetzung auf Seite 3

## Düstere Wirtschaftsprognosen weltweit. Auch für Liechtenstein?

von Ivo Kaufmann

Der weltweiten Konjunktur werden aufgrund des abrupten Herunterfahrens der weltweiten Wirtschaft (Lockdown) düstere Wirtschaftsprognosen vorausgesagt. So erwartet der IWF (Internationaler Währungsfonds) «vermutlich die grösste Rezession seit der grossen Depression in den 1930er Jahren» und das SECO, die Expertengruppe des Schweizer Bundes für Wirtschaftsprognosen, erwartet für 2020 den stärksten Rückgang des BIP (Bruttoinlandsprodukt) seit Jahrzehnten. Um die Wirtschaftskrise abzufedern, greifen die Regierungen weltweit tief in die Staatskasse und die Notenbanken drucken zusätzlich neues Geld in nie dagewesenem Ausmass. Wie gefährdet die heutige Konjunkturlage einzuschätzen ist, zeigt die Tatsache, dass die Staatsverschuldung auf das Niveau während des Zweiten Weltkriegs nach oben getrieben wird. Konkret heisst

dies nichts anderes, als dass sich Staaten und private Unternehmen weiter verschulden. Schulden, die eines Tages zurückbezahlt oder abgeschrieben werden müssen.

Natürlich kann niemand vorhersagen, in welchem Ausmass sich Corona letztendlich auf Konjunktur und Wirtschaft auswirken werden. Dafür gibt es lediglich Konjunkturprognosen (ausser in Liechtenstein?), die wohl noch weniger genau sind als die Wetterprognosen für die übernächste Woche.

In Liechtenstein sind 11'000 Angestellte in Kurzarbeit. Das bedeutet, dass ein Viertel aller Beschäftigten zwischenzeitlich zu wenig Arbeit hat und viele von ihnen ihre Stelle verlieren werden. Dies wird sich nicht so rasch ändern, denn einzelne Industriebetriebe haben die Kurzarbeit bereits bis Ende September verlängert. Es wäre nun Auftrag der Regierung, das Volk über die zu erwartenden Kosten zu informieren, wie es z.B. unser Nachbarland

Schweiz laufend macht. So wäre es interessant zu erfahren, wie viel uns die 11'000 Kurzarbeiter bei einem monatlichen Durchschnittslohn von CHF 6'603,00 hinsichtlich geringerer Einnahmen des Staates und dessen Sozialwerke kosten werden. Eigentlich eine relativ einfache Rechenarbeit, zumal wir hierfür ein Amt (Amt für Statistik) haben, bei welchem die Daten bereits vorliegen oder laufend neu erfasst werden.

Die Finanzkrise 2008/2009 und deren nachfolgende Auswirkungen auf unseren Staatshaushalt bescherete uns in der Landesrechnung 2010 ein negatives Betriebsergebnis von CHF 215 Mio. und konnte in den Folgejahren nur mittels einschneidenden Sparpaketen eingedämmt werden. Dabei wird die Finanzkrise 2008/2009 nur als ein Klacks gegenüber der Corona-Krise bezeichnet. Braucht es also in den nächs-

Fortsetzung auf Seite 2

## HalbeHalbe

Mit der Initiative HalbeHalbe will die Gruppe, die aus der Bewegung Hoi Quote entstand, folgende zusätzliche Satz in Artikel 31 Absatz 2 der Verfassung einfügen:

«Die ausgewogene Vertretung von Frauen und Männern in politischen Gremien wird gefördert.»

Dabei steht bereits jetzt in Absatz 1: «Alle Landesangehörigen sind vor dem Gesetze gleich. Die öffentlichen Ämter sind ihnen unter Einhaltung der gesetzlichen Bestimmungen gleich zugänglich.» Dieser Satz garantiert, dass Frauen und Männer die gleiche Ausgangslage haben und somit keine systemische Benachteiligung stattfinden darf.

Der Zusatz der Initiantinnen wird bewusst sehr offengehalten. Was passiert, wenn eine Person ein Amt nicht erhält und klagt? Wie wird dann ein Gericht diesen Verfassungszusatz interpretieren? Meiner Meinung nach öffnet das Tür und Tor für eine Quote, was aber von den Initiantinnen verneint wird.

Interessant ist, dass auf der Homepage halbehalbe.li im ersten Satz steht, dass das Projekt HalbeHalbe aus der Arbeit des Vereins Hoi Quote entstanden sei: Die Stossrichtung ist also klar, nur eine Quote wird langfristig akzeptiert werden.

Kommen wir zur Forderung der ausgewogenen Vertretung zurück. Wie ist diese definiert? Muss diese strikte nach Verteilung der Bevölkerung geschehen, also quasi 50:50? Oder gibt es eine andere ausgewogene Verteilung, zum Beispiel 60:40? Wie soll ein Gericht im Falle eine Klage klären, was eine «ausgewogene Vertretung» ist? Und was geschieht, wenn sich die Wählerinnen und Wähler erlauben, ein Gremium, z.B. einen Gemeinderat, zu wählen, in welchem Frauen und Männer nicht ausgewogen vertreten sind, obwohl ausgewogene Kandidatenlisten vorlagen?

Für mich bedeutet Gleichberechtigung, dass jede Person die Wahlfreiheit hat, selbst zu entscheiden, welchen Job man lernt, wen man wählt oder welches Lebensmodell man für sich als das richtige hält. Gleichberechtigung bedeutet, dass jede und jeder die gleiche Ausgangslage hat, also etwa dass man sich zu einer Wahl aufstellen lassen kann. Das ist heute bereits gegeben. Gleichberechtigung bedeutet aber keinesfalls, dass ein bestimmtes Ergebnis gesetzlich geregelt werden muss, also dass man auch gewählt wird.

Genau das wird aber mit diesem Vorstoss gefordert. Deshalb lehne ich die Initiative ab. ADO VOGT



## ..düstere Wirtschaftsprognosen-

Fortsetzung von Seite 1

ten Jahren wieder Sparpakete oder Steuererhöhungen oder gar beides? Es wäre daher wünschenswert, wenn auch unsere Regierung sich allmählich mit den finanziellen Auswirkungen der Corona-Krise auf unseren Staatshaushalt und das Sozialsystem befassen würde. Wichtiger scheint Regierung und Landtag jedoch das Mobilitätskonzept 2030 zu sein, mit einem S-Bahn-Projekt für CHF 71,3 Mio. und jährlichen Folgekosten von ca. CHF 2 Mio. Gerade in unsicheren Zeiten mit geringeren Staatseinnahmen sollten zukünftige Investitionen vermehrt auf ihre Nachhaltigkeit geprüft werden. Bleibt zu hoffen, dass die Berechnungen der zusätzlichen Ausgaben aller Staaten aufgrund der Corona-Krise, die sich auf weltweit 30-35 Prozent des BIP oder etwa USD 30'000 Mrd. belaufen sollen, nicht bewahrheiten. Das würde nämlich für Liechtenstein bei einem BIP im Jahr 2017 von CHF 6,5 Mrd. satte CHF 2 Mrd. Mehrausgaben bedeuten, die Corona zusätzlich verursachen würde. Dies entspräche in etwa den derzeitigen Staatsreserven.

von Jürgen Beck

Die letzten Monate waren skurril, beängstigend und ungewohnt. Die Corona-Krise hat uns unsere Verletzlichkeit in aller Deutlichkeit gezeigt. Für mich hat sich das Ganze angefühlt wie Krieg, nur ohne Blutvergiessen.

Wirklich ohne Blutvergiessen?

Die Frage, ob nun in Folge der Krise verfassungsmässige und demokratische Rechte des Einzelnen eingeschränkt wurden oder nicht, stelle ich erst gar nicht, das überlasse ich anderen.

Eines ist klar, es musste gehandelt werden und es wurde von den politischen Verantwortlichen gehandelt. Egal, ob nun die eine oder andere Schnapsidee dabei war oder ob die Handlungen in ihrer Logik nicht immer nachvollziehbar waren. Wenn man das grosse Ganze betrachtet, dann sind wir dank konsequentem Handeln mit einem blauen Auge davongekommen. Wir haben auch Glück gehabt. Können wir nun einfach zur Tagesordnung übergehen und heile Welt

## Wen interessiert, wer blutet?

spielen oder hat uns die Krise nicht doch ein wenig unser Bewusstsein geschärft?

Richtig wütend wurde ich, als ich anlässlich einer Sonderlandtagssitzung die Fraktionserklärung einer «staatstragenden» Grosspartei gehört habe, in der sinngemäss gesagt wurde, dass man immer nur das Gerede über die Gesundheit der Men-

**Anstatt sich um das Wohl der Bürger zu kümmern, spielen wir ein wenig mit der Eisenbahn!**

schon und nichts über das Leiden der Wirtschaft höre. Eine weitere Aussage hat mich anlässlich einer Informationsveranstaltung zum Mobilitätskonzept stutzig gemacht, in der es hiess, dass wir das Wachstum ohne S-Bahn in der Zukunft nicht mehr bewältigen könnten. Nachtigall ich hör' dich trapsen, bin ich jetzt im falschen Film bzw. im falschen Land? Kurzarbeit in ungekanntem Ausmass, Gewinnwarnungen von grossen Unternehmen, steigende Arbeitslosenzahlen, Geschäftsschliessungen und Ankündi-

gungen von möglichen Kündigungswellen in der Industrie. Wachstum? Wo bin ich denn jetzt gelandet? Ohne «Blutvergiessen» ist es eben nicht abgegangen, genügend Landesangehörige haben einen Aderlass erleben müssen. Und vorbei ist das Ganze auch noch lange nicht. Anstatt sich um das Wohl der Bürger zu kümmern, spielen wir ein wenig mit der Eisenbahn?

du - die Unabhängigen war immer schon die Partei für diejenigen, die nicht gehört werden und denen man helfen muss. So ist es nicht verwunderlich, dass sich immer mehr Menschen bei uns melden, denen es halt nicht so gut geht – die bluten. Wir möchten nicht, dass darüber geschwiegen wird und wir wollen die Lehren aus der Krise ziehen. Bitte meldet Euch, wenn ihr in eurem Umfeld Leute kennt, denen es nicht so gut geht und die um ihre Existenz bangen müssen.

Kontakt:

du - die Unabhängigen  
Landstrasse 60  
Postfach 442  
9490 Vaduz  
E-Mail: info@du4.li  
Telefon: 00423 230 08 80

## S-Bahn Abstimmungskampf: Wieso nicht 370 Millionen?

von Ado Vogt

Der Vorschlag der «IG Mobiles Liechtenstein» ist bestechend: Wenn wir schon die AHV, also unsere Senioren, mit CHF 100 Millionen unterstützen, dann wäre es ja nur fair, die «enkeltaugliche» S-Bahn für 71 Millionen zu bauen.

Wäre ich ein Anhänger der S-Bahn, würde ich noch einen Schritt weiter gehen (keine Angst, ich bin kein Befürworter der S-Bahn): Die AHV Rentner machen ca. 18% der Einwohner aus, die Enkel (bis 14 Jahre) ca. 15% der Bevölkerung. Alle anderen knapp 67%.

Der grosse Rest ist also weder Enkel noch Pensionär. Gemäss meiner Logik müsste man den «Nicht-Enkeln / Nicht Pensionären» konsequenterweise 370 Millionen zusprechen, dann würde man die Abstimmung auch wirklich gewinnen. Denn Geld spielt bei uns ja anscheinend keine Rolle mehr...

## ...mit FL.A.CH können wir nur flach rauskommen, darum ein NEIN in die Urne!

Fortsetzung von Seite 1

zung, dass – wenn die Schranken in Schaan noch häufiger und länger unten sind – dies zu einer Entlastung des Strassenverkehrs führen wird? Dann kann ich nur sagen: Lieber Daniel, in allen Ehren, was du für Schaan geleistet hast, aber den Leuten schmackhaft machen zu wollen, dass mit einer S-Bahn der Verkehr in Schaan (oder auch im ganzen Land) abnehmen wird, nehme ich weder Dir noch dem VCL-Georg Sele ab. Vor allem nicht, weil ich der felsenfesten Überzeugung bin, dass – sollte das Volk JA zur S-Bahn sagen – es in Schaan das Gegenteil von einer Entlastung geben wird – ausser man verbietet dem Volk, Auto zu fahren. Für eine solche Umerziehungsanordnung bräuchte es dann wohl eine Freie-Liste-Aleinregierung.

Von Sinn und Nutzen der S-Bahn für das Unterland habe ich noch keine einzige vernünftige Aussage gehört. Sinn und Nutzen für die Industrie? Ja, wer steigt wohl in Nendeln aus, damit er zum grössten Arbeitgeber, der Thyssen-Krupp-Presta, nach Eschen gelangt? Wie viele Personen steigen ein und aus im Schaan Forst-Hilti? Wie viele Personen steigen ein und aus in Schaan? Ich möchte mich nicht in Zahlenspielerien begeben, jede und jeder kann sich doch selbst mal die Mühe machen und zählen, wie viele Passagiere im Liechtensteiner Takt zur Arbeit nach Liechtenstein kommen. Warum haben die Hilti AG und Thyssen-Krupp Presta solche Parkhäuser gebaut? Weil sie davon ausgehen, dass die Pendler künftig mit der S-Bahn anfahren werden? Warum baut die Gemeinde Benden ein Parkhaus? Für die Arbeiter, die nach Liechtenstein kommen, ist und bleibt das Auto nicht nur das schnellste, sondern auch einfachste Transportmittel. Welchen Nutzen hat die S-Bahn für Ruggell, Eschen, Benden, Schellenberg, Vaduz, Triesen, Triesenberg, Balzers oder auch Planken? Welchen Nutzen für das Kleingewerbe? Wer glaubt, ein Voralberger Bankangestellter werde

mit der S-Bahn nach Schaan tugern und dann mit dem Bus nach Vaduz?

### Internationale Erreichbarkeit

Jetzt soll mir noch einer mit einem Argument kommen, dass Liechtenstein international nicht bzw. zu wenig gut erreichbar sei. Weder von Banken noch von der Industrie noch irgendwo sonst her habe ich jemals ein solches Argument gehört. Würden Umsätze und Gewinne in irgendeiner Weise durch die angebliche Unerreichbarkeit geschmälert? Wird sich unsere Wirtschaft durch eine S-Bahn auch nur einen Millimeter ändern oder verbessern? Kaum. Der Grossteil der liechtensteinischen Industrie ist auf den Export angewiesen. Dieser Export wird durch die S-Bahn mit Sicherheit nicht begünstigt, ja ich wage zu sagen, eher gebremst, weil der Strassenverkehr in der industriestärksten Gemeinde, nämlich Schaan, zum Stillstand kommen wird.

Und noch was zum Thema internationale Anbindung. Noch nie hat sich ein Liechtensteiner oder eine Liechtensteinerin beklagt, dass er/sie sich international nicht angebanden fühlt. Wie auch? Wir haben Bahnhöfe in Sargans und Buchs und Feldkirch. Diese können per Auto oder auch Bus erreicht werden. Ditto Flughafen Zürich oder sogar München. Die internationale Erreichbarkeit ist nicht das Problem. Das Problem liegt eher im nationalen Strassennetz und dessen Anbindung zur Aussenwelt. Da müssen wir investieren!

### Mobilitätskonzept 2030

Das Ministerium für Infrastruktur, Wirtschaft und Sport unter Regierungschef-Stellvertreter Daniel Risch hat ein Konzept vorgelegt, das allumfassend daherkommt. Man darf sagen, über die letzten 30 Jahre wurden genügend Studien und Konzepte erarbeitet, die halt immer wieder in einer Schublade landeten. All diese Papiere wurden jetzt entstaubt, schön verpackt und in einem schön gebundenen Büchlein als Mobilitätskonzept 2030 aufge-

tischt. Dass Daniel Risch dieses Eisen angepackt, dafür zolle ich ihm und seinem Team Respekt. Ich erkenne durchaus den Sinn und Nutzen dieses Konzeptes, für mich ist es aber schlicht und einfach ein Unding, die Umsetzung des Gesamtkonzeptes von der S-Bahn abhängig zu machen! Ja, ich bin fast geneigt zu sagen, schon wieder gehen wir dem VCL, der LGU und der Freien Liste auf den Leim. Das Pferd wird sprichwörtlich von hinten aufgezäumt. Das ist doch offensichtlich.

### Ein klares und überzeugtes Nein in die Urne

Im guten Wissen, dass die Regierung und auch viele Exponenten, die natürlich nicht ganz uneigennützig uns den Sinn und Nutzen mit Enkeltauglichkeit, mit internatio-

**Die Bahnverbindung zwischen Feldkirch und Buchs dient einzig und allein dem internationalen Gütertransport.**

naler Anbindung, mit Wirtschaftsstandort und Wirtschaftsregion und weiss Gott noch was allem die S-Bahn, dem Stimmvolk schmackhaft machen wollen, bleibt für mich ein ganz fader Beigeschmack und ich hoffe, dass das Stimmvolk das mehrheitlich auch erkennen und den Verpflichtungskredit entsprechend ablehnen wird.

### Was wäre meine Lösung?

Wie schon mal vorgeschlagen: Ich würde den öffentlichen Verkehr in unserem Lande franko gratis anbieten. Diese Kosten müssten aber kompensiert werden, so dass die staatlichen Ausgaben nicht in die Höhe schnellen. Die Schliessung der Botschaft in Strassburg wäre da schon mal eine Idee. Aber es gäbe wohl noch genügend andere Lösungen.

Dies das Eine. Das Wesentlichere aber ist, wie versuche ich aus einer Bahn, die derzeit nur 20% des Landes tangiert, eine Bahn zu machen, die 100% des Landes etwas bringt? Ein im Jahre 1905 eingereichtes Konzessionsgesuch für eine Schmalspurbahn zwischen Schaan und Landquart, die von Schaan durch Vaduz, Triesen und Balzers hätte geführt werden sollen, wurde in Bundesbern abgewürgt. Was fällt da diesen Liechtensteinern ein, die SBB zu konkurrenzieren, war wohl der Gedanke. Eine Schmalspurbahn durchs ganze Land, das hätte eine vernünftige Lösung sein können. Aber eben: Das Rad lässt sich nicht zurückdrehen.

### Die allerbeste Lösung!

Nun ich komme nicht darum rum zu sagen, was ich schon mal vor Jahren gesagt habe: Diese Schienen von Schaanwald bis zum Rhein bei Schaan gehören aufgelassen. Basta. Die ÖBB würde besser daran tun, eine direkte Schienenverbindung für ihren Gütertransport von Feldkirch direkt ans Schweizer Schienennetz zu schaffen. Oder auch nördlich von Feldkirch. Es wäre kürzer und effizienter und wohl auch sicherer! Hat uns die Regierung schon mal aufgeklärt, was für Gefahrgüter bei Nacht und Nebel durch unser Land gekarrt werden?

Das wohl allerdümmste Argument: Der Railjet wird in Nendeln halten... da kann man doch nur noch lachen. Einmal Halt in Feldkirch, einmal Halt in Nendeln und einmal Halt in Sargans? Da werden Städte ausgelassen, aber in Nendeln soll der Railjet – eine Städteverbindung – anhalten? Witz komm raus! Und wir finanzieren dies mit x Millionen Franken und haben noch keine Ahnung von den jährlichen Unterhaltskosten.

Nein danke! Die Bahnverbindung zwischen Feldkirch und Buchs dient weder der Liechtensteinischen Bevölkerung noch der Liechtensteinischen Industrie noch dem Tourismus. Sie dient dem internationalen Gütertransport. Nicht mehr,

nicht weniger. Wäre diese S-Bahn so wichtig für unsere Industrie, hätte sich diese doch schon vor Jahren dafür eingesetzt. Der Strassenverkehr würde dank einer S-Bahn nicht im geringsten abnehmen. Was wird wohl passieren, wenn das Feldkircher Stadttunnel (Bärenkreuzung) einmal fertiggestellt wird (Tunnelspinne)? Was wird wohl dann an der Grenze bei Schaanwald und auch auf der Verbindung von Nendeln nach Haag passieren? Chaos pur!

Das Bahntrasse wäre geradezu prädestiniert für eine Entlastungs- und Umfahrungsstrasse von Schaanwald bis nach Buchs. Die Landstrasse durch das Unterland würde mit Sicherheit entlastet. Schaan hätte endlich auch eine Umfahrung mit der Anbindung zum Industriezubringer bis nach Buchs. Dies wäre eine sinnvollere Lösung als eine S-Bahn, welche den Strassenverkehr zum Erliegen bringen würde.

**Wenn wir nicht FLACH rauskommen wollen, dann kann man zu FL.A.CH nur ein NEIN in die Urne werfen!**

# du

die Unabhängigen – für Liechtenstein

### Impressum

«hoi du», Zeitung des Vereins  
«du – die Unabhängigen»

Redaktion: Pio Schurti

Adresse:

du – die Unabhängigen

Landstrasse 60

Postfach 442

9490 Vaduz

www.du4.li, info@du4.li

Auflage: 20'500 Exemplare



# Die S-Bahn FL.A.CH ist weder durchdacht noch durchgerechnet!

von Pio Schurti

Mitte Juni wandte sich Dr. Norbert Obermayr, der in Mauren seine Firma «Dr. Obermayr Anstalt Risk-&Cost-Engineering Ingenieurbüro für Maschinenbau und Betriebstechnik» führt, mit einem Schreiben an alle Parteien/Abgeordneten unseres Landes, in welchem er aus Sicht eines ausgewiesenen Sachverständigen dringend davon abrät, dem Verpflichtungskredit für die S-Bahn FL.A.CH zuzustimmen. Das Projekt, über das die Stimmbürgerinnen und Stimmbürger am 30. August werden abstimmen können, sei mangelhaft und nicht zustimmungsfähig. Politikern und auch den Stimmbürgerinnen und Stimmbürgern mag es etwas seltsam anmuten, dass Dr. Obermayr sich nicht grundsätzlich gegen die S-Bahn äussert, sondern gegen die geplante, bereits terminlich festgesetzte Volkabstimmung.

Politisch betrachtet ist dies ungewöhnlich. Wer hat schon mal gehört, dass eine vom Landtag beschlossene Volksabstimmung über ein Infrastrukturprojekt vertagt wird, bis ein besseres Projekt vorliegt? Aus Sicht der Unabhängigen trägt Dr. Obermayr genügend Argumente vor, die gegen das bestehende S-Bahn-Projekt sprechen.

Dr. Obermayr hält das S-Bahn-Konzept derzeit für nicht entscheidungsreif und sagt, ohne gravierende, wirklich einschneidende Änderungen werde es auch nicht entscheidungsreif. Für die Unabhängigen bedeutet dies ganz einfach: Ein schlechtes, kostspieliges Projekt gehört abgelehnt.

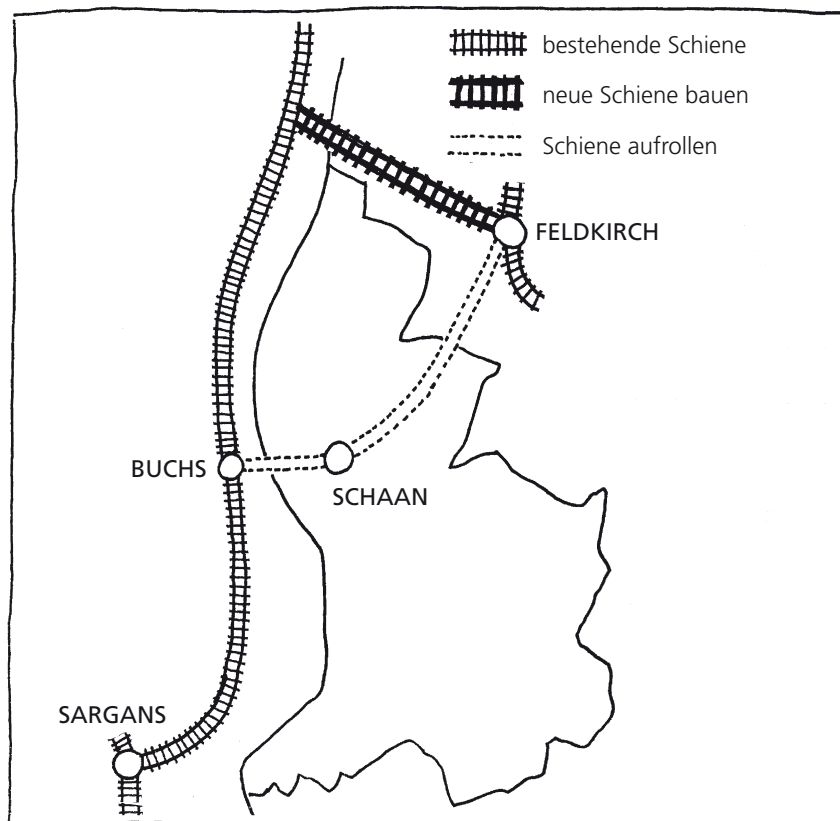
In seinem Schreiben hält der Logistik-Experte Dr. Obermayr fest, dass eine umfassende und neutrale Information der Liechtensteiner Bevölkerung bei einem so wichtigen und kostspieligen Projekt sehr wichtig sei. Als Fachexperte könne er die Mängel in diesem Konzept erkennen, und als Liechtensteiner betrachte er es als Pflicht, dementsprechend umfassend zu informieren.

Diese Haltung ist lobenswert, insbesondere wenn man diese mit dem Vorgehen der Regierung vergleicht, die zurzeit durch die Liechtensteiner Dörfer tingelt und den Stimmbürgerinnen und Stimmbürgern in so genannten Informationsveranstaltungen einfach nur ihr Projekt zu verklickern versucht: Harry Quaderer hat in seinem Beitrag (Seite 1) das Vorgehen der Regierung richtig benannt: Gehirnwäsche.

Der Sachverständige Dr. Obermayr hält in seinem Schreiben an alle Parteien fest, dass er nicht grundsätzlich gegen das Mobilitätskonzept sei, sondern für die Aufhebung aller Mängel, die noch in diesem enthalten seien. Der wesentlichste Mangel bestehe im fehlenden und für derart hohe Investitionssummen zwingend erforderliche so genannte «Investitionsantrag» (siehe Randspalte rechts).

Dr. Obermayr führt in seinem Schreiben weiter aus, dass das im Frühjahr präsentierte Mobilitätskonzept der Regierung nicht konkret auf Zahlen eingehe, wie das für die Genehmigung eines derart hohen Investitionsprojektes erforderlich sei.

Er plädiert für ein Denken in Alternativen. Ein Zusammenwirken mehrerer Verkehrsmittel stelle dabei noch keine Alternative dar. Ein Bild von einer modernen Strassenbahn in Zusammenhang mit der S-Bahn zu bringen, könne auch als Täuschung interpretiert werden. Eine Kosten-Nutzen-Analyse sei unabdingbar. Wer würde dem wi-



Das Bahntrasse wäre geradezu prädestiniert für eine Entlastungs- und Umfahrungsstrasse von Schaanwald bis nach Buchs. Für den Güterverkehr wäre eine direkte Verbindung von Feldkirch ans Schweizer Schienennetz sinnvoller als der Ausbau der Bahnstrecke Feldkirch-Buchs durch Liechtenstein zu einer S-Bahn.

dersprechen? Dabei sei es natürlich leichter die Kosten zu ermitteln, als den Nutzen quantitativ zu bewerten. In der Kosten-Nutzen-Analyse gebe es immer gewisse Bandbreiten (best case, expected case, worst case). Ein vager qualitativ dargestellter Nutzen reiche für eine fundierte Entscheidung jedenfalls nicht aus.

### Qualitative Mängel des S-Bahn-Projekts

Dr. Obermayr ist nicht der erste, der feststellt, dass die Streckenführung der S-Bahn nur gut ein Drittel der liechtensteinischen Nord-Süd-Ausdehnung betreffe und mit Ausnahme von Bahnhof Schaan weitgehend an den Ortsgebieten vorbeigehe. Im Mobilitätskonzept heisst es dagegen zur S-Bahn: «Das Leitprojekt S-Bahn Liechtenstein beinhaltet den Doppelspurausbau von der Staatsgrenze in Schaanwald bis zum Bahnhof Nendeln auf einer Länge von 3,9 Kilometern. Dies ist notwendig, damit die gleichzeitig in Feldkirch und Buchs abfahrenden Züge kreuzen können. Das Projekt ermöglicht die Einführung eines Halbstundentakts. Ausserdem wird die veraltete Bahntechnik durch den Einbau neuer Komponenten auf einen zeitgemässen Standard gebracht.»

Dr. Obermayr weist darauf hin, dass es hier wohl um das Interesse der ÖBB gehe, dass die Züge ohne Behinderung durch den Gegenverkehr fahren können. Die Verifizierung, dass auch zwischen Nendeln und Buchs ein 30-Minuten-Takt möglich werde, fehle jedoch. Um auf der ganzen Strecke Feldkirch-Buchs einen 30-Minuten-Takt garantieren

### Die «Aufrüstung» der Bahnstrecke Feldkirch-Buchs kommt vor allem der ÖBB, für den Cargo-Verkehr, zugute.

zu können, seien neue Signal- und Schrankensteuerung sowie die Anbindung an ein elektronisches Stellwerk notwendig.

Diese «Aufrüstung» der Bahnstrecke Feldkirch-Buchs kommt vor allem der ÖBB, für den Cargo-Verkehr, zugute. Es handelt sich, wie Dr. Obermayr die politischen Vertreter des Landes informierte, um keinen «zweckgebundenen Aufwand für die S-Bahn».

Im Mobilitätskonzept wird auch angeführt, dass mit der Realisierung der S-Bahn die Lärmschutzverordnung umgesetzt werde. In Schaanwald, Nendeln und Schaan sollen Lärmschutzmassnahmen vorgenommen werden. Doch wie Dr. Obermayr zurecht festhält, die Lärmschutzmassnahmen gehören nicht zum S-Bahn-Konzept und müssen auch ohne dieses umgesetzt werden. Seine Frage, ob es sich bei dieser Halbinformation um eine bewusste Täuschung der Stimmbür-

### Ein Investitionsprojekt, das unseren Nachkommen nicht so viel nützt, wie versprochen, und das sie schlimmstenfalls finanziell gar nicht mehr stemmen können, ist abzulehnen!

gerinnen und Stimmbürger handle, ist mehr als berechtigt.

Gemäss Mobilitätskonzept sollen die Haltestellen in Schaanwald und Nendeln sowie Schaan-Forst und der Bahnhof Schaan-Vaduz komplett erneuert werden. Überdachte Bahnsteiganlagen Fahrradabstellplätze und Busvorfahrten sollen die Bahnhöfe zu modernen Mobilitätsdrehscheiben machen.

### Nendeln eine moderne Mobilitätsdrehscheibe?

Dr. Obermayr erinnert daran, dass gemäss Mobilitätskonzept der Bahnhof in Nendeln sogar einen 350 Meter langen Bahnsteig bekommen soll, damit bei einem Railjet-Halt Personen ein- und aussteigen können. Warum soll das in Nendeln gebaut werden? Die Begründung: Weil schon bisher ein Railjet stehenbleibt und den Gegenverkehr abwarten muss (Aussage in der Landtagssitzung vom 4. Juni).

Dem hält der Sachverständige Obermayr entgegen, ob je ein Railjet einen definierten Halt machen werde, bleibe ungewiss und sei auch aus einem ganz anderen Grund eher abzulehnen als zu befürworten: Mit dem Railjet soll die Bahn sauf der Mittelstrecke (europäischer Städteverkehr bis ca. 600 km) den Flugverkehr ablösen. Das werde aber nur durch schnelle Städteverbindungen bewerkstelligt werden kön-

nen. Ob da ein Halt in Nendeln für einen Railjet Sinn macht, darf man in Frage stellen. Feldkirch oder auch andere grössere Ortschaften hätten bestimmt eher ein Anrecht darauf, dass der Railjet bei ihnen anhält anstatt in Nendeln.

Seit Jahren macht der VCL Prognose, wie viele Pendler die S-Bahn benutzen werden, um in Liechtenstein zur Arbeit zu kommen. Diese Fahrgastzahlen sind nicht mehr als unpräzise Mutmassungen, reines Wunschdenken. Auch Dr. Obermayr stellt die Frage in den Raum, woher diese Zahlen überhaupt kommen? Und wenn im besten Fall tatsächlich tausende Pendler die S-Bahn benutzen würden, wie es sich die S-Bahn-Enthusiasten erhoffen, muss man die Kosten-Nutzen-Frage wieder stellen. Vielleicht sind die Kosten einfach zu hoch, der Nutzen einer S-Bahn zu klein.

Die S-Bahn Liechtenstein ist kein reines Eisenbahnprojekt, erinnert Dr. Obermayr, sondern ein Verkehrsprojekt, das alle Verkehrsträger berücksichtigt. Zusätzlich zu den Eisenbahn- und Haltestellenausbauten gehören auch verschiedene Strassen- und Radwegprojekte zum Gesamtpaket.

Aber wie sehen die weiteren Projekte in der konkreten Verbindung mit der S-Bahn aus, fragt Dr. Obermayr? Wie sähen z.B. die Busvorfahrten aus? Von wo nach wo werden Busse verkehren? Die S-Bahn ist für Gemeinden wie Ruggell oder Schellenberg praktisch wertlos. Die S-Bahn als «Rückgrat» der Mobilität in unserem Land zu bezeichnen, ist nicht nur übertrieben, sondern geradezu frivol. (Das sind nicht die Worte von Dr. Obermayr, sondern der «hoi du»-Redaktion).

Dr. Obermayr schreibt: «Das Mobilitätskonzept mit der S-Bahn als Kernprojekt ist für Menschen mit eingeschränkter Mobilität absolut nicht tauglichkeitsgerecht. Zu den Menschen mit eingeschränkter Mobilität gehören ältere Menschen, Menschen mit Behinderungen, Rollstuhlfahrer, Eltern mit Kinderwagen, aber auch Personen mit grösserem Gepäck. Wenn man die demografische Entwicklung mitberücksichtigt, dann kann man erkennen, dass das vorliegende Mobilitätskonzept ein oftmaliges Umsteigen erfordert oder – bei anderer Gestaltung der Buslinien – einfach sehr teuer wird...»

Warum kann das S-Bahn-Projekt als Kern- und Leitprojekt des Mobilitätskonzeptes 2030 (noch) nicht

### Die S-Bahn als «Rückgrat» der Mobilität in unserem Land zu bezeichnen, ist nicht nur übertrieben, sondern geradezu frivol.

angenommen werden? Jedes Investitionsprojekt braucht, wenn es entscheidungsreif ist, klare Angaben über das Investitionsobjekt (wenn es Teil eines Ganzen ist zumindest in der Gesamtheit als Kern dargestellt) – anhand einer nachvollziehbaren Beschreibung; bei den meisten Entscheidungen gibt es auch vergleichbare Alternativen und eine Entscheidungsempfehlung – mit der Angabe der Investitionskosten eventuell auch im zeitlichen Anfall, der in Zukunft anfallenden Betriebskosten und den zu erwarteten Nutzenwerten. Nur bei ganz besonderen Projekten kann eine

qualitative Nutzenangabe genügen. Wenn bei derartigen Projekten auch keine Amortisationszeit oder Kapitalbindungsdauer (klassische dynamische oder auch nur statische Investitionsrechnungen) angegeben werden kann, dann zumindest die zu erwartenden Kosten pro Fahrgastkilometer. Dazu ist eine Annahme von Fahr-Intensitäten erforderlich, wie sie bei allen Materialflussuntersuchungen gang und gäbe sind...

Das Mobilitätskonzept 2030 stellt für das Land, wie es daselbst heisst, das grösste Investitionsprojekt seit Jahren in der Vergangenheit und der nahen Zukunft dar.

Die Investitionskosten werden für Liechtenstein mit knapp CHF 72 Mio. angegeben (Landtagsbeschluss vom 4. Juni 2020). Wie belastbar ist diese Kostenschätzung, zumal die beiden Bahnübergänge in Schaan noch nicht fixiert sind? Ist der Bahnsteigausbau in Nendeln darin auch enthalten?

Für einen Taktbetrieb werden zusätzliche Zugsmatrizen benötigt werden. In welcher Form ist das im S-Bahn-Konzept enthalten?

Fortsetzung auf Seite 4

### Investitionsantrag

Auf der Website der Arbeitskammer Wien findet sich z.B. folgende Definition eines belastbaren Investitionsantrags. Wesentliche Bestandteile eines Investitionsantrags sind:

**Ausgangssituation und Beschreibung der Investition**  
Notwendigkeit, Technologie, Kapazität, Standort.

**Verantwortliche und Zeitplan**  
Projektverantwortung für Investitionsplanung und Erreichen des Investitionsziels, Projektmitglieder, evtl. externe BeraterInnen, ExpertInnen und Gutachter; Zeitplan, Umsetzungsschritte, Meilensteine, Kommunikation des Projektes.

**Investitionsziel und Strategie**  
Man muss nachvollziehen können, welchen Stellenwert die Investition im Rahmen der strategischen Planung hat und welche Ziele mit der Investition verfolgt werden.

**Nutzen und Chancen der Investition**  
Investitionen können sowohl einen erchenbaren quantifizierbaren Nutzen (höhere Einnahmen, Kosteneinsparungen) als auch einen nicht quantifizierbaren (z.B. rascherer Zugriff auf Informationen, höhere Umweltverträglichkeit) haben. Der nicht quantifizierbare Nutzen fliesst zwar nicht in die Investitionsrechnung ein, sollte bei der Entscheidung jedoch ausreichend berücksichtigt werden.

**Risikobewertung**  
Ein Investitionsantrag sollte unbedingt auf sämtliche mit der Investition verbundenen Risiken eingehen, diese in Geld bewerten und die Wahrscheinlichkeit des Eintretens beurteilen.

**Marktverhältnisse**  
Marktforschung, Konkurrenzanalyse, Kundenanalyse, Absatzmärkte, konkrete Werbe- und Vertriebsstrategien, Umsetzung am Markt.

**Auswirkungen auf bestehende Einheiten, Betriebsstätten, Strukturen**

**Personalplanung**  
Investitionen können gravierende Auswirkungen auf die Beschäftigten haben. Der Investitionsantrag sollte behandeln, wie viele Beschäftigte in welcher Weise betroffen sind, welche Qualifikationsanforderungen sich ändern, ob sich die Arbeitsbedingungen (Arbeitszeiten etc) ändern und ob Neuaufnahmen, Versetzungen und Kündigungen geplant sind.

**Finanzplanung, Investitionsausgaben**  
Es sollen die Ausgaben für den Planungszeitraum der Investition angegeben werden, wobei eine Differenzierung in einmalige Ausgaben bei Anschaffung (Kaufpreis, Bewilligungskosten etc), laufende Ausgaben (Betriebskosten, Finanzierungskosten etc) und Gesamtkosten sinnvoll ist.

**Einnahmen**  
Hier sollen sowohl zusätzliche Umsätze (Erweiterungsinvestitionen) als auch Kosteneinsparungen (Rationalisierungsinvestitionen) angegeben werden.

**Wirtschaftlichkeitsberechnung**  
Sie dient vor allem dazu, verschiedene Investitionsvarianten bzw. Entwicklungsmöglichkeiten (best case, worst und real Szenario; es wird keine Investition getätigt) miteinander zu vergleichen. Dazu müssen Ausgaben und Einnahmen auf den heutigen Tag abgezinst werden (=Barwert, diskontierter Cash Flow).