

Kleine Anfrage

Einflüsse der zukünftigen Streckenführung des Railjets

Frage von Landtagsabgeordneter Daniel Oehry

Antwort von Regierungsrätin Graziella Marok-Wachter

Frage vom 06. März 2024

Gemäss Mediensprecher des Bundesamtes für Verkehr soll die aktuelle Streckenführung von Zürich nach Wien zukünftig nicht mehr über Buchs und Liechtenstein verkehren, sondern über St. Gallen, St. Margrethen und Dornbirn. Die Bahnexperten erachten es als sinnvoll den Railjet über St. Gallen zu leiten, denn aufgrund der prognostizierten Fahrgastzahlen sei dies sinnvoller. Als einen weiteren Grund wird auch ausgeführt, dass die längeren Bahnkompositionen auf der Walenseestrecke nicht geführt werden können. Auch wenn wir hier über ein Projekt mit Zeithorizont 2035-2040 reden, kann dies in Zukunft unsere Bahnverbindung Buchs Feldkirch beeinflussen, denn aktuell beeinflusst der Railjet die Kapazitäten auf dieser Strecke. Bereits heute ist klar, dass 2024 und 2026 die Bahnhöfe Schaan und Nendeln umgebaut werden und auch die Eisenbahnbrücke Buchs revidiert wird. Dies führt zu folgenden Fragen:

- * In welchem Rahmen sind wir einbezogen in die Entscheidung der Railjet-Streckenführung?
- * Gesetzt den Fall, der Railjet würde nicht mehr über Liechtenstein verkehren, wie viele zusätzliche Bahnverbindungen würde dies zwischen Buchs und Feldkirch grob geschätzt ermöglichen?
- * Welche Vorteile für den Personenverkehr resultieren aus den für 2024 und 2026 geplanten Anpassungen an den FL-Bahnhöfen in Nendeln und Schaan?
- * Falls die Bahnkompositionen nicht nur beim Railjet, sondern auch bei der Regionalbahn länger werden, welche zusätzlichen Anpassungen wären an den liechtensteinischen Bahnhöfen nötig?

Antwort vom 08. Dezember 2023

Zu Frage 1:

Liechtenstein nimmt neben der Schweiz und Österreich am jährlich stattfindenden Treffen des trilateralen Lenkungsausschusses über die Zusammenarbeit im Bereich des Eisenbahnwesens teil. Grundlage des Lenkungsausschusses bildet die Vereinbarung vom 14. September 2007 zwischen der Regierung des Fürstentums Liechtenstein, dem Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie der Republik Österreich und dem Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation der Schweizerischen Eidgenossenschaft über die Zusammenarbeit bei der weiteren Entwicklung des Eisenbahnwesens. Im Rahmen dieses Gremiums erfolgt ein regelmässiger Informationsaustausch zum Thema Eisenbahn und der weiteren Entwicklungen. Ein fixes Traktandum auf der Agenda dieser Treffen ist jeweils auch die Eisenbahnlinie Feldkirch-Buchs, weswegen die Linienführung des Railjets Wien-Zürich bereits mehrfach diskutiert wurde.

In die effektive Entscheidung der Railjet Streckenführung sind wir nicht eingebunden. Wir werden jedoch im Rahmen des vorgenannten trilateralen Lenkungsausschusses und der bestehenden Behördenkontakte mit dem österreichischen Bundesministerium für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie sowie dem Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation der Schweizerischen Eidgenossenschaft über die laufenden Entwicklungen informiert und angehört.

Aktuell befindet sich das Eisenbahn-Angebotskonzept Ausbauschnitt 2035 der Schweiz in der Konsolidierung und sollte bis 2024 fertig gestellt sein und mittels Botschaft im 2026 dem schweizerischen Parlament vorgelegt werden. Dabei werden die geplanten Massnahmen final beschlossen. Im Sachentwurf Zielnetz 2040 des BMK und der ÖBB ist die Railjet Verbindung Wien-Zürich über Buchs unverändert aufgeführt.

Abschliessend kann darauf hingewiesen werden, dass die Thematik der Linienführung des Railjets Wien-Zürich auch ein Thema ist, welches die zuständige Regierungsrätin mit ihren Pendanten des Kantons St. Gallen und Vorarlberg in bi- oder trilateralen Gesprächen diskutiert hat und weiterhin diskutieren wird. In einem entsprechenden Schreiben vom Sommer 2023 hat die zuständige Regierungsrätin zudem Liechtensteins Interesse an einem Beibehalt der aktuellen Streckenführung des Railjets schriftlich bekundet und festgehalten, dass eine alternative Streckenführung des Railjets nur dann mit potentiellen Vorteilen verbunden wäre, wenn gleichzeitig Fahrplanverbesserungen und neue Verbindungen für den Personennahverkehr auf der Strecke Feldkirch-Buchs erfolgen würde.

Zu Frage 2:

Würde der Railjet nicht mehr über Liechtenstein verkehren, könnten fünf zusätzliche Bahnverbindungen je Richtung ermöglicht werden. Nach aktueller Trassenvergabe stünden diese Bahnverbindungen in den Zeitfenstern von 07.55 bis 18.00 ab Buchs in Richtung Feldkirch und von 09.40 bis 19.50 ab Feldkirch in Richtung Buchs zur Verfügung.

Zu Frage 3:

Beim Bahnhof in Schaan soll der bestehende Bahnsteig um 20 Meter in Richtung Buchs verlängert werden. Somit stünden neu 120 Meter Bahnsteiglänge zur Verfügung.

Der Bahnhof Nendeln wird aufgrund des Anlagenalters vollständig erneuert. Dabei werden zwei neue Bahnsteige mit je 120 Meter Länge errichtet. Ebenso werden die gesamte Oberleitungsanlage sowie die Anlagensteuerung inkl. Stellwerk erneuert.

Zu Frage 4:

Die Länge der Züge im Personennahverkehr ist von der Art der Kompositionen abhängig. Grundsätzlich verkehren auf dem Abschnitt Feldkirch-Buchs Talent 1 oder Desiro Triebwagen in einfacher Komposition. In Doppelkomposition geführte Desiro Triebwagen würden eine Bahnsteiglänge von 220 Metern benötigen.

Grundlage der aktuellen Planungen ist deswegen die theoretische Bahnsteiglänge von 220 Metern, welche heute noch nicht umgesetzt wird, da aktuell kein Bedarf dafür besteht.

Planerisch sind die Verlängerung der Bahnsteiglängen auf 220 Meter jedoch bereits heute hinterlegt. Sollte diese Länge deswegen aufgrund eines entsprechenden Bedarfs notwendig werden, könnten diese baulichen Verlängerung zügig umgesetzt werden.

Auf eine Verlängerung "auf Vorrat" wird verzichtet, um nicht frühzeitig unnötige Kosten zu verursachen, beispielsweise für die Beleuchtung, den technischen Unterhalt oder die Reinigung.