

Öffentlicher Verkehr nimmt wieder Fahrt auf

Vaterland2016-06-07

JOËL GRANDCHAMP

VADUZ. Die Eröffnung des Gottard-Basistunnels von vergangener Woche rückte den öffentlichen Verkehr weltweit in den Fokus der Medien und sorgte auch in Liechtenstein für frischen Fahrtwind in Sachen ÖV-Planung und Ausbau. So kam es am Verkehrsministertreffen vor der Tunneleröffnung zu einem ersten Treffen zwischen Regierungsrätin Marlies Amann-Marxer und dem neuen österreichischen Verkehrsminister Jörg

Leichtfried. Gegenüber Radio Liechtenstein sagte Amann-Marxer, dass noch vor den Sommerferien ein Treffen mit Leichtfried stattfinden werde, welches die verzwickte Situation der S-Bahn FL.A.CH entwirren soll. Das Projekt geriet – obwohl es aussah, als wären die Verhandlungen abgeschlossen – ins Stocken, als die Frage der Finanzierung neu geregelt werden sollte.

Mehr Mut gefordert

Der Verkehrs-Club Liechtenstein (VCL) fordert nun, dass

Liechtenstein die gleiche Vision, politischen Rückhalt, Können und Durchhaltewillen unter Beweis stellt, für welchen Adrian Hasler die Schweiz bei der Gottard-Eröffnung lobte.

Passend dazu hat der VCL gleich selbst eine Vision eingereicht, welche die Fortsetzung der S-Bahn FL.A.CH von Schaan bis nach Sargans darstellen würde – mithilfe eines Tunnels vom Schwimmbad Mühleholz bis fast nach Triesen. Mithilfe eines Aufzugs und Zugangstunnels wäre es möglich, die Univer-

sität Liechtenstein und das Städtle Vaduz ebenfalls zu erschliessen.

Verkehr im 15-Minuten-Takt

Das Projekt wurde gemeinsam mit Verkehrsexperten in einer Vorstudie erarbeitet. Damit die sogenannte «Regionalbahn Oberland» von der Bevölkerung auch rege genutzt wird, schlägt der VCL einen Verkehrstakt von 15 Minuten vor. Die Erstellungs- und Anschaffungskosten würden sich auf gut 300 Millionen Franken belaufen.

› INLAND 3

Tram unter dem Schlosswald

Der Verkehrs-Club Liechtenstein (VCL) denkt einen Schritt weiter: Noch bevor eine Entscheidung bezüglich der S-Bahn FL.A.CH getroffen wurde, denkt der VCL darüber nach, wie auch das Liechtensteiner Oberland von den verbesserten Verbindungen profitieren könnte.

JOËL GRANDCHAMP

SCHAAN/VADUZ. Obwohl der Bau des S-Bahn-Projekts FL.A.CH derzeit alles andere als gewiss ist, denkt der Verkehrs-Club Liechtenstein (VCL) bereits weiter. Die S-Bahn soll nämlich ab Schaan durch eine Tramstrecke erweitert werden, welche über Vaduz, Triesen und Balzers bis nach Sargans geführt werden soll.

300 Millionen Franken

Die Kosten für den Bau der Vision des VCL – inklusive Haltestellen, Tunnel- und Strassenarbeiten – liegen bei 300 Millionen Franken. «Bis jetzt sind wir mit dem Projekt überall auf Zustimmung gestossen», sagt Georg Sele, Präsident des VCL, für den das Projekt mehr eine Herzens- und weniger eine Geldangelegenheit ist.

Die Überlegung sei, dass auch den Bewohnern des Liechtensteiner Oberlandes eine Vision angeboten werden soll, wie auch sie von der S-Bahn profitieren können. Bereits im Jahr 2010 sei dieses Projekt ein erstes Mal angedacht worden. «Eines Tages muss auch das Oberland erschlossen werden, sonst ist nur die halbe Arbeit getan», ist Sele überzeugt.

Mehrere Varianten ausgearbeitet

Gemeinsam mit Verkehrsexperten hat der VCL mehrere Varianten der Umsetzung und Verkehrsführung erarbeitet. So standen verschiedene Transportmittel wie eine weitere S-Bahn oder ein Tram zu Auswahl. Des Weiteren wurden verschiedene Streckenführungen diskutiert, welche aufgrund der unterschiedlichen Eigenschaften der Verkehrsmittel notwendig wurden.

Diese Varianten wurden nun zu einer Optimalvariante zusammengeführt und in einer Vorstudie etwas detaillierter ausgearbeitet. «Wir sind zum

Schluss gekommen, dass die Trambahn die sinnvollere Lösung ist. Sie ist preiswerter und lässt sich besser in den bereits überbauten Raum integrieren», sagt Sele.

Zudem koste ein 15-Minuten-Takt einer Trambahn gleich viel wie der 30-Minuten-Takt einer S-Bahn. «Studien haben ergeben, dass der öffentliche Verkehr ab einem 15-Minuten-Takt viel attraktiver wird», sagt Sele. Dies zeige auch die rege Nutzung der Buslinie zwischen Balzers und Schaan. Die Haltestellen der geplanten Tramlinie könnten dann durch Busse oder sogar Fahrradverleihstationen ergänzt werden und so dafür sorgen, dass ein Umstieg vom Individualverkehr auf den ÖV umso einfacher ge-

macht wird. Dadurch, dass die Trambahn auch die Gleise der SBB in der Schweiz und der ÖBB in Österreich befahren kann, könnten bereits bestehende Linien ohne Probleme benutzt und ergänzt werden.

Tunnel von Schaan nach Triesen

Da das Gebiet zwischen Schaan und Triesen zum Teil bereits dicht bebaut ist, würde ein Tunnel die Trambahn von Schaan nach Triesen führen und bereits existierende Strassen möglichst wenig tangieren. «Die notwendigen Strassenarbeiten könnten – mit genügend Voraussicht – problemlos in sowieso anfallende Strassensanierungsarbeiten integriert werden», sagt Sele.

FORUM

Gotthard-Einsicht

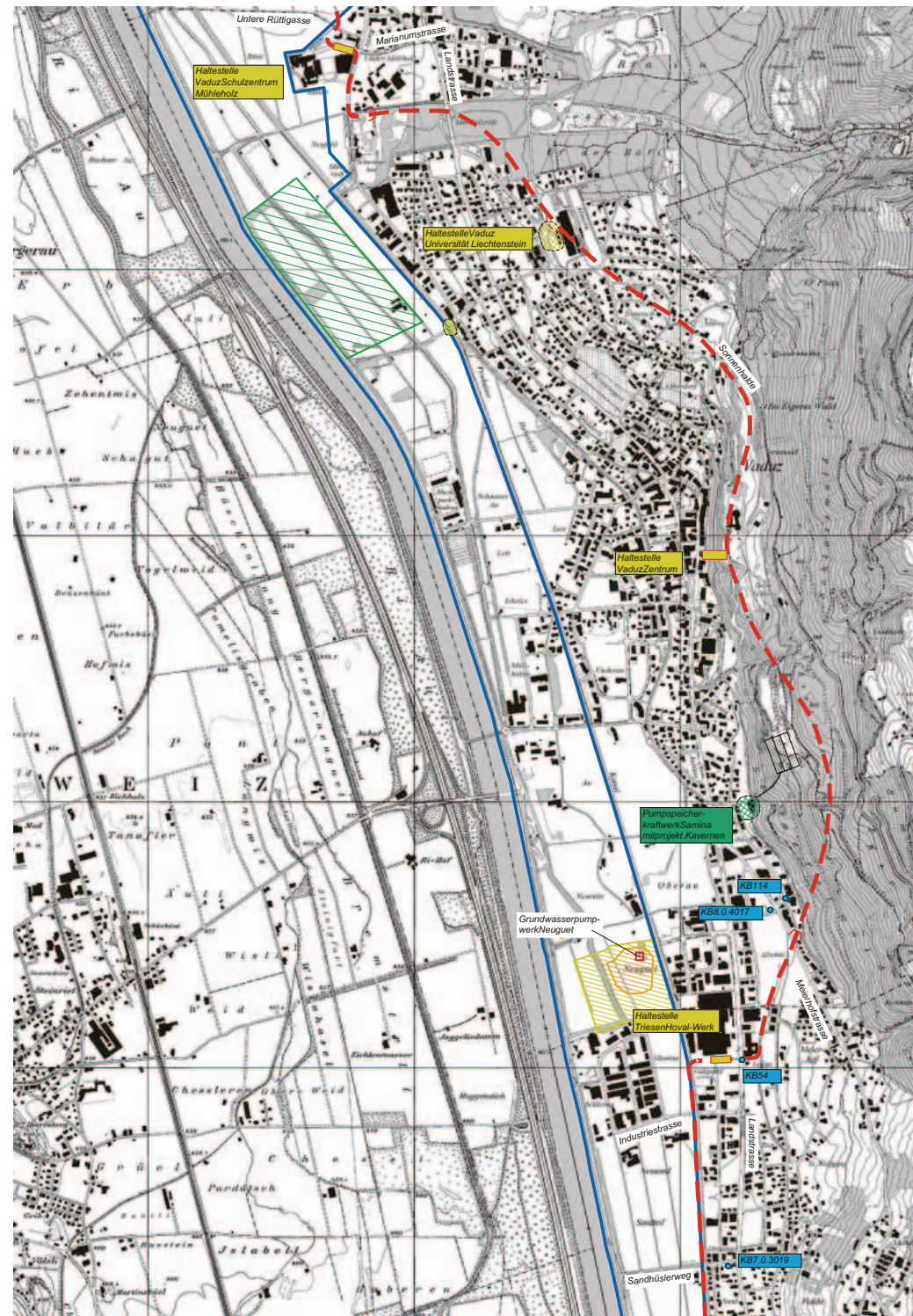
Stefan Agnolazza («Wirtschaft regional» 28.5.), Patrik Schädler («Vaterland» 3.6.) und Michael Winkler («Liewo» 5.6.) ermuntern zu Mut und langfristigem Denken in der Verkehrspolitik. Vergessen ging dabei die Grundidee des Gotthard-Basistunnels: Verlagerung des Güter- und Personenverkehrs von der Strasse auf die Schiene. Um in unserem Land die Verlagerung vor allem des Arbeitspendlerverkehrs von der Strasse auf den öffentlichen Verkehr (Bus und Bahn) langfristig zu erreichen, braucht es nach Regierungschef Hasler: eine klare Vision, politischen Rückhalt, Können und Durchhaltewillen.

Die S-Bahn FL.A.CH – der Ausbau der Bahnstrecke Feldkirch-Schaanwald-Nendeln-Schaan-Buchs zum Halbstundentakt – ist weitgehend geplant und in den Behördenverfahren absegnet. Jetzt hat die

Politik die Aufgaben einer professionellen Kommunikation im Land und einer Klärung der Finanzierung mit Österreich. Denn die S-Bahn ist der erste Schritt hin zu einer enkeltauglichen Verkehrsabwicklung.

Die Vision ist die Fortsetzung von FL.A.CH durch die «Regionalbahn Oberland» von Schaan via Schulzentrum Mühleholz, Universität/Ebenholz, Vaduz Zentrum, Vaduz Süd-Triesen Nord, Triesen Zentrum, Balzers Industrie Nord, Balzers Gagoz, Trübbach Dornau nach Sargans. Zusammen mit Experten hat der VCL Verkehrs-Club Liechtenstein dieses Projekt in einer Vorstudie erarbeitet. Jetzt ist die Politik gefordert, das Projekt «Regionalbahn Oberland» mit Fachleuten zu vertiefen. Dazu braucht es auch Mut.

Eine Stellungnahme des Verkehrs-Clubs Liechtenstein (VCL)



Visualisierung: VCL

Durch einen Tunnel unter dem Schlosswald würde das Tram von Schaan nach Triesen geführt. Mithilfe von Aufzügen und anderen Zugangsmöglichkeiten gäbe es mehrere Möglichkeiten, dennoch zuzusteigen.

Verkehrsproblem: Vorschlag «made in Liechtenstein»

PATRIK SCHÄDLER

SCHAAN. Die Diskussion über die künftige Lösung der Verkehrsproblematik in Liechtenstein nimmt wieder Fahrt auf. Noch vor der Sommerpause will sich Verkehrsministerin Marlies Amann-Marxer mit ihrem neuen österreichischen Kollegen treffen, um eine Lösung in der Eisenbahn-Konzessionsfrage zu finden. Daneben dürfte auch die S-Bahn FL.A.CH erneut ein Thema sein. Der Verkehrs-Club

Liechtenstein (VCL) hat letzte Woche ein Konzept für eine «Regionalbahn Oberland» präsentiert. Die Idee des VCL ist eine Tramlinie von Schaan bis nach Sargans. Die visionäre Idee mit einem Tunnel zwischen Schaan und Triesen würde etwa 300 Millionen Franken verschlingen.

52 Prozent für Weiterverfolgung

Bei der nicht repräsentativen Umfrage auf «Vaterland online» sprachen sich 52 Prozent der 528 Teilnehmer, trotz der hohen Kos-

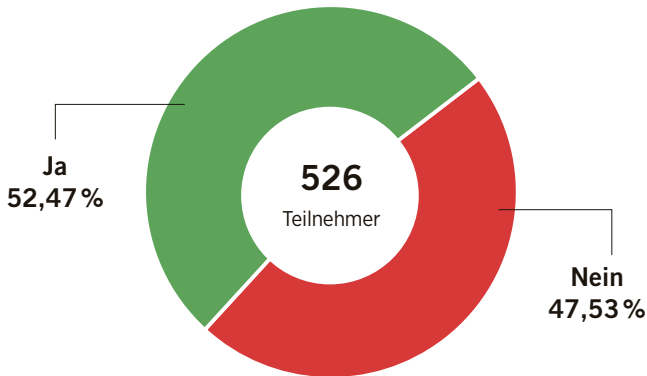
ten, dafür aus, dass die Politik die Idee des VCL weiterverfolgen soll.

Neue Idee von Intamin

Nun ist bereits eine weitere Idee auf dem Tisch. Eine oberirdische und damit günstigere Lösung «made in Liechtenstein». Der Vorschlag kommt von Intamin Transportation. Das Unternehmen mit Sitz in Schaan baut und verkauft Monorail-Systeme. Das sind eingleisige Hochbahnen, die über bestehende Strassen gebaut werden können. Die

Firma weiss, wovon sie spricht. Sie hat solche Projekte schon erfolgreich in verschiedenen Städten rund um den Globus realisiert. «Mit einem Transportsystem von Intamin hätte Liechtenstein die Möglichkeit, sich mit der hauseigenen Ingenieurskunst zu präsentieren. Mit modernster Technologie könnten die Fahrgäste schnell und mit höchstem Komfort über den Strassenverkehr hinweg zu ihrer Zielstation schweben», so Franz Zürcher von Intamin. ▶ INLAND 5

Frage: Der Gotthard-Effekt wirkt auch in Liechtenstein nach. Der Verkehrs-Club Liechtenstein (VCL) bringt als visionäres Projekt die «Regionalbahn Oberland» ins Spiel. Soll sich die Politik vertieft mit diesem Projekt befassen?



Eingleisig in die Verkehrszukunft

Mit Intamin Transportation präsentiert ein heimisches Unternehmen seine Vision für die Zukunft des öffentlichen Verkehrs in Liechtenstein. Der Firma mit Hauptsitz in Schaan schwebt eine Monorail vor, die sie bereits erfolgreich in Städten rund um den Globus realisiert hat.

STEFAN LENHERR

SCHAAN. Die Eröffnung des Gotthard-Basistunnels hat auch die Debatte um die verkehrstechnische Zukunft Liechtensteins neu belebt. Dank des geglückten Mammut-Projekts in der Schweiz haben auch hierzulande grosse Ideen Konjunktur: Der Verkehrs-Club Liechtenstein (VCL) hatte vergangene Woche erst ein neues und umfassendes Konzept präsentiert, die «Regionalbahn Oberland». Ergänzend zur derzeit auf Eis gelegten S-Bahn FLA.CH soll nach den Plänen des VCL eine Traminie von Schaan bis nach Sargans gebaut werden. Dafür müsste Liechtenstein seinen ganz eigenen «Gotthard-Tunnel» graben, denn die vorgeschlagenen Traminie würde unterirdisch durch das dicht besiedelte Teilstück zwischen Schaan und Triesen führen. Ein nicht ganz billiges Unterfangen: 300 Millionen Franken würde die «Regionalbahn Oberland» wohl verschlingen, rechnet der VCL vor. Ein Grossteil des Geldes würde für den Bau des Tunnels aufgewendet werden.

Dass es oberirdische und damit günstigere Lösungen für die verkehrstechnischen Herausforderungen in Liechtenstein gibt, davon ist man bei der Firma Intamin überzeugt. Das Unternehmen mit Sitz in Schaan baut und verkauft Monorail-Systeme. Das sind eingleisige Hochbahnen, die über bestehenden Strassen gebaut werden können. «Da die Monorail-Züge auf erhöhten Schienen fahren, ist der Zugbetrieb unberührt von Staus in den Stosszeiten. Dies macht das Transportsystem attraktiv für die Nutzer», sagt Franz Zürcher, Verkaufsverantwortlicher und Geschäftsleitungsmitglied von Intamin.

Vom Rheinpark ins Städtle

In mehreren Grossstädten hat Intamin bereits erfolgreich Monorail-Systeme installiert. In Moskau etwa sowie in den chinesischen Multi-Millionen-Einwohner-Städten Xi'an und Shenzhen. Zuletzt hat sich die norditalienische Stadt Bologna für das Transportsystem aus der Liechtensteiner Schmiede entschieden. Der sogenannte Marconi Express soll ab 2019 den örtlichen Flughafen mit dem fünf Kilometer weit entfernten Hauptbahnhof verbinden. Ähnliches schwebt Intamin für den Liechtensteiner Hauptort vor: Eine Monorail, die vom Rheinparkstadion bis ins Vaduzer Zentrum führt. Zürcher erklärt die Vorteile: Einerseits seien Parkplätze innerorts knapp und teuer, andererseits würden die Parkplätze beim Rheinpark Stadion unter der Woche kaum genutzt.



Bild: zvg

Eine liechtensteinische Lösung für den Verkehr vor der eigenen Haustüre? Die Firma Intamin aus Schaan schlägt dazu eine Monorail vor, wie sie das Unternehmen bereits in anderen Städten, wie hier auf dem Bild in Moskau, realisiert hat.

«Mit einem Monorail-System könnte der Parkplatz beim Rheinpark Stadion als «Park & Ride»-Lösung angeboten werden. Die Pendler könnten auf einfache und schnelle Art und Weise ins Zentrum von Vaduz transportiert werden.» Der völlig autonom verkehrende Zug würde alle paar Minuten zur Abfahrt bereitstehen. Auch für Touristen stelle solch eine Bahn eine Attraktion dar, sagt Zürcher. Touristenbusse könnten beim Stadion parkieren und dann mit der Monorail – mit bester Aussicht auf das Schloss – ins Zentrum fahren.

Etappenweiser Ausbau

Etwa fünf Millionen Franken würde es kosten, das Projekt in Vaduz zu realisieren, sagt Franz Zürcher. Am stärksten schlägt hierbei der Bau der Trasse zu Buche. Den Kostenvergleich mit anderen öffentlichen Verkehrssystemen brauche die Monorail jedenfalls nicht zu fürchten. «Die entscheidende Frage bei der Planung von Verkehrssystemen ist: Was kostet der Fahrgastkilometer? Da ist die Monorail definitiv die Nummer 1», sagt Zürcher. Das heisst, die anfängliche In-

vestition ist deutlich höher als etwa die Anschaffung einiger Busse, langfristig lassen sich die Passagiere mit dem System aber günstiger transportieren. Deshalb soll nach Sichtweise von Zürcher und seinen Mitstreitern nach dem Bau einer ersten Monorail-Strecke in Vaduz das System etappenweise erweitert und so zu einem internen öffentlichen Transportsystem für Liechtenstein ausgebaut werden, mit einer Haltestation rund alle 500 Meter. «Eingebunden in ein schlüssiges Konzept würde dies den Autoverkehr auf den ohnehin überlasteten Strassen deutlich senken, sodass auch in Stosszeiten der Strassenverkehr flüssig läuft.»

Hauseigene Ingenieurskunst

Neben der Lösung der aktuellen und zukünftigen verkehrstechnischen Herausforderungen spricht laut Zürcher auch für das Projekt, dass Intamin Transportation eben ein in Liechtenstein ansässiges Unternehmen ist. «Mit einem Transportsystem von Intamin hätte Liechtenstein die Möglichkeit, sich mit der hauseigenen Ingenieurskunst zu prä-

sentieren. Mit modernster Technologie könnten die Fahrgäste schnell und mit höchstem Komfort über den Strassenverkehr hinweg zu ihrer Zielstation schweben. Dies wäre mit Sicherheit ein ÖV-Modell, das international auf Resonanz stossen würde.» Das Konzept einer Mo-

norail für Liechtenstein war bislang weitgehend unbekannt, ist dabei allerdings nicht mehr ganz so neu. Bereits im Jahr 2002 hat Intamin im Rahmen einer Machbarkeitsstudie, welche Arten von öffentlichem Transport für Liechtenstein in Frage kommen, seine Ideen vorgestellt und seit-

her weiterentwickelt. Grundsätzlich sei das Konzept von den Verantwortlichen auf Landesebene positiv aufgenommen worden, sagt Zürcher. Dass die Pläne bislang nicht breit diskutiert worden sind, erklärt Zürcher auch damit, dass Intamin in der Regel kein Lobbying betreibt. «Wir sind eine eher kleine, international tätige Firma. Wir konzentrieren uns primär auf erstklassige Technologie anstatt darauf, Politik zu machen.» Zwar sei das Unternehmen startbereit, wenn sich die politischen Entscheidungsträger mit dem Thema Monorail eingehender befassen wollen, «für uns ist aber klar, dass es eine grössere Vorplanung braucht und das Vorhaben breit abgestützt werden muss. An diesem Prozess würden wir uns natürlich sehr gerne beteiligen. Wenn der Bedarf da ist, dann können wir ein gutes Produkt anbieten, das sich an anderen Orten bereits bewährt hat.»



ZITAT

Liechtenstein hätte die Möglichkeit, sich mit der hauseigenen Ingenieurskunst zu präsentieren.

Franz Zürcher

Intamin-Geschäftsleitungsmitglied



Intamin Von der Achterbahn zur Transportlösung

Am schnellsten, am höchsten, am spektakulärsten: Die Liechtensteiner Firma Intamin genießt in der Vergnügungsbranche einen ausgezeichneten Namen als Hersteller innovativer Achterbahnen. Seit der Gründung 1967 zeichnete das Unternehmen bei über 100 Achterbahnen für die Planung und den Bau verantwortlich und ist mit seinen Anlagen auf Vergnügungsparks der ganzen Welt präsent – unter anderem im Disneyland Paris oder im



Auch ein Intamin-Produkt: Die schnellste Achterbahn.

Europapark Rust. Auch hat das Unternehmen die aktuell schnellste Achterbahn der Welt gebaut, die «Formula Rossa»

im Freizeitpark Ferrari World in Abu Dhabi. Die Besucher werden hier mithilfe eines 25 000 PS starken hydraulischen Systems innerhalb von 4,9 Sekunden auf Tempo 240 beschleunigt. Aus dem Geschäft mit den Achterbahnen hat sich im Laufe der Zeit ein neuer Zweig gebildet. Das international tätige Unternehmen mit rund 500 Mitarbeitern baut und vertreibt heute auch Monorail-Systeme in Metropolregionen rund um den Globus.



acrevi Spektrum kombiniert die unterschiedlichen Facetten Ihrer Persönlichkeit mit unserer Private Banking-Kompetenz.



NEU: acrevi Spektrum ist ein innovatives Beratungs- und Anlagemodell, das neue Perspektiven im Private Banking eröffnet. Gönnen Sie sich die bestmögliche Vermögensberatung und kontaktieren Sie uns. Wir freuen uns auf das persönliche Gespräch!

Neue Perspektiven im Private Banking

Rufen Sie uns an: 058 122 74 52
www.acrevi.ch/spektrum

acrevi
Ihre Bank, näher bei Ihnen