

«Wir kriegen und wollen keine Geschenke»

Rund um die S-Bahn-Debatte sind die ÖBB ins Kreuzfeuer geraten. Jetzt nimmt CEO Andreas Matthä Stellung zu den Plänen des Konzerns.

Interview: Manuela Schädler

CEO der ÖBB-Holding AG **Andreas Matthä** spricht im Interview darüber, weshalb die Verbindung Feldkirch-Buchs so zentral für das Unternehmen ist, welche Erfahrungen beim Streckenausbau in Vorarlberg gemacht wurden und weshalb die Entwicklung des Güterverkehrs nicht in Zahlen vorausgesagt werden kann.

In Liechtenstein herrscht eine emotionale Debatte um das geplante S-Bahn-Projekt. Verfolgen Sie den Wahlkampf?

Andreas Matthä: Obwohl ich in meiner Funktion viele Entwicklungen und Projekte im Auge haben muss, verfolge ich auch die Debatte in Liechtenstein interessiert. Positiv daran finde ich, dass über das Thema Bahn so intensiv wie selten zuvor nachgedacht und diskutiert wird. Im viel zitierten «Autoland Liechtenstein» rückt die Eisenbahn in den Mittelpunkt des Interesses – das ist sehr zu begrüssen. Ich hoffe natürlich, dass nach dem Schulterchluss von Politik und Wirtschaftsverbänden hinsichtlich der S-Bahn auch die Bevölkerung Ja sagt. Wir werden gerne unseren Beitrag leisten, um Liechtenstein ein Stück weit auch zu einem Bahnland zu machen.

Weshalb ist der Ausbau der Strecke zwischen Feldkirch und Buchs für die ÖBB wichtig?

Der Ausbau von Bahninfrastruktur ist kein Selbstzweck, sondern ein Projekt für Generationen, gerade in Zeiten des Klimawandels. Die Strecke Feldkirch-Buchs ist eine von zwei Bahnverbindungen zwischen Österreich und der Schweiz und deshalb zentral für uns. Es besteht die einmalige Möglichkeit, notwendige Infrastrukturmassnahmen mit einem zukunftsgerichteten Ausbau der Strecke zu verbinden, damit auch ein attraktiver Nahverkehr angeboten werden kann.

Welches Ziel verfolgen die ÖBB bei diesem Projekt prioritär?

Das Stichwort ist die Leistungsfähigkeit der Strecke. Heute ist sie durchgehend eingleisig mit dem wichtigen Kreuzungspunkt im Bahnhof Nendeln. Wenn jedoch ein Zug verspätet diesen Kreuzungspunkt erreicht, dann überträgt sich die Verspätung auch auf den Zug in die Gegenrichtung, weil er länger warten muss. Der teilweise zweigleisige Ausbau ermöglicht einen stabilen Takt im Personennahverkehr mit einer höheren Kapazität. Ganz ähnlich machen wir es derzeit übrigens bei der zweiten Verbindung von Vorarlberg in die Schweiz zwischen Lauterach und St. Margrethen. Dort laufen bereits die Bauarbeiten für das zweite Gleis. Ziel ist auch dort ein Halbstundentakt.

Was würde ein Ausbau der Schienen und der S-Bahn



ÖBB-CEO Andreas Matthä findet es positiv, dass in Liechtenstein über das Thema Bahn so intensiv diskutiert wird: «Im viel zitierten «Autoland» Liechtenstein rückt die Eisenbahn in den Mittelpunkt des Interesses – das ist sehr zu begrüssen.» Bild: ÖBB/Jak

Liechtenstein für den Raum Vorarlberg, Liechtenstein und Schweizer Rheintal bedeuten?

Die Region Feldkirch-Buchs ist ein starker Wirtschaftsraum mit vielen grenzüberschreitenden Beziehungen. Die S-Bahn wäre ein grosser Qualitätssprung, insbesondere für viele Arbeitskräfte. Sie könnten das Auto gegen den Zug tauschen und damit der Region viel an

«In Vorarlberg haben sich die Fahrgastzahlen im letzten Jahrzehnt verdoppelt.»

Verkehr, Staus und Abgasen ersparen. Die S-Bahn wird so zum Rückgrat des öffentlichen Verkehrs in Liechtenstein, Busse übernehmen die Feinverteilung. In Feldkirch und Buchs ergeben sich attraktive Verknüpfungen zu den regionalen und internationalen Angeboten von ÖBB und SBB.

Sehen Sie nur Vorteile beim Projekt oder gibt es auch Nachteile?

Die Bahn ist eindeutig Teil der Lösung bei der Verkehrsentslastung und beim Kampf gegen den Klimawandel. Denn sie ist, bezogen auf den CO₂-Ausstoss, 26-mal klimafreundlicher als der Pkw und 44-mal klima-

freundlicher als der Lkw. Insofern nützt das Projekt dem Einzelnen, der künftig mit der S-Bahn sicher, bequem und pünktlich seinen Arbeitsplatz erreicht. Es hat aber auch einen grösseren Nutzen.

Die Gegner sagen, dass das Projekt nur den ÖBB dient und der Finanzbeitrag ein Geschenk wäre. Was sagen Sie dazu?

Mit der Wortwahl wird wohl bewusst Stimmung gemacht. Wir kriegen und wir wollen keine Geschenke. Es wird ja auf Liechtensteiner Gebiet investiert und die Investitionen kommen ganz klar der Bevölkerung zugute. Wenn mehr Menschen auf die Bahn umsteigen, bedeutet das eine Entlastung im ohnehin starken grenzüberschreitenden Strassenverkehr. Es gibt in unmittelbarer Nachbarschaft Liechtensteins gute Beispiele dafür, was ein gut funktionierender öffentlicher Verkehr leisten kann. Schauen Sie nur über die Grenze nach Vorarlberg oder auch nach Tirol. Dort haben sich die Fahrgastzahlen im letzten Jahrzehnt verdoppelt. Darüber hinaus bauen wir die Bahnhöfe und Haltestellen in Liechtenstein zu modernen Mobilitätsdrehscheiben um. Übrigens beteiligen sich in Österreich Länder und Gemeinden schon lange an der Modernisierung der Verkehrsstationen.

Zum Anstieg des Güterverkehrs gibt es unterschiedliche Aussagen. Die ÖBB sprechen von einer moderaten Steigerung bei Realisierung der S-Bahn und einer starken Steigerung bei Nichtrealisierung des Projekts. Die Regierung Liechten-

steins hat hingegen geäußert, dass der Güterverkehr gar nicht zunimmt. Was stimmt denn nun?

Die entscheidenden Parameter sind die Nachfrage und die Streckenkapazität. Wie viel Bedarf an Güterzügen auf einer Strecke wird es in Zukunft geben und wie viele haben auf der Strecke Platz? Die Prognosen sind Annahmen angesichts von Erfahrungswerten, Analysen der Warenverkehrsströme und der Wirtschaftsentwicklung. Dass es dabei Unsicherheiten gibt, hat uns nicht zuletzt die Coronakrise gezeigt. Wenn auf einer Strecke viel Personenzugverkehr herrscht, bleibt naturgemäß weniger Platz für Güter, weil Züge beispielsweise Sicherheitsabstände einhalten müssen. Umgekehrt kann man dem Güterverkehr mehr freie Trassen anbieten, um die Strecke auch bestmöglich nutzen zu können.

Weshalb wird der Güterverkehr, unabhängig vom S-Bahn-Projekt, steigen?

Der Schienengüterverkehr befindet sich in einem ungleichen Wettbewerb mit der nach wie vor zu billigen Strasse. Dennoch setzen Unternehmer immer wieder und immer öfter ganz bewusst auf die Bahn, gerade auf langen Strecken und so kommt die Steigerung zu Stande. Der Güterverkehr ist ein stark wachsendes Verkehrssegment und verursacht durch ansteigende Transportentfernungen und -mengen beträchtliche Umweltbelastungen – vor allem durch Emissionen von Kohlendioxid, Feinstaub und Stickstoffoxiden. Gerade hier kann die Bahn durch Aufbau von Kapazitäten zur Verkehrsverlage-

rung einen wesentlichen Beitrag zur klimapolitisch notwendigen Reduktion von verkehrsbedingten Schadstoffemissionen leisten und somit einen umweltverträglichen und wirtschaftlichen Transport gewährleisten. Die ÖBB sparen mit ihren Mobilitätsleistungen im Personen- und Güterverkehr jährlich vier Mio. Tonnen CO₂ ein, das entspricht einem wachsenden Wald in der eineinhalbfachen Grösse Vorarlbergs.

«Der Schienengüterverkehr befindet sich in einem ungleichen Wettbewerb mit der nach wie vor zu billigen Strasse.»

Zurück zur S-Bahn-Liechtenstein: Wird diese auch ausgelastet sein?

Ja, aufgrund der Erfahrungen und der Berechnungen können wir davon ausgehen. Aufgrund der regen Wirtschaftsaktivitäten in Liechtenstein besteht dort eine erhebliche Nachfrage nach Arbeitskräften, die im Land selbst nicht gedeckt werden kann. Es gibt daher Pendlerströme aus der Schweiz und insbesondere aus Vorarlberg zu den Betrieben in Liechtenstein. Aufgrund des derzeit mässigen Angebots im Schienenverkehr werden diese Fahrten aber zu einem grossen Anteil im motorisierten Individualverkehr abgewickelt. Ziel ist daher, das Nahverkehrsangebot auf einen durchgängigen Halbstunden-

takt auszubauen und einzelne Verkehrsstationen näher an die Bedarfsstellen heranzurücken. So entsteht ein attraktives Angebot für die Reisenden, dass erfahrungsgemäss zu einer bedeutenden Steigerung der Fahrgastzahlen und der Auslastung der S-Bahn führt.

Weshalb sind Sie davon überzeugt, dass es so sein wird?

Wenn ich in einem attraktiven Taktverkehr nicht mehr auf den Fahrplan schauen muss, wann der Zug kommt, wenn ich bequem zum Zug gelange, wenn die Verknüpfung mit anderen Verkehrsmitteln wie Bus, Auto und Fahrrad reibungslos funktioniert und wenn letztlich auch der Preis stimmt, dann wird das Angebot auch angenommen.

Können Sie ein Beispiel nennen, wo die ÖBB solche Erfahrungen machte?

Wie bereits erwähnt, müssen die Liechtensteiner diese Beispiele nicht lange suchen, sie liegen gleich hinter der Grenze in Vorarlberg. Dort setzt die Landesregierung ganz stark auf den öffentlichen Verkehr und diese gute Partnerschaft mit dem Land wirkt sich positiv auf das Angebot aus. Die Fahrgastzahlen in Vorarlberg haben sich in den vergangenen zehn Jahren verdoppelt.

Was passiert mit den Plänen der ÖBB, falls das Projekt von der Liechtensteiner Bevölkerung abgelehnt wird und sich das Land somit finanziell nicht beteiligt?

Sollte das wichtige Vorhaben abgelehnt werden, müssen wir die Situation neu beurteilen. Die S-Bahn-Liechtenstein ist ein Projekt, das wir gemeinsam mit dem Fürstentum umsetzen wollen, wir sind hier Partner. Wenn einer der Partner nicht mitgeht, wird es den Ausbau in der geplanten Form nicht geben können. Ich hoffe daher, dass die Liechtensteiner Bevölkerung die Chance und den Wert erkennt und dafür stimmt.

Wird die Infrastruktur auch ohne Zutun Liechtensteins wie geplant verbessert?

Klar ist, dass wir an der Eisenbahninfrastruktur im engen Sinn – also an Weichen, Schienen, dem Stellwerk und zum Beispiel der Buchser Rheinbrücke – unabhängig davon Modernisierungen vornehmen müssen, damit wir den Zugverkehr auch in Zukunft aufrechterhalten können.

