

Die ÖBB-Bahnlinie Feldkirch–Buchs durch Liechtenstein ist eine internationale, aber leider eingleisige, Bahnverbindung zwischen Österreich und der Schweiz. Die Züge können nur beim Bahnhof Nendeln kreuzen. Da die Strecke viele Jahre lang nur noch dem Personen- und Güterfernverkehr diente, wurde sie von vielen Menschen in Liechtenstein wegen Lärm und Bahnschranken als unnützer Störfaktor wahrgenommen. Gewisse Politiker sprachen gar vom Aufrollen der Schienen und dem Bau einer Strasse auf dem Trasse.

liechtensteins öv-rückgrat

s-bahn fl.a.ch

Text von Georg Sele, Präsident VCL, Grafik (c) Regierung FL. Über die Finanzierung des Ausbaus der Bahnlinie von Feldkirch A via Liechtenstein FL nach Buchs CH zur S-Bahn FL.A.CH im Halbstundentakt für die regionalen Pendlerströme wird das Volk eines Tages abstimmen. Nur wenn es den Befürwortenden gelingt, die Vorteile glaubhaft darzustellen und die negative Grundstimmung zu überwinden, kann die Abstimmung gewonnen werden.

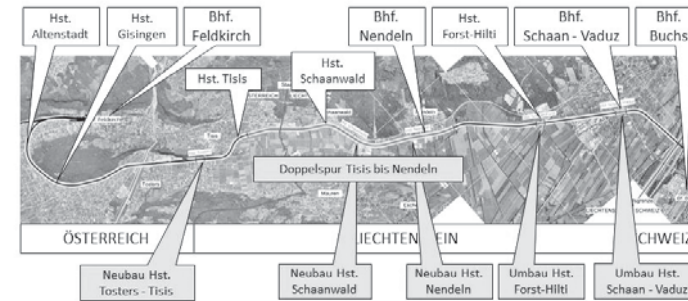
Der VCL startete in der zweiten Hälfte der 1990er-Jahre die Analyse eines spurgeführten öffentlichen Verkehrsmittels. Technologisch war die bedarfsgesteuerte Hochbahn mit kleinen Beförderungseinheiten reizend. In einer Systembetrachtung wurde sie verworfen. Der Ausbau der bestehenden Bahninfrastruktur der ÖBB wurde als bessere Variante erkannt. Deshalb initiierte der VCL im Jahr 1998 die Aufwertung der Bahnstrecke Feldkirch–Buchs für den regionalen Personenverkehr und arbeitete in der Arbeitsgruppe der Regierung aktiv mit. Dies führte zur Einführung des «Liechtenstein-Takt» im Jahr 2000 mit einer neuen Haltestelle Forst–Hilti in Schaan.

Heutiges Mobilitätsaufkommen

Heute bedient der «Liechtenstein-Takt» an Werktagen zu den relevanten Pendlerzeiten

die Bahnlinie Feldkirch–Buchs mit neun ÖBB-Regionalzügen in beide Richtungen. Das Land bezahlt jährlich etwa 250000 Franken an diese Bahnverbindungen. Etwa 600 Fahrgäste mit Quelle oder Ziel in Liechtenstein verwenden die Züge. Total mit Transit sind es etwa 850. Im Vergleich zum Linienbus steht die Bahn bezüglich der Grenze Vorarlberg–Liechtenstein recht gut da. Denn per Regionalbahn werden heute mit fünf Morgenkursen an Werktagen etwa 300 Personen von Vorarlberg nach Liechtenstein befördert. LiEMobil (Linien 11, 13, 14, 36E, 70) transportiert heute mit einem sehr gut ausgebauten Angebot an Werktagen etwa 750 Fahrgäste.

Für das Potenzial einer S-Bahn FL.A.CH im 30-Minuten-Takt müssen folgende ungefähre Zahlen in Betracht gezogen werden: EinwohnerInnen 38100, Beschäftigte 38700, Einpendler aus der Schweiz 11800, Einpendler aus Österreich 8700, Auspendler in die Schweiz 2000. Im Bericht und Antrag 101-2011 der Regierung an den Landtag des Fürstentums Liechtenstein betreffend Information über das Projekt «S-Bahn FL.A.CH» werden auch Fahrgastprognosen erläutert. Die Zahl von etwa 3000 Personen pro Bahn pro Werktag für die Grenze bei Schaanwald und etwa 1700 Personen für die Grenze Liechten–Schweiz sind nach Analyse des VCL realistisch.



stein–Schweiz sind nach Analyse des VCL realistisch.

Die vielen Arbeitswege in und nach Liechtenstein werden heute zu etwa zehn Prozent per Aktivverkehr zurückgelegt, also zu Fuss und per Velo, zu zwanzig Prozent per kollektivem Verkehr, also öV, Fahrgemeinschaft, Betriebsbus, und siebzig Prozent allein per Auto. Deshalb sind Autostaus zu den Hauptverkehrszeiten eine werktägliche Erscheinung. Doch es gibt im Land auch innovative Arbeitgeber mit konsequentem betrieblichem Mobilitätsmanagement, bei denen der Anteil der Wege «allein per Auto» im Bereich von fünfzig Prozent liegt.

Infrastrukturausbaupläne S-Bahn FL.A.CH

Der VCL setzt sich deshalb seit vielen Jahren für den Ausbau der Infrastrukturen für den Fuss-, Rad- und öffentlichen Verkehr sowie für verpflichtendes betriebliches Mobilitätsmanagement ein – und gegen Kapazitätserhöhungen für den Autoverkehr durch Umfahrringstrassen. Der Ausbau der ÖBB-Bahnlinie Feldkirch–Buchs zur S-Bahn FL.A.CH im Halbstundentakt ist als öV-Rückgrat auch im Agglomerationsprogramm Werdenberg–Liechtenstein ein wesentliches Element.

Die Regierung verabschiedete sich im Jahr 2005 von den Hochbahnplänen der Vorgängerregierung und leitete den Ausbau der be-

stehenden ÖBB-Bahninfrastruktur als Projekt in die Wege. Das Projekt wurde in allen Einzelheiten von den ÖBB ausgearbeitet und die Umweltverträglichkeitsprüfung liegt vor. Doch die vereinbarte Finanzierung wurde nach einem Ministerwechsel in Wien in Frage gestellt und ist immer noch ein Verhandlungsgegenstand, so wie die Verlängerung der ÖBB-KonzeSSION für die Bahn durch Liechtenstein.

Weiterentwicklung des öV

Aus Sicht des VCL ist der Ausbau der ÖBB-Strecke Feldkirch–Buchs zur S-Bahn FL.A.CH im 30-Minuten-Takt zentral für eine zukunftsfähige Verkehrsabwicklung. Dazu braucht es einen Doppelspurausbau zwischen Tisis und Nendeln, damit die Züge während der Fahrt kreuzen können. Zudem braucht es neue Haltestellen in Tosters–Tisis, Schaanwald und Nendeln sowie eine Aufwertung der Haltestellen Forst–Hilti und Schaan.

Für die Weiterentwicklung des öV nach der Realisierung von FL.A.CH erstellte der VCL die Vorstudie für eine Regionalbahn Oberland: Eine Tram-Bahn im 15-Minuten-Takt zwischen Schaan und Sargans mit Haltestellen in Vaduz, Triesen, Balzers sowie Trübbach.

S-Bahn FL.A.CH www.vcl.li/?page=18&id=416
Regionalbahn Oberland www.vcl.li/?page=18&id=424