Verkehrs-Club Liechtenstein

S-Bahn Liechtenstein – DU-Meinungen widersprechen bekannten Fakten

1) hoi du 1/2015: Herbert Elkuch, Jack Quaderer, Thomas Rehak

Im Hinblick auf die Aktuelle Stunde in der Landtagssitzung vom 4. März 2015 scheint es dem VCL-Vorstand angezeigt, den Abgeordneten eine kurze Darstellung der Fakten zur Verfügung zu stellen.

2) Wie hoch ist das Fahrgastpotential der S-Bahn Liechtenstein?

Vom Auto auf die S-Bahn Liechtenstein umsteigen werden vor allem Zupendler, die in einem Ort mit Halt des Regional-Express (REX) in Vorarlberg wohnen und in Schaan (1‘541), Eschen (1‘080), Vaduz (849), Gamprin (476), Mauren (355), Triesen (288) arbeiten. Total sind das also 5‘064 Teil- und Vollzeitbeschäftigte per 31.12.2013 von gesamt 8‘312 aus Österreich.

In einer offiziellen Umfrage im Juni 2013 hat etwa die Hälfte dieser Auto-Einpendler angegeben, auf einen zuverlässigen ÖV mit S-Bahn umzusteigen. Die Vorarlberger Landesregierung schätzt, dass 25% – 30% umsteigen werden.

Im BuA 2011-101, Seite 22 wird das Fahrgastpotential auf 2‘700 – 3‘400 Personen für den Grenzquerschnitt FL-AT mit zusätzlich 400 Fahrgästen im Transit geschätzt. Bei 25% – 30% Umsteiger mit je zwei Fahrten pro Tag sind dies 2‘500 – 3‘000 Fahrgäste. Bei Betrieblichem Mobilitätsmanagement der grossen Arbeitgeber in Schaan werden es deutlich mehr sein.

Dazu kommen laut BuA 2011-101, Seite 22 noch 1‘500 – 1‘900 Fahrgäste für den Grenzquerschnitt FL-CH.

3) Was ist beim ÖV für ArbeitspendlerInnen wichtig?

Mindestens 30-Minuten-Takt, deutlich besser 15-Minuten-Takt in den Hauptverkehrszeiten.

Zuverlässige und schlanke Anschlüsse Bahn-Bahn und Bahn-Bus; dann ist mehrfaches Umsteigen kein Hindernis.

Gerade für Arbeitswege ist die Bahn viel attraktiver (angenehmer, schneller, man kann besser lesen/arbeiten) als der Bus und sie ist viel zuverlässiger.

Die Unzuverlässigkeit der Linienbusse (sie stehen wegen fehlender Busbevorzugung auch im Stau) in den Hauptverkehrszeiten ist ein grosses Umsteige-Hemmnis.

4) Wird die S-Bahn Liechtenstein Strassen entlasten?

Die S-Bahn Liechtenstein werden nach Ansicht von Fachleuten total zwischen 4‘000 und 5‘000 Personen pro Tag aus Vorarlberg und der Schweiz benützen, vor allem ArbeitspendlerInnen.

Ende 2013 waren es 19‘140 Teil- und Vollzeitbeschäftigte, davon 10‘048 aus CH und 8‘312 aus AT. Dies ergibt ungefähr 38‘000 Fahrten pro Tag. Durch die zusätzlichen ÖV-Einpendler dank S-Bahn Liechtenstein wird die Zahl der Auto-Fahrten gesamthaft also etwa um 10% reduziert. Auf gewissen Strassenabschnitten Richtung Schaan, Eschen und Vaduz wird die Entlastung deutlich höher sein. Auch Ruggell mit seinem zunehmenden Umwegverkehr wegen Überlastung der Rheinbrücke in Bendern und des Zollübergangs Schaanwald wird entlastet; ebenso die kritischen Rheinübergänge von Bendern, Schaan und Vaduz.

5) Werkbus oder öffentlicher Verkehr?

Flexible Arbeitszeiten sind heute nicht nur ein Wunsch der ArbeitnehmerInnen sondern auch eine Notwendigkeit für international tätige Unternehmen. Der ehemalige Werkbus mit einer Fahrt am Morgen und einer Fahrt am Abend wird deshalb keine Auferstehung feiern.

Die Transportfunktion übernimmt heute der öffentliche Verkehr mit mindestens 30-Minuten-Takt auf den Nebenlinien und 15-Minuten-Takt auf den Hauptlinien in den Hauptverkehrszeiten an Werktagen. LIEmobil bietet heute im Land diesen Service von etwa 06 Uhr bis gegen 20 Uhr.

Brie1505 Postfach 813, 9490 Vaduz, T 232 54 53, vcl@powersurf.li, www.vcl.li

Die bewusst für ArbeitspenderInnen eingerichtete Linie 70 zwischen Klaus Bahnhof, Feldkirch L190/Bahnhof, Nendeln, Bendern und Schaan Bahnhof fährt zu den Schichtzeiten und in den Hauptverkehrszeiten lastorientiert im 30-Minuten-Takt mit Halt an allen Bushaltestellen.

Eingesetzt wird der Werkbus heute vor allem als Schichtbus.

6) Doppelgelenkbus auch bei uns?

Der fünf-achsige Doppelgelenkbus (GO4CITY Autotram Extra Grand; Fahrzeuglänge 30.7 m) hat 96 Sitzplätze und bis zu 160 Stehplätze = 256 Plätze gesamthaft. Es ist ein stehplatzoptimierter Bus als Tramersatz für urbane Räume mit grosser Bevölkerungsdichte. Die Fahrzeuglänge erfordert zudem speziell angepasste Haltestellen.

Wir haben ein Bus-Netz mit regionalem (Tempo-80-Strecken zwischen den Ortschaften) und städtischem Charakter. Die Sitzplatzverfügbarkeit wird nicht nur von den Kunden gewünscht, sondern ist aus Sicherheitsgründen auch wichtig.
Beispiele: LIEmobil-Doppelstöcker bietet 84 Sitzplätze und 41 Stehplätze, total also 125 Plätze.
ÖBB-Talent, eine Komposition: 199 Sitzplätze und ca. 250 Stehplätze, total 400 – 450 Plätze.

7) Fehlen Parkplätze bei den Bahnhöfen/Haltestellen in Vorarlberg?

Eine Studie in Vorarlberg hat gezeigt: Etwa 80% der Fahrgäste kommen autofrei an den Bahnhof oder an die Bahnhaltestelle: 39% kommen zu Fuss; 29% mit öffentlichen Verkehrsmitteln; 12% per Fahrrad. Also nur 20% kommen in Vorarlberg per Auto zur Bahn!

Wahrscheinlich hat es genügend Park&Ride-Parkplätzen in Vorarlberg.

8) Haltestelle Nendeln – eine Luxuslösung?

Die geplanten Haltestellen entsprechen dem Standard in Vorarlberg.

Eine S-Bahn-Komposition ist etwa 75 Meter lang. Damit in den Hauptverkehrszeiten zwei Kompositionen als ein Zug mit doppelter Kapazität fahren können, muss der Bahnsteig 160 Meter lang sein. Es gehört heute zu einem guten Angebot im Bahn-Verkehr, dass man möglichst im Trockenen ein- und aussteigen kann.

Die Haltestelle an der heutigen Kreuzung der Bahn mit der Rheinstrasse hat zwei Geleise. Also braucht es eine Ost- und eine West-Haltestelle; diese werden mittels Unterführung verbunden. Auf beiden Seiten braucht es laut Behinderten-Gleichstellungsgesetz eine Treppe und eine flache Rampe (wie z.B. in Sargans bei gut doppelt so langen Bahnsteigen) oder je einen Lift bei kurzen Bahnsteigen (wie in Nendeln).

9) Mehr oder weniger Bahn-Güterverkehr mit der S-Bahn Liechtenstein?

Bei Doppelspurausbau zwischen Tisis und Nendeln werden mit der S-Bahn Liechtenstein im Halbstundentakt nach Betriebsplan der ÖBB zwar etwas mehr Güterzüge verkehren als heute. Aber eben deutlich weniger als ohne Bahn-Ausbau, da der Personen-Nahverkehr die Schienenkapazität belegt. Auch in der Nacht sind es mit Bahnausbau nur etwa halb so viele wie ohne Doppelspur. Ohne Bahnausbau werden es deutlich mehr sein, weil dann Schienenkapazitäten frei sind. In den zur UVP eingereichten Unterlagen finden sich relevante Zahlen.

Das ÖBB-Betriebsprogramm 2015 (also vor Realisierung der S-Bahn) sieht an Werktagen ohne Samstag folgende Ferngüterzüge vor: 12 (Tag), 2 (Abend), 3 (Nacht), total 17.
Im Vergleich dazu fuhren im Jahr 2010: 9 (Tag), 2 (Abend), 2 (Nacht), total 13 Ferngüterzüge.

Für das Jahr 2025 sieht der ÖBB-Betriebsplan an Werktagen ohne Samstag folgende Ferngüterzüge vor:
Ohne Ausbau der Infrastruktur: 23 (Tag), 5 (Abend), 13 (Nacht); total 41
Bei Realisierung der S-Bahn: 17 (Tag), 4 (Abend), 7 (Nacht); total 28
Entgegen oft geäusserten falschen Behauptungen werden bei Realisierung der S-Bahn deutlich weniger Güterzüge durch unser Land rollen als ohne Doppelspurausbau.

Brie1505 Postfach 813, 9490 Vaduz, T 232 54 53, vcl@powersurf.li, www.vcl.li

10) Erreichbarkeit sichern – zu welchem Preis?

Damit die Erreichbarkeit unseres Wirtschaftsraums auch bei Wachstum erhalten bleibt, gibt es grob zwei Szenarien:

– Ausbau der Bahn zum regionalen Mittelverteiler und ÖV-Rückgrat für etwa 50 Mio. EUR. Wobei die ÖBB die Hälfte der Gesamtkosten trägt, also auch die Umfahrungsstrasse in Nendeln sowie Unter-/Überführungen (total 17 Mio. EUR) zur Hälfte mitfinanziert. So ein grosszügiges Angebot erhalten wir kein zweites Mal.

oder

– Bau von Umfahrungsstrassen für Grössenordnung 200 Mio. Franken. Damit zerstören wir unsere Naherholungsräume und mindern die Lebensqualität. Dadurch reduzieren wir die Standort-Attraktivität. Zudem bauen wir eine Transitstrecke zwischen Schweizer und Österreicher Autobahn.

11) Bahn-Zukunft auch im Liechtensteiner Oberland?

Die S-Bahn Liechtenstein verbessert die ÖV-Erreichbarkeit für Gemeinden mit Bahn-Haltestellen (Eschen-Nendeln, Mauren-Schaanwald, Schaan) oder mit direktem LIEmobil-Bahnzubringer (Gamprin-Bendern, Vaduz). Von den total 19‘140 Zupendlern Ende 2013 arbeiten knapp 15‘000 oder gut ¾ der Zupendler in solchen Gemeinden.

Als langfristige Bahnlösung zur Sicherung der Erreichbarkeit auch des Oberlands bei weiterem Wachstum hat der VCL in Zusammenarbeit mit anerkannten Fachleuten eine Studie erarbeitet. Normalbahn und Tram-Bahn (beide sind Normalspur) wurden untersucht. Die Variante Tram-Bahn hat sich als vorteilhafter erwiesen.

Die Tram-Bahn soll im 15-Minuten-Takt zwischen Schaan und Sargans verkehren: vom Bahnhof Schaan via ÖBB-Geleise sowie via Neubaustrecke Schaan-Vaduz-Triesen-Balzers-Trübbach und via SBB-Geleise nach Sargans.

Voraussetzung für eine Bahn-Erschliessung des Oberlands in der Zukunft ist die Realisierung der S-Bahn heute.

Details: http://www.bahn-journalisten.ch/fileadmin/dokumente/exkursionen/2014-04-14-bodensee/stadtbahn_liechtenstein.pdf

Für Rückfragen und sachliche Klärungen steht der Autor gerne zur Verfügung.

Georg Sele 2015-03-01

Brie1505 Postfach 813, 9490 Vaduz, T 232 54 53, vcl@powersurf.li, www.vcl.li