VCL

	0	A	B	C1	C2	D	E
Örtliche Verfügbarkeit	sehr gut	gut	gut	gut	gut	genügend	genügend
Zeitliche Verfügbarkeit	genügend	gut	gut	gut	gut	gut	sehr gut
Beförderungsgeschwindigkeit	mangelhaft	genügend	genügend	gut	genügend	genügend	gut
Zuverlässigkeit	genügend	gut	gut - sehr gut	sehr gut	gut, ev. Bus-behinderung	sehr gut	sehr gut
Umsteigen	mittel	selten	mittel	mittel	mittel	häufig	mittel
Modal Split (% ÖV) ohne Fuss-/Radverkehr	10 Schätzung VCL 15%	12	13 Schätzung VCL 15%	15	12 Schätzung VCL 18%	17	17
Migration: Etappierbarkeit und Flexibilität	gut	sehr gut	gut	genügend	genügend	mangelhaft	mangelhaft
Investitionskosten (Mio CHF)	0	250	250	650	400	600	1000-1500
Jahreskosten (Mio CHF/a)	16 plus 2.5 auf CH-Seite	38	50	58 → 55	47 → 44 je nach Tunnel-anteil höher	68 → 79	→ 90-108 je nach Tunnel-anteil in Fldk
Aufteilung:							
Betrieb Bus	16	27	23	23 → 20	23 → 20	15	12
Betrieb Bahn			16	14	14	16	
Betrieb NVM						15	30
Neue Infrastruktur ÖV				10	10	22	37-55
Umfahrungsstrassen		11	11	11		+ 11	+ 11

0 Alle Varianten ausser 0 (2001) sind bezogen auf 2025
A Bussystem auf der ganzen Achse + Umfahrungsstrassen
B S-Bahn Feldkirch-Buchs-Sargans + Umfahrungsstrassen
Neue Haltestellen Tosters und Schaan Industrie nicht berücksichtigt
C1 S-Bahn (30' in HVZ) + Neubau Schaan-Vaduz-Triesen-Weite + Umfahrungsstrassen
Die Sperrung der heutigen Hauptstrasse Schaan-Vaduz-Triesen für den MIV ist unrealistisch
C2 S-Bahn (30' in HVZ) + Neubau Schaan-Vaduz-Triesen-Weite ohne Umfahrungsstrassen
Busbehinderung kann durch konsequente Busbevorzugung weitgehend verhindert werden
Da keine Umfahrungsstrasse: hoher Umsteigeffekt auf den ÖV
In erster Etappe eventuell nur bis Triesen führen; somit Hauptstrom von Vlbg abgedeckt
D NVM Sargans-Schaan + S-Bahn Feldkirch-Buchs-Sargans + Umfahrungsstrassen
NVM = Neues Verkehrsmittel zwischen Bus und S-Bahn; warum nicht eine mit SBB-ÖBB kompatible Tram-Bahn?
statt NVM Normalspur-Tram Sargans-Trübach-Schaan; leider nicht evaluiert
E NVM Sargans-Feldkirch + Umfahrungsstrassen (entgegen der Meinung von M.Biedermann zu berücksichtigen)
Einbindung in die regionalen Knoten Sargans und Feldkirch: nur mittels Eisenbahn oder Tram-Bahn sinnvoll möglich, nicht mit Fremdsystem