

# «S-Bahn ist ein wesentlicher Attraktivitätssprung»

Seit 40 Jahren setzt sich der Verkehrs-Club Liechtenstein (VCL) für eine gesunde und umweltverträgliche Mobilität mit der Bahn als Rückgrat des öffentlichen Verkehrs ein. Ein Schritt auf dem Weg dorthin ist für Vereinspräsident Georg Sele die Realisierung der S-Bahn mit der Perspektive zum späteren Bau einer Oberlandbahn. **Interview: Herbert Oehri**

**In die Liechtensteiner Verkehrspolitik ist mit dem Mobilitätskonzept 2030 und dem Raumkonzept wieder Bewegung gekommen. Mit der S-Bahn Liechtenstein ist ein Leitprojekt enthalten, das der VCL seit Langem vorantreibt. Welche Chancen eröffnet der öffentliche Verkehr auf der Schiene und warum ist der strassenunabhängige ÖV so wichtig?**

**Georg Sele:** Der VCL befasst sich seit 1995 mit strassenunabhängigem öffentlichem Verkehr. Dies in der Erkenntnis, dass nur ein vom Autostau unabhängiger ÖV mit mindestens 30-Minuten-Takt ein wesentliches Umsteigen bewirkt. Dank VCL-Initiative haben wir heute auf der ÖBB-Strecke Buchs-Feldkirch einen Mittelverteiler – leider mit nur wenigen für Zupendler relevanten Kursen. Der Ausbau zur S-Bahn Liechtenstein im 30-Minuten-Takt ist ein wesentlicher Attraktivitäts-Sprung, vor allem für viele Arbeitskräfte aus der Region. So werden unsere Strassen entlastet und wir bleiben ein attraktiver Wirtschaftsraum mit hoher Lebensqualität.

**Ein oft gehörtes Argument gegen den Bau der S-Bahn ist, dass lediglich drei Gemeinden, Schaan, Eschen-Nendeln und Mauren-Schaanwald, an die Schienen angeschlossen sind. Was entgegenen Sie jemandem, der dies vorbringt?**

Mit der S-Bahn Liechtenstein erhalten wir attraktive Haltestellen in Schaanwald bei der Industrie, in Nendeln in Fahrradstanz zum Eschner Industriegebiet, in Schaan bei Forst-Hilti und beim Bahnhof Schaan. Die

Feinverteilung wird die LIEmobil mit angepassten Kursen übernehmen. Auch die Weiterfahrt von Schaan nach Vaduz und bis Triesen. Langfristig kann die Oberlandbahn die Aufgabe bis Balzers übernehmen.

**Sie sprechen die Oberlandbahn an. Welches Nachfragepotenzial sehen Sie, wenn ein grosser Teil Liechtensteins an die Schiene angebunden ist?**

Als Grundlagen dienen die Volkszählung 2015 und die Beschäftigungsstatistik 2018. Im Raum Schaan-Vaduz-Triesen-Balzers pendeln heute gut 4000 in diesen Gemeinden Wohnhafte – zu

etwa 75 Prozent allein im Auto. Wir schätzen, dass im Bereich Schaan-Balzers ein erheblicher Teil dieser Pendler auf die attraktive Tram-Bahn im 15-Minuten-Takt umsteigen wird. Dies entlastet die Strassen. Dazu braucht es ein angepasstes LIEmobil-Netz, gute Radabstellanlagen bei wichtigen Haltestellen und betriebliches Mobilitätsmanagement.

**Mit welchen Kosten rechnen Sie?**

Die Bahn-Experten von SMA und Partner AG, Zürich, haben für die Tram-Bahn Investitionskosten von 230 Millionen Euro

berechnet. Der VCL hat in der Kommunikation aufgerundet auf 300 Millionen Euro.

**Worin liegt der volkswirtschaftliche Nutzen dieser Mittel?**

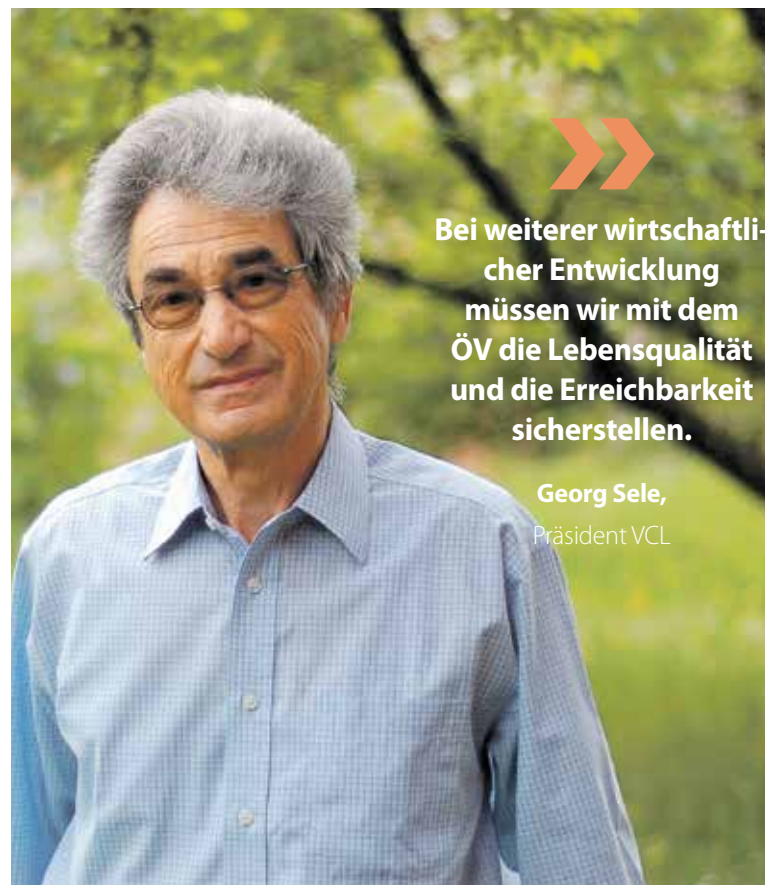
Bei weiterer wirtschaftlicher Entwicklung müssen wir die Lebensqualität unseres Landes und gleichzeitig die Erreichbarkeit sicherstellen. Dazu brauchen wir einen strassenunabhängigen ÖV als Rückgrat. Denn jeder Bau von Umfahrsstrassen zerstört Naherholungsräume, verursacht regional noch mehr Autoverkehr und verschiebt den Stau an andere Stellen. Zudem bewirken Mittelverteiler wie die S-Bahn Liechtenstein und die Oberlandbahn eine Siedlungsverdichtung um die Haltestellen.

**Was wären die nächsten Schritte zur Realisierung der Oberlandbahn?**

Der VCL durfte die Studie der Oberlandbahn in den letzten zehn Jahren immer wieder Landes- und Gemeindebehörden sowie Politikern vorstellen und mit ihnen diskutieren. Zur Realisierung müssen heute die Verkehrsrichtpläne angepasst und die nötigen Bodenreservierungen vorgenommen werden.

**Welchen Appell richten Sie an Politiker und Bevölkerung?**

Durch Umdenken und Umsteigen von allein im Auto auf die eigenen Füße, das Fahrrad, Fahrgemeinschaften und öffentlichen Verkehr für möglichst viele Arbeitswege tun wir Gutes für unsere Gesundheit und erhalten Naherholungsräume und Lebensqualität unseres Talraums für unsere Kinder.



Bei weiterer wirtschaftlicher Entwicklung müssen wir mit dem ÖV die Lebensqualität und die Erreichbarkeit sicherstellen.

Georg Sele,  
Präsident VCL

# Strassen entlasten mit der S-Bahn Liechtenstein

Heute fahren etwa 800 Personen pro Werktag mit der ÖBB zwischen Vorarlberg und Liechtenstein; mit der S-Bahn Liechtenstein werden 3'000 erwartet.



Umfrage – zwei zusätzliche Haltestellen Tosters und Schaanwald und zusätzliche Kurse im 30-Minuten-Takt mindestens zu den Hauptverkehrszeiten. Und der Bahnausbau in Vorarlberg.

Mit dem Bahnausbau auf der Schweizer Seite und einer Zugverbindung nach Liechtenstein alle 30 Minuten scheint auch die Prognose von etwa 1'700 Personen für die Grenze Liechtenstein-Schweiz realistisch. Heute reisen in der Morgen-Hauptverkehrszeit (3 Kurse) etwa 130 Personen von Buchs über die Grenze; davon steigen 89 in Liechtenstein aus. Für den ganzen Tag queren gut 500 Personen die Grenze zur Schweiz.

**Voraussetzung für Erfolg**

Eine wichtige Voraussetzung für das Umsteigen vom Arbeitsweg allein im Auto auf die S-Bahn Liechtenstein ist betriebliches Mobilitätsmanagement mit Anreizen (Mobilitätsbeitrag) und Abreizen (PP-Bewirtschaftung) aller Arbeitgeber mit 50 und mehr Mitarbeitenden, vor allem in den Gemeinden Schaan, Eschen, Mauren, Gamprin und Vaduz. Und es braucht Bus-Zubringer in Schaan und Nendeln mit kurzen Umsteigezeiten.

[www.vcl.li](http://www.vcl.li)

**Schiennahverkehr in Vorarlberg – und bei uns?**

Vorarlberg hat mit 15-Minuten-Takt zwischen Bregenz und Bludenz ein neues Zeitalter eingeläutet: die Bahn als Rückgrat des öffentlichen Verkehrs mit dem Bus als Zubringer und Feinverteiler. Die Fahrgastzahlen der Bahn haben sich in den letzten zehn Jahren verdoppelt. Durch den Ausbau der Bahnstrecke Feldkirch-Buchs zur S-Bahn Liechtenstein mit Doppelspur zwischen Tisis und Nendeln sowie den zwei zusätzlichen Haltestellen Tosters und Schaanwald kann auch Liechtenstein den öffentlichen Verkehr für viele Arbeitspendler deutlich attraktiver machen. Und so unsere Strassen vom Auto-Pendlerverkehr entlasten.

**Weniger Güter-Bahnverkehr mit S-Bahn**

Entgegen falschen Behauptungen werden bei Realisierung der S-Bahn Liechtenstein deutlich

weniger Güterzüge durch unser Land rollen als ohne Doppelspur ausbau zwischen Tisis und Nendeln. Denn die S-Bahn wird nicht nur viele Pendler transportieren, sondern auch das Trasse belegen.

**Fahrgastzahlen heute und Prognosen**

Heute befördert die ÖBB in der Morgen-Hauptverkehrszeit (5 Kurse) etwa 400 Personen über die Grenze in Schaanwald; davon steigen 247 in Liechtenstein

aus. Für den ganzen Tag sind es gut 800 Personen. Im Bericht und Antrag 2011-101 der Regierung an den Landtag wurden für 2010 pro Tag 560 Fahrgäste für die Grenze Liechtenstein-Vorarlberg genannt.

Die Zahl von etwa 3'000 Personen per Bahn pro Werktag für die Grenze bei Schaanwald im Jahr 2025 scheint realistisch. Dafür sprechen – nebst der Bereitschaft der Einpendler zum Umsteigen vom Auto auf die Bahn gemäss

## Bahn-Morgenpendler

### AT → LI

|      |      |      |
|------|------|------|
| 2017 | 2018 | 2019 |
| 195  | 222  | 247  |

### CH → LI

|      |      |      |
|------|------|------|
| 2017 | 2018 | 2019 |
| 64   | 64   | 89   |

## Prognose Ferngüterzüge 2025 Betriebsplan ÖBB, Werktage ohne Samstag

|              | mit S-Bahn | ohne S-Bahn |
|--------------|------------|-------------|
| Tag          | 17         | 23          |
| Abend        | 4          | 5           |
| Nacht        | 7          | 13          |
| <b>Total</b> | <b>28</b>  | <b>41</b>   |