Verkehrs-Club Liechtenstein

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

3. Juli 2019

An den Landtagsabgeordneten
Dr. Erich Hasler

DpL transparent 1/2019: Jenseits der Normalspur

Werter Erich

Du weisst, dass ich dich persönlich sehr schätze.

Doch deinen Artikel “Jenseits der Normalspur” kann ich nicht so stehen lassen.

Hier die konsolidierte Meinung des VCL-Vorstands.

Du schreibst in DpL transparent 1/2019: Jenseits der Normalspur

Wer schaut schon gerne einem geschenkten Gaul ins Maul? Niemand. Genau so wird im Land Politik betrieben. Zum Beispiel die Online-Umfrage des Vaterlands vom 13. Mai 2019: Sollte die S-Bahn auch auf das Oberland ausgeweitet werden, würden Sie dem Projekt FL.A.CH dann zustimmen? Ergebnis der nicht-repräsentativen Umfrage: 59,26% Ja, 36,56 Nein. Liebe Leser/innen, glaubt ihr wirklich, dass die Welt so einfach geworden ist? Abgesehen davon, dass wohl kaum ein Trassee für eine Normalspur-Eisenbahn in unserem dichtbesiedelten Land gefunden werden kann, wurde bei der Online-Umfrage über die Kosten kein Wort verloren, als ob irgendwo im Land ein Goldesel stünde, der am Laufmeter Goldstücke oder Geld scheissen würde.

Dabei wissen wir, dass bereits der von der Regierung subventionierte Stundentakt des blauen Feldkircher-Zügle pro Jahr CHF 250‘000.- verschlingt. Auf die rund 300 Vorarlberger Grenzgänger bezogen, die den Zug für ihren Arbeitsweg benützen, heisst dies, dass der Liechtensteiner Steuerzahler den Arbeitsweg jedes einzelnen dieser 300 Grenzgänger mit CHF 800.- pro Jahr subventioniert.

Und wenn eine S-Bahn tatsächlich ins Oberland verlängert würde, dann müssten für die notwendigen Hunderte Millionen Investitionskosten wohl auf das eine oder andere verzichtet werden. Schliesslich verfügt die Regierung über keinen Goldesel, sondern kann nur den Steuern zahlenden Mittelstand melken!

VCS-SGAP Mitgliederzeitung März 2019 des http://www.vcl.li/bilder/1272.pdf

In meinem Gastbeitrag sind neben VCL-Projektentwicklung, Pendleraufkommen, ÖV-Potenzial auch die ÖV-Weiterentwicklung dargelegt.

Der VCL befasst sich seit der zweiten Hälfte der 1990er-Jahre mit spurgeführten öffentlichen Verkehrsmitteln. Ausgehend von einer bedarfsgesteuerten Hochbahn mit kleinen Beförderungseinheiten bis hin zu Seilbahnlösungen.

Der erste grosse Schritt war die Aufwertung der Bahnstrecke Feldkirch-Buchs für den regionalen Personenverkehr durch die Einführung des «Liechtenstein-Takt» im Jahr 2000 mit einer neuen Haltestelle Forst–Hilti in Schaan.

Die logische Bahn-Weiterentwicklung ist der Halbstundentakt Feldkirch-Buchs und eine Regionalbahn von Schaan via Vaduz, Triesen, Balzers, Trübbach nach Sargans.

Die S-Bahn Feldkirch-Buchs und die Regionalbahn Oberland sind Mittelverteiler für den effizienten und umweltschonenden Transport vieler Menschen mit dem Bus als Zubringer und Feinverteiler; in Zukunft wahrscheinlich autonom fahrende Kleinbusse.

Kosten pro Fahrgast aus Vorarlberg: Bahn und Bus

Ja, mit den heute fünf Morgenkursen an Werktagen werden etwa 300 Personen von Vorarlberg nach Liechtenstein befördert.
Nimmt man den Transit nach Buchs dazu, sind es etwa 425 Personen.

Als Vergleich können die per Linienbusse (Linien 11, 13, 14, 36E, 70) an Werktagen über die Grenze AT-LI transportierten etwa 750 Fahrgäste dienen.

Der Liechtenstein Takt ist heute pro Person also deutlich kostengünstiger als der Linienbus!

Normalspur Regionalbahn Oberland

Du kennst sicherlich die Studie des VCL: http://www.vcl.li/?page=18&id=424
Gerne verweise ich auf die Artikel in der LieWo vom 19.5.2019 & im Volksblatt vom 4.5.2019.

In der Studie sind wir zusammen mit Experten zur Erkenntnis gekommen, dass sich für eine Bahn-Erschliessung Schaan-Sargans via Vaduz, Triesen, Balzers, Trübbach eine Normalspur-Tram-Bahn im 15-Minuten-Takt besser eignet als eine Normalspur-Vollbahn.

Ältere Publikationen finden sich auf http://www.vcl.li/?page=18&id=280
In meinem Vortrag am 15.4.2014 anlässlich des Besuchs der “Bahn Journalisten Schweiz” im Land finden sich auch Überlegungen und Kosten zu Vollbahn und Tram-Bahn sowie die Weiterentwicklung mit einer Bahn-Südeinfahrt Feldkirch.

Laut der VCL-Studie ist das Trassee für die Normalspur-Tram-Bahn nicht die Haupt-Herausforderung und mit den Gemeinden und dem Land besprochen.

Zur Frage von Bewilligung und Fahrzeugen meinte der ÖBB-Verantwortliche in etwa: Gebt uns den Fahrauftrag, den Rest erledigen wir.

Subvention von ÖV und Auto

Meiner Erinnerung nach hat Herbert Elkuch einmal dargelegt, dass LIEmobil Jahres-Abo-Besitzende vom Staat mit etwa CHF 1'000 subventioniert werden.

Leider haben Herbert damals und du heute ausgeblendet, dass auch die Autofahrenden etwa in gleicher Grössenordnung subventioniert werden.

In der Schweiz nämlich mit etwa CHF 1‘000 jährlich pro Auto. Das gilt auch für Liechtenstein.

Siehe dazu:
- http://www.vcl.li/?page=18&id=348 Verkehr: externe Kosten & externer Nutzen
- http://www.vcl.li/?page=18&id=448 Kostenvergleich Auto-Fahrrad, Deutschland

Weiteres Wirtschaftswachstum und Massentransport

Heute schon sind mehr als 80% der Neu-Beschäftigten Einpendler. Falls weiteres Wirtschaftswachstum erwünscht ist, muss die regionale Erreichbarkeit mit allen Verkehrsmitteln sichergestellt werden. Insbesondere mit dem wenig Fläche beanspruchenden individuellen Verkehrsmittel Fahrrad und den kollektiven Massentransportmitteln Bahn & Bus.

Bei weiterem Wirtschaftswachstum ist die Investition in eine Regionalbahn Oberland machbar und keine wesentliche Belastung des Mittelstands.
Umfahrungsstrassen sind übrigens nicht nur sehr teuer, sondern zerstören auch den knappen Lebensraum im Tal.

Für eine Diskussion stehe ich gerne zur Verfügung.

Mit freundlichen Grüssen

G. Sele

Dr. Georg Sele, Präsident VCL

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