Die Chance:
Bahn als Rückgrat des öffentlichen Verkehrs ausbauen

Referenzen

Gastbeitrag von Walter-Bruno Wohlwend (wbw) in lie:zeit #28 Sept. 14
“Wie realistisch ist das S-Bahnprojekt FL-A-CH wirklich?”
http://www.lie-zeit.li/ Seiten 18 & 19

Gespräch von Herbert Lageder und Georg Sele mit Walter-Bruno Wohlwend am 16.9.2014

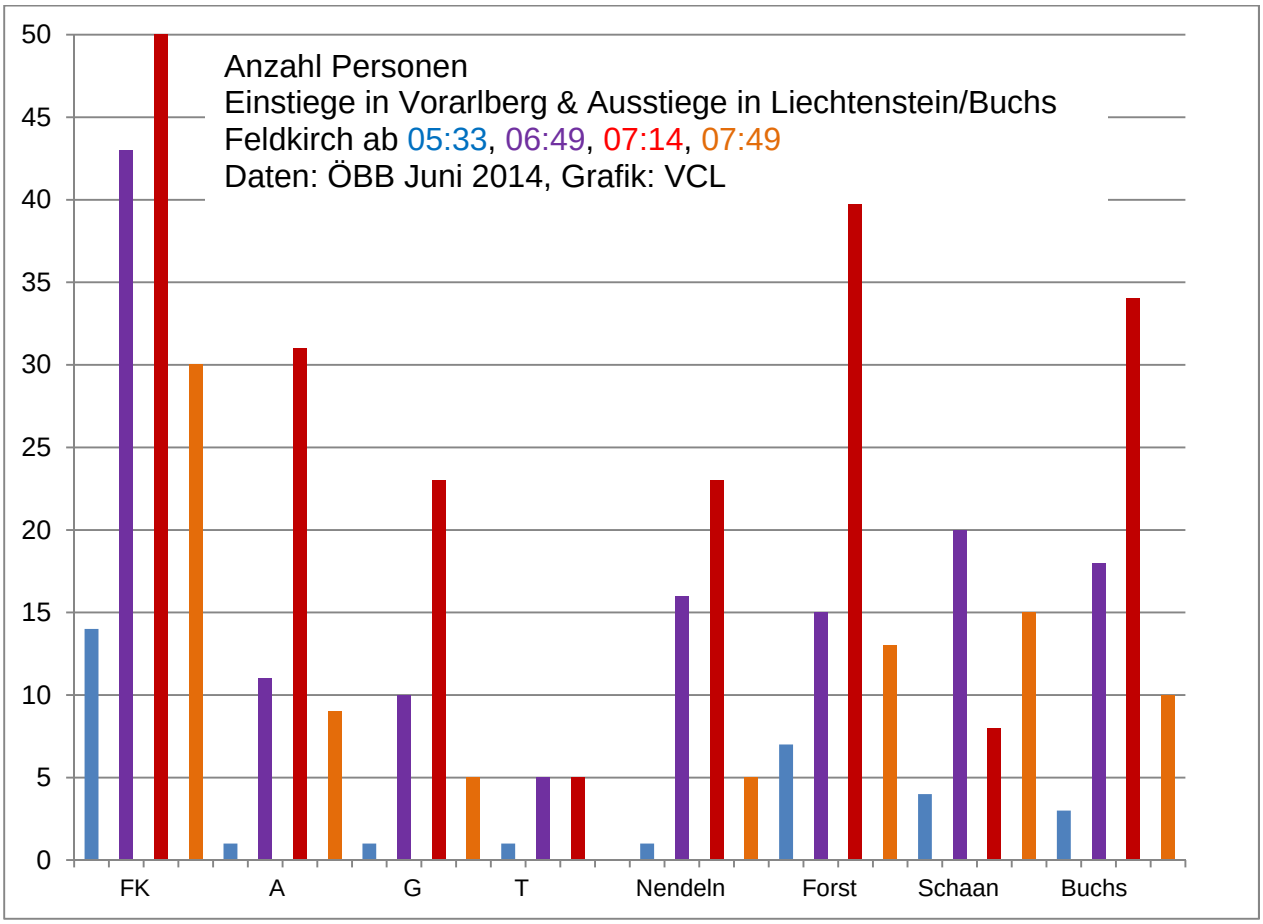
Liechtenstein Takt: Fahrgastzahlen heute

wbw ist mit dem für Einpendler relevanten Kurs Feldkirch ab 07:14 nach Buchs gefahren und hat etwa 20 Personen gezahlt.
Einschränkung: Am 22.8.2014 waren in Vorarlberg noch Schulferien!

Die Zählungen der ÖBB vom Juni 2014 haben ergeben, dass der Kurs Feldkirch ab 07:14 von gut 100 Personen benutzt wird.

Die Details der Einstiege in Vorarlberg und der Ausstiege in Liechtenstein zeigt die folgende Grafik, basierend auf den Zahlen der ÖBB.
(FK = Feldkirch, A = Altenstadt, G = Gisingen, T = Tisis)

Die für Einpendler relevanten Kurse am Morgen verlassen Feldkirch um 05:33, 06:49, 07:14 und 07:49; damit pendeln gut 230 Personen per Bahn über die Grenze zu uns. Davon fahren gut 60 Personen bis Buchs.



Nach Zählungen der Hilti AG steigen bei der Haltestelle Forst-Hilti morgens etwa 20 – 30 Einpendler aus Richtung Buchs aus.

Postfach 813, 9490 Vaduz, T 232 54 53, vcl@powersurf.li, www.vcl.li

Linienbusse: Fahrgastzahlen via Grenze Schaanwald nach Norden

Mit den LIEmobil-Bussen Linien 11 und 14 queren in vergleichbarer Zeit der Morgenspitze etwa 300 Personen die Grenze; zusätzlich etwa 120 Personen mit Linie 70. Total also 420 Personen.

Einpendler aus Vorarlberg per S-Bahn FL.A.CH

wbw: Annahme von 3‘000 Bahn-Einpendlern nach Liechtenstein zwischen 07:00 und 08:30.
500 steigen in Nendeln aus, 500 bei Forst-Hilti, 2‘000 beim Bahnhof Schaan.

Die EinpendlerInnen aus Österreich (31.12.2012) arbeiten zu 7% in der Gemeinde Mauren, zu 31% in den Gemeinden Eschen & Gamprin und zu 29% in Schaan; total also etwa 67%.
In Vaduz, Triesen, Balzers sind es etwa 27%

In erster Näherung müssen also nur 27% von 3‘000 Personen mit dem Bus von Schaan nach Süden befördert werden, also gut 800 Personen.
wbw nimmt fälschlicherweise etwa 2‘000 Personen an.

Kapazitäten der Linienbusse von LIEmobil

wbw nimmt eine Kapazität von 50 Personen (plus) für Standardbus und 100 Personen pro Gelenkbus an.

Reale Kapazitäten (Sitzplätze plus Stehplätze) gemäss Geschäftsbericht 13 von LIEmobil:
Standardbus: 79 bis 85 Personen, also gut 80 Personen
Doppeldecker: 121 bis 125; also gut 120 Personen
Gelenkbus: 134 bis 144; also knapp 140 Personen

Unter Berücksichtigung der richtigen Kapazitäten von Linienbussen und der richtigen Zuordnung zu Arbeitsgemeinden sprechen wir also von etwa sechs (6) Bussen innerhalb 90 Minuten zum Weitertransport der Personen von Schaan gegen Süden, also von durchschnittlich zwei (2) zusätzlichen Kursen pro Zugankunft.

Parkplätze für Mitarbeitende

wbw schreibt, dass die ThyssenKrupp Presta AG in Eschen ein Parkhaus baue und die Hilti AG in Schaan derzeit die Anzahl der Parkplätze für Mitarbeitende deutlich erhöhen würde.

Offensichtlich ist wbw in dieser Frage schlecht informiert.

Die Rückmeldung der Hilti AG ergibt folgende Faktenlage:
Ende 2014 entfallen die PP unterhalb der Feldkircherstrasse. Nach Abschluss aller Umbaumassnahmen werden die PP beim Technischen Zentrum nicht mehr genutzt. Dann hat die Hilti AG in Schaan etwa 1‘000 PP gegenüber 1‘100 im Jahr 2012.

Thomas Russenberger, Leiter Human Resources der ThyssenKrupp Presta Steering Gruppe schreibt auf Anfrage des VCL:
“Du liegst mit deiner Aussage richtig, dass das Parkhaus in unserem Fall nicht zu einer wesentlichen Erhöhung des Parkplatzangebotes führen wird, da wir im Zuge der Einführung wesentliche Flächen zurückgeben werden, welche heute angemietet sind. Zusammen mit der positiven Entwicklung der Belegschaftszahl in den letzten Jahren, welche sich zumindest für das kommende Jahr voraussichtlich noch fortsetzen wird, führt dies dazu, dass Parkplätze weiterhin ein knappes Gut bei uns sein werden. Aus diesem Grund unterstützen wir aktiv unsere Mitarbeiter in der Entscheidung für alternative Fortbewegungsmittel.”

Unterstützung durch LIHK und WKL

wbw schreibt: “Auch in den Vorständen der Betriebe scheint man nicht (oder nicht mehr) an die FL-A-CH-Idee zu glauben.”

Rückmeldung Brigitte Haas LIHK: “Habe das noch nicht gelesen und weiss auch nicht, worauf die Aussage fusst. Werde mich mal kundig machen. Mir ist jedenfalls nichts bekannt, dass sich jemand aus unserem Vorstand vom Befürworter zum Gegner gewandelt hätte.”

Brie1405 Postfach 813, 9490 Vaduz, T 232 54 53, vcl@powersurf.li, www.vcl.li

Im Radio Liechtenstein Interview vom 7. September hat sich Arnold Matt, Präsident der Wirtschaftskammer Liechtenstein positiv zur S-Bahn FL.A.CH geäussert. Dies in der Erkenntnis, dass FL.A.CH zur Sicherung der attraktiven Erreichbarkeit unserer Arbeitgeber für Einpendler wichtig sein wird.

Wem dient der Ausbau der ÖBB-Strecke Feldkirch-Buchs?

Im Gespräch hat wbw die Ansicht vertreten, dass der Doppelspur-Ausbau Tisis-Nendeln nur der ÖBB und SBB diene.

Diese Meinung ist nach Wissen des VCL falsch.

Weder ÖBB noch SBB brauchen den Doppelspurausbau und die neuen Bahnhöfe.

Aber wir alle EinwohnerInnen von Liechtenstein wissen: als Wirtschaftsstandort brauchen wir eine gute Erreichbarkeit per öffentlichen Verkehr. Nur so können wir unseren Wohlstand sichern.

Dazu Erbprinz Alois von und zu Liechtenstein im Vaterland vom 13.9.2014:
"Der Verkehr sowie die gute Erreichbarkeit als wichtiger Standortfaktor werden uns voraussichtlich in Zukunft noch mehr beschäftigen. Die Nachfrage der Wirtschaft für zusätzliche Arbeitskräfte dürfte trotz der Transformation des Finanzplatzes auch in den nächsten Jahren stark sein und vor allem durch Pendler abgedeckt werden, weil die Bevölkerung kaum einer namhaften Ausdehnung der Aufenthaltsbewilligungen zustimmen wird."

Und warum brauchen die ÖBB und SBB den Bahnausbau nicht?
Weil ohne S-Bahn FL.A.CH mehr Güterzüge verkehren können als mit der S-Bahn FL.A.CH!

Bei Realisierung der S-Bahn FL.A.CH werden nach Prognose der ÖBB etwas mehr Güterzüge verkehren als heute.
Ohne FL.A.CH werden es allerdings deutlich mehr sein; dann sind Schienenkapazitäten frei.

In den zur UVP für die S-Bahn FL.A.CH eingereichten Unterlagen finden sich für Schaan relevante Zahlen (01-02.3_Betriebsprogramm_FL-UV1-AA01SP-00-0102-F00.pdf).

Das Betriebsprogramm 2015 sieht an Werktagen folgende Ferngüterzüge vor: 12 (Tag), 2 (Abend), 3 (Nacht). Im Jahr 2010 sind es: 9, 2, 2

4.1 Referenzfall 2025+ (ohne Ausbau der Infrastruktur)

Im Referenzfall 2025+ ist zugrunde gelegt, dass der Nahverkehr im Abschnitt Feldkirch Buchs nicht verdichtet wird und keine Infrastrukturmaßnahmen umgesetzt werden. Dem zur Folge ergeben sich freie Kapazitäten für Güterverkehrsrelationen Österreich – Schweiz und Schweiz – Deutschland, aber auch für Relationen zwischen Norditalien und Südwestdeutschland über Brenner und Buchs, weil das näher ist als der Weg über Brenner und Kufstein.

Fahrplanjahr	Schnellzüge			Eil- und Regionalzüge			Ferngüterzüge			Nahgüterzüge			Dienstzüge			Gesamtsumme			
	Tag 06h – 19h	Abend 19h – 22h	Nacht 22h – 06h	Tag 06h – 19h	Abend 19h – 22h	Nacht 22h – 06h	Tag 06h – 19h	Abend 19h – 22h	Nacht 22h – 06h	Tag 06h – 19h	Abend 19h – 22h	Nacht 22h – 06h	Tag 06h – 19h	Abend 19h – 22h	Nacht 22h – 06h	**Tag 06h – 19h**	**Abend 19h – 22h**	**Nacht 22h – 06h**	**Gesamt**
Referenzfall 2025+ Feldkirch - Tosters	13	2	5	24	6	2	23	5	13	3	0	2	5	1	2	**68**	**14**	**24**	**106**
Referenzfall 2025+ Tosters - Buchs	13	2	5	24	6	2	23	5	13	0	0	0	5	1	2	**65**	**14**	**22**	**101**

4.2 Planfall 2025+ (mit Ausbau der Infrastruktur lt. Planungsvereinbarung zw. Fürstentum Liechtenstein, der Republik Österreich und der ÖBB Infrastruktur v. Jän. 2009)

Gemäß Verkehrskonzept des Fürstentums Liechtenstein wird für den Abschnitt Feldkirch – Buchs im Nahverkehr ein durchgehender Halbstundentakt von 05:00 bis 22:00 unterstellt. Im Ferngüterverkehr werden nur die Relationen Österreich – Schweiz abgedeckt.

Fahrplanjahr	Schnellzüge			Eil- und Regionalzüge			Ferngüterzüge			Nahgüterzüge			Dienstzüge			Gesamtsumme			
	Tag 06h – 19h	Abend 19h – 22h	Nacht 22h – 06h	Tag 06h – 19h	Abend 19h – 22h	Nacht 22h – 06h	Tag 06h – 19h	Abend 19h – 22h	Nacht 22h – 06h	Tag 06h – 19h	Abend 19h – 22h	Nacht 22h – 06h	Tag 06h – 19h	Abend 19h – 22h	Nacht 22h – 06h	**Tag 06h – 19h**	**Abend 19h – 22h**	**Nacht 22h – 06h**	**Gesamt**
Planfall 2025+ Feldkirch - Tosters	13	2	5	54	12	6	17	4	7	3	0	2	5	1	2	**92**	**19**	**22**	**133**
Planfall 2025+ Tosters - Buchs	13	2	5	54	12	6	17	4	7	0	0	0	5	1	2	**89**	**19**	**20**	**128**

Prognose für Ferngüterzüge an Werktagen ohne Samstag:
- ohne Ausbau der Infrastruktur: 23 (Tag), 5 (Abend), 13 (Nacht); total 41
- bei Realisierung von FL.A.CH: 17 (Tag), 4 (Abend), 7 (Nacht) ; total 28

Brie1405 Postfach 813, 9490 Vaduz, T 232 54 53, vcl@powersurf.li, www.vcl.li

Ohnehin-Kosten und Strassen-Alternativen

Im Gespräch mit wbw wurde vom VCL betont: Auch ohne Realisierung von FL.A.CH fallen Kosten zwischen EUR 15 und 20 Millionen an und Umfahrungs-Strassen-Alternativen werden zwischen CHF 100 und 300 Millionen kosten.

Regionalbahn Oberland in 20 bis 25 Jahren

wbw bezeichnet die Weiterführung der Bahn von Schaan via Vaduz, Triesen, Balzers nach Trübbach und Sargans als “Furz”-Idee.

Unsere Vorfahren sahen dies anders; sie wollten die Bahn durch Liechtenstein. Zu ihrem Leidwesen und trotz vieler Bemühungen wurde die Bahn nicht durchs Oberland nach Trübbach gebaut sondern direkt nach Buchs.

Szenario 1
Der VCL hat im Jahr 2003 als “Szenario 1” die Studie einer Tram-Bahn veröffentlicht; sie sollte auf der Strecke Feldkirch-Schaan als Mittelverteiler fahren und durch das Oberland nach Trübbach als Feinverteiler im Mischverkehr; dann weiter auf dem SBB-Geleise nach Sargans. “Szenario 1” war das Gegenstück zu den Hochbahn-Ideen der damaligen Verkehrsministerin.

Szenario 2
Als “Szenario 2” hat der VCL zusammen mit Geologen und Bahn-Experten die Bahn als Mittelverteiler untersucht mit dem Bus als Zubringer und Feinverteiler. Auch die S-Bahn FL.A.CH ist ein Mittelverteiler und sie ist die unabdingbare Voraussetzung für eine Weiterführung der Bahn als “Regionalbahn Oberland” von Schaan via Vaduz, Triesen, Balzers, Trübbach nach Sargans. Die Vorstudie für eine Voll-Bahn und eine Tram-Bahn und die vorgeschlagene Linienführung wurden ab Juni 2010 öffentlich vorgestellt sowie mit Politik und Behörden von Land und Gemeinden sowie mit Grundbesitzern und vielen Organisationen besprochen. Die Richtpläne der Gemeinden wurden mehrheitlich angepasst.
Eine detaillierte Analyse hat ergeben, dass eine Tram-Bahn die bessere Lösung darstellt: Integrierbarkeit in den überbauten Raum; Anschluss-Sicherung in Sargans, Trübbach und Schaan; 15-Minuten-Takt; tiefere Investitionskosten. Die angepasste Linienführung hat der VCL schon kommuniziert.

Literatur zur “Regionalbahn Oberland”:
- http://www.bahn-journalisten.ch/bodensee.html ganz unten
- Schweizer Eisenbahn-Revue 1/2013, S48-49
- Volksblatt 12. Januar 2013
- Balzner Neujahrsblätter 2013, S37-43

Fazit

Die S-Bahn FL.A.CH kann etwa ab 2020 für einen erheblichen Teil der EinpendlerInnen die Erreichbarkeit ihrer Arbeitsplätze in Liechtenstein mit öffentlichem Verkehr deutlich verbessern.

Regional wird die Bahn in Vorarlberg und im Schweizer Rheintal weiter ausgebaut werden. Dank Doppelspurausbau Buchs-Sevelen und Verlegung der Haltestelle Trübbach gegen Norden in die Dornau wird ab 2022 auch Balzers via Bus direkt an die S-Bahn in Trübbach angebunden. Wie heute schon Vaduz an Sevelen und Eschen-Gamprin an Nendeln.

Bei positiver wirtschaftlicher Entwicklung unseres Landes kann die “Regionalbahn Oberland” etwa in 20 bis 25 Jahren als flinkes und attraktives Rückgrat (Mittelverteiler) des öffentlichen Verkehrs in Verbindung mit Linienbussen (Zubringer und Feinverteiler) zusammen mit der S-Bahn FL.A.CH die Erreichbarkeit eines grossen Teil unseres Landes deutlich verbessern und die Lebensqualität erhöhen.

Die Entlastung der Strasse zu den Hauptverkehrszeiten ist dann besonders wirksam, wenn möglichst viele Arbeitgeber Betriebliches Mobilitätsmanagement mit Parkplatzbewirtschaftung und Mobilitätsbeitrag einführen.

Georg Sele, Präsident VCL, 2014-10-30

Brie1405 Postfach 813, 9490 Vaduz, T 232 54 53, vcl@powersurf.li, www.vcl.li