

Kleine Anfrage

Optionen der Erweiterung und Förderung der Stabilität des ÖV-Netzes

Frage von Landtagsabgeordneter Daniel Oehry

Antwort von Regierungsrätin Graziella Marok-Wachter

Frage vom 12. Juni 2024

Gemäss Medienmitteilung der LIEmobil wird der öffentliche Verkehr im Rheintal mit dem Fahrplanwechsel im Dezember deutlich attraktiver. Mit einem massiv besseren Angebot werden die Fahrgäste für die Entbehrungen während der zwei Jahre dauernden Bauphase auf der SBB-Strecke zwischen Altstätten und Sargans entschädigt. Der neue 30-Minuten-Takt auf der Strecke Sargans-St. Gallen und die Erweiterung von grenzüberschneidenden Routen führen zu einem noch attraktiveren Netz. Wenn wir es nun noch schaffen würden, dass der Bus nicht mehr im Stau steht, dann würde dies auch in den Spitzenzeiten zuverlässig funktionieren. Demzufolge müsste die Busbevorzugung sprichwörtlich bevorzugt bearbeitet werden.

Nebst dem Busnetz spielt auch das Bahnnetz eine wichtige Rolle. Bahnhöfe wird es mittelfristig keine neuen geben, aber die Reaktivierung bereits bestehender Infrastruktur wäre sicher eine zu prüfende Option. Diesbezüglich stelle ich mir die Frage, welche Rolle die Regierung dem Bahnhof Haag zuordnet und im Kontext Busbevorzugung stellt sich die Frage, mit welchen Fortschritten wir kurzfristig rechnen können.

- * Vor einigen Monaten wurde das zweite Busbevorzugungskonzept verabschiedet. Mit welchen Umsetzungsschritten dürfen wir 2024 und 2025 rechnen?
- * Welche Massnahmen sind geplant, damit nach der Vollendung der Tunnelspinne in Feldkirch der Busverkehr ab Schaanwald durch den Mehrverkehr nicht im Stau zu erliegen kommt?
- * Welche Rolle kommt dem vor Jahren stillgelegten Bahnhof Haag aus liechtensteinischer Mobilitätssicht zu?
- * In welcher Form wird dies beim Agglomerationsprogramm Werdenberg-Liechtenstein eingebracht?
- * Im Kontext der Bahnhöferweiterung gilt es auch den längeren S-Bahn-Garnituren Rechnung zu tragen. Zu welchen Ausbaumassnahmen führt dies in Liechtenstein?

Antwort vom 14. Juni 2024

zu Frage 1:

Wie im verabschiedeten und öffentlich unter www.mobilitaet2030.li einsehbaren Bericht zur Neuauflage des Busbevorzugungskonzepts aufgezeigt, werden von Seiten des Amts für Tiefbau und Geoinformation unter Einbezug weiterer relevanter Akteure mit erster Priorität die Projekte des Massnahmenpakets «Sofortmassnahmen» angegangen. Die Sofortmassnahmen werden bis 2025 abgeschlossen sein.

Unter anderem werden im Rahmen der Sofortmassnahmen Optimierungen an diversen bestehenden Lichtsignalanlagen zugunsten des öffentlichen Verkehrs vorgenommen. Darüber hinaus beinhalten die Sofortmassnahmen Verkehrslenkungsmassnahmen, wie beispielsweise die Umsetzung von «Busbuchten ohne Überholmöglichkeit». Diesbezüglich fanden im ersten Quartal 2024 Versuche bei zwei Bushaltestellen statt («Ivoclar in Schaan» und «Presta in Eschen»). Im Rahmen dieses Versuchs konnte zu Stosszeiten das Fahrpersonal eine Ampel einschalten, welche dazu führte, dass der Bus die Busbucht bedienen konnte ohne das andere Fahrzeuge den Bus während dieser Zeit überholen konnten. Die Auswertung dieses Versuchs läuft aktuell und gegebenenfalls wird diese Massnahme dann definitiv umgesetzt bei diesen beiden und allenfalls auch weiteren Haltestellen.

Neben den Arbeiten an den Sofortmassnahmen laufen auch die Arbeiten an den Massnahmen der Massnahmenpakete 1 bis 3. Deren Realisierung wird sukzessive nach 2025 erfolgen, es laufen aber die entsprechenden Vorbereitungsarbeiten, wie beispielsweise jene zur Verbesserung der «Nordeinfahrt und Nordausfahrt Bahnhof Schaan» oder zur Realisierung einer Busspur in Schaanwald zwischen Zuschg und der Grenze.

zu Frage 2:

Einerseits sind auf der Achse Feldkirch-Schaan diverse Busbevorzugungsmassnahmen vorgesehen, wie die Errichtung einer Busspur in Schaanwald oder die Optimierung von bestehenden Lichtsignalanlagen zugunsten des öffentlichen Verkehrs (siehe Antwort zu Frage 1). Einen weiteren Beitrag zur Fahrplanstabilität können unter Vorbehalt der Ergebnisse des Pilotversuchs die «Busbuchten ohne Überholmöglichkeit» leisten.

Andererseits werden mit dem von Seiten LIEmobil angestrebten Angebotsausbau von und nach Feldkirch sowie einer neuen Radwegverbindung zwischen Nendeln, Schaanwald und Tisis, welche das Amt für Tiefbau und Geoinformation vorantreibt, die Voraussetzungen geschaffen, um einen Beitrag zur Veränderung des Modal-Splits zugunsten des ÖV und Fuss-/Radverkehrs leisten zu können.

Des Weiteren befinden sich die betroffenen Amtsstellen wie auch das zuständige Ministerium in kontinuierlichem Austausch mit dem Kanton St. Gallen, dem Land Vorarlberg und der Stadt Feldkirch bezüglich weiterer Massnahmen zur Verbesserung des grenzüberschreitenden ÖV.

zu Frage 3:

Der Bahnhof Haag-Gams hat aus liechtensteinischer Sicht das Potenzial, künftig als weitere ÖV-Drehscheibe bzw. als weiterer Umsteigepunkt zwischen Buchs und Salez-Sennwald zu fungieren. Durch die Verknüpfung der Bahn mit weiteren Mobilitätsangeboten, wie beispielsweise dem Bus, könnten die Reiseketten ins Liechtensteiner Unterland attraktiver gestaltet werden.

Zum Zeitpunkt einer erneuten Inbetriebnahme des Bahnhofs Haag-Gams wird die LIEmobil prüfen mit welchen Busangeboten der Bahnhof Haag-Gams an mit Liechtenstein verbunden werden kann.

zu Frage 4:

Im Rahmen der 5. Generation des Agglomerationsprogramms Werdenberg-Liechtenstein wurde zusammen mit allen Schweizer und Liechtensteiner Mitgliedsgemeinden sowie den weiteren beteiligten Stellen auf Schweizer und Liechtensteiner Seite unter anderem ein gemeinsames Zukunftsbild erarbeitet. Der Vernetzungspunkt bzw. die Verkehrsdrehscheibe «Haag-Gams» wurde darin gemäss aktuellem Arbeitsstand berücksichtigt. In der Folge wurde der Standort «Haag-Gams» in der Teilstrategie ÖV auch als «regionale Verkehrsdrehscheibe Bahn» mitberücksichtigt.

zu Frage 5:

In Nendeln werden die Bahnsteige im Zuge der Sanierung des Bahnhofs in den erforderlichen Längen von 120 Metern neu gebaut. Im Bahnhof Schaan wird der heute bestehende Bahnsteig um 20 Meter in Richtung Buchs verlängert, sodass auch dort die erforderliche Länge von 120 Metern gegeben ist. Der Bahnsteig Hilti-Forst ist mit einer Länge von 160 Metern bereits dergestalt ausgebaut, dass die entsprechenden S-Bahnkompositionen halten können. Somit ist die minimale Bahnsteiglänge von 120 Metern bei allen Haltestellen in Liechtenstein gegeben.

Bei den ÖBB planerisch hinterlegt sind mögliche Bahnsteiglängen von bis zu 220 Metern Länge. Diese würden jedoch erst bei künftigem Bedarf realisiert.