

3 Vereinbarung in Buchs unterzeichnet
Forschungs- und Innovationszentrum kann Arbeit aufnehmen.



Samstag, 12. Januar 2013
136. Jahrgang Nr. 9

13 Konsumgüter 2012 deutlich günstiger
Im Durchschnitt sanken die Preise im Jahr 2012 um 0,7 Prozent.

16 Zwei Weltcupeinsätze Tina Weirather in St. Anton
Abfahrt und Super-G steigen am Arlberg



Volksblatt

Die Tageszeitung für Liechtenstein



Heute

Unterhaltungabend
Tanz und Theater in Ruggell



Die Freiwillige Feuerwehr Ruggell gibt um 20 Uhr im Gemeindesaal ihr neues Stück «A verhängnisvoll Nacht» zum Besten.

volksblatt.li

Preisverleihung In Zürich findet die Verleihung der Swiss Awards statt. Bei dieser Gelegenheit werden auch die «Schweizer des Jahres 2012» gewählt.

Fotogalerien Auch heute finden Sie Fotogalerien zu aktuellen Veranstaltungen in Liechtenstein und Umgebung im Media Center auf www.volksblatt.li

Wetter Ein kleines Hoch beschert uns heute eine Wetterbesserung. Seite 25 0° 3°

Zitat des Tages



«Das aktuelle System ist zu heterogen und kompliziert, und es gewährleistet keine Rechtssicherheit.»

RICHARD JONES
EU-BOTSCHAFTER ZUR INSTITUTIONELLEN FRAGE ZWISCHEN DER SCHWEIZ UND DER EU.

Seite 10

www.volksblatt.li

Trambahn durch das Oberland soll bis 2035 kommen

Vision «Regionalbahn Liechtensteiner Oberland» - So nennt VCL-Präsident Georg Sele seine Vision einer Trambahn durch das Oberland, welche die S-Bahn FL-A-CH ergänzen soll.

VON SEBASTIAN GOOP

Die auf das Jahr 2016 angedachte S-Bahn FL-A-CH verkehrt ab Feldkirch über Schaanwald und Nendeln bis nach Schaan, wo sie schliesslich nach Buchs abbiegt; das restliche Oberland wird von FL-A-CH nicht erschlossen. «Liechtenstein endet aber nicht in Schaan», so Georg Sele, Präsident des VCL Verkehrs-Clubs Liechtenstein, gegenüber dem «Volksblatt» (Videointerview auf volksblatt.li).

Seit Jahren brütet der VCL deshalb über Möglichkeiten, FL-A-CH so zu erweitern, dass Liechtenstein bis an sein südliches Ende mittels Schienenverkehr befahren werden kann. Unterdessen hat Sele eine konkrete Lösung vor Augen: «Ich stelle mir vor, dass bis 2035 eine Trambahn von Schaan bis Trübbach auf einer neu zu bauenden Schienenstrecke im 15-Minuten-Takt verkehrt.» Neun Stationen umfasst Seles Vision - von Schaan, über Vaduz, Triesen und Balzers bis nach Trübbach. Hier soll die Bahn in die SBB-Geleise nach Sargans einfahren.

«ÖV muss gestärkt werden»

Der VCL-Präsident erklärt weiter: «Es würde sich dabei um einen Mittelverteiler handeln, der mit durchschnitt-

lich 50 Kilometer pro Stunde fahren würde - unabhängig von Verkehr und Wetter; Faktoren, die etwa den Busverkehr als Feinverteiler stark beeinträchtigen können.» Die Bahn-Investitionskosten für die «Regionalbahn Liechtensteiner Oberland» würden laut Sele 230 Millionen Euro betragen, vier Millionen Euro die jährlichen Betriebskosten.

Für Georg Sele gibt es zur S-Bahn FL-A-CH und der ergänzenden Trambahn durch das Oberland keinerlei Alternativen. Denn für ihn steht fest: Das Fürstentum droht in nicht allzu ferner Zukunft von Pendlerströmen überschwemmt zu werden. «Wenn wir die Wachstumsprognosen betrachten, so müssen wir mittel- und langfristig

mit mindestens 50 000 Arbeitsplätzen rechnen - diese Entwicklung hat eine enorme Anzahl an Pendlern zur Folge», so Sele.

Pendler, die man auf der Strasse «einfach nicht mehr zu bewegen» bringe. Das steigende Mobilitätsbedürfnis sei nur dann zu befriedigen, wenn ein erheblicher Teil der Verkehrsteilnehmer auf den öffentlichen Verkehr umsteigt.

Daran, dass die Trambahn kommen wird, zweifelt Georg Sele nicht: Die Reaktionen aus der Politik und der Verwaltung seien positiv. Seite 7



«Die künftigen Pendlerströme wird man auf der Strasse einfach nicht mehr zu bewegen bringen.»

GEORG SELE
VCL-PRÄSIDENT



Der Winter hat uns wieder

Die hohen Temperaturen, die Liechtenstein verhältnismässig warme Weihnachtstage bescherten, sind bis auf Weiteres vorbei. Roland Wachter musste gestern in Schaan sogar zur Schneeschaufel greifen. (Foto: Michael Zanghellini)

Web-TV

Einzigartiges Web-TV von volksblatt.li: Aktuelle Filmbbeiträge zu Politik, Wirtschaft, Sport und Leben



Rückblick auf das Sportjahr 2012

www.volksblatt.li

Causa Grasser Ermittlungen durch Panne in Zürich behindert

ZÜRICH/WIEN Während der Oberste Gerichtshof in Vaduz im vergangenen Monat die Auslieferung von Akten beschlossen hat, die von der Wiener Staatsanwaltschaft in den Verfahren um den ehemaligen österreichischen Finanzminister Karl-Heinz Grasser angefordert wurden, behindern Pannen in Zürich die Ermittlungen. Das berichtete der «Tages-Anzeiger» in seiner Ausgabe von gestern. Gegenstand der Pannen seien Dokumente, die bei Durchsuchungen beim Schweizer Wirtschaftstreuhänder Heinrich S. beschlagnahmt worden seien, der Grasser beim Verschieben von Schmiergeldern über Zürich nach Liechten-

stein, Zypern und auf die Virgin Islands geholfen haben soll. Aufgrund einer Panne bei der Zürcher Staatsanwaltschaft hätten die auf Antrag aus Wien beschlagnahmten Akten wieder an S. zurückgegeben werden müssen, heisst es. «Die Ermittlungen in Österreich werden behindert, weil in der Schweiz bei der Rechts-hilfe nicht alles rund läuft», so das Fazit des «Tages-Anzeigers». Eine mit dem Fall betraute Staatsanwältin sei mittlerweile zurückgetreten, wie eine Sprecherin der Oberstaatsanwaltschaft gegenüber der Zeitung bestätigt habe. (mh)

Karl-Heinz Grasser, ehemaliger österreichischer Finanzminister. (Foto: VMH)

Norovirus

LLS: Kurzfristiger Aufnahmestopp

VADUZ Das Landesspital kann in den nächsten 48 Stunden keine neuen stationären Patienten aufnehmen und hat einen Aufnahmestopp erlassen. Ambulante Patienten können weiterhin aufgenommen und behandelt werden, teilte das Landesspital am Freitagabend mit. Grund ist ein Virus, der in fünf Fällen am Landesspital am Freitag festgestellt wurde. Bei dem Virus handelt es sich gemäss Medienmitteilung um den in der Regel ungefährlichen Norovirus, der Erbrechen und Durchfall verursacht. Der Aufnahmestopp sei eine vorsorgliche Massnahme seitens des Spitals. Notfallpatienten, die hospitalisiert werden müssen, empfiehlt Horber, sich direkt nach Grabs, Feldkirch oder Chur zu begeben. Der Rettungsdienst in Liechtenstein sei informiert, ebenso das Gesundheitsamt. (pd/red)

Inhalt

Nachrichten	2-9	Kultur	23
Politik	10	Kino/Wetter	25
Wirtschaft	11-14	TV	26+27
Sport	15-19	International	28

Fr. 2.00 www.volksblatt.li

Verbund Südostschweiz



9 771812 601006

6 0002

QR-Code abrufen: So geht's
Scannen Sie mit Ihrem Smartphone die an unsere Artikel angehängten QR-Codes (entsprechende Gratis-Apps im App Store). Sie gelangen so zu zusätzlichen Inhalten wie Fotogalerien und themenbezogenen Videos.



volksblatt.li



So oder ähnlich könnte die Trambahn im Oberland einmal aussehen: Vom VCL beobachtetes Modell, das in Mulhouse verkehrt. (Montage: Zanghellini)

Georg Seles grosse Vision von einer Trambahn durch das Oberland

Georg Sele (67), Präsident des VCL Verkehrs-Club Liechtenstein, will die für 2016 geplante S-Bahn FL-A-CH um eine Trambahn von Schaan, über Vaduz, Triesen, Balzers via Trübbach nach Sargans erweitern. Im «Volksblatt»-Interview nimmt er detailliert Stellung.

VON SEBASTIAN GOOP

«Volksblatt»: In den kürzlich erschienenen Balzner Neujahrsblättern schreiben Sie über Ihre Idee einer «Regionalbahn Liechtensteiner Oberland». Bitte erklären Sie mir: Was genau stellen Sie sich darunter vor?

Georg Sele: Ich stelle mir darunter vor, dass bis zum Jahr 2035 eine Trambahn von Schaan bis Trübbach auf einer neu zu bauenden Schienenstrecke im 15-Minuten-Takt verkehrt. Die einzelnen Haltestellen wären: Schaan, Schulzentrum Mühleholz, Universität, Vaduz Zentrum, Vaduz-Süd/Triesen-Nord, Triesen Zentrum, Balzers Industrie Nord, Balzers Gagaz und Trübbach - hier soll die Trambahn in die SBB-Gelise nach Sargans einfahren. Es würde sich dabei um einen Mittelverteiler handeln, der mit durchschnittlich 50 Kilometer pro Stunde fahren würde - unabhängig von Verkehr oder Wetter; Faktoren, die etwa den Busverkehr als Feinverteiler stark beeinträchtigen können. Die Trambahn, die wir planen, weist ein Zweistromsystem auf. Sie kann somit sowohl als Tram fahren als auch auf ÖBB- und SBB-Gleisen.

Warum halten Sie eine solche Lösung für sinnvoll?

Wenn wir die Wachstumsprognosen betrachten, so müssen wir in Liechtenstein mittel- und langfristig mit mindestens 50 000 Arbeitsplätzen rechnen - das bringt eine enorme Anzahl von Pendlern mit sich. Diese zunehmende Zahl an Menschen, die tagtäglich ins Land fahren, bringen wir auf der Strasse einfach nicht mehr zu bewegen, was man auch im Agglomerationsprogramm Werdenberg-Liechtenstein erkannt hat - hier wird zum Ausdruck gebracht, dass Liechtenstein das steigende Mobilitätsbedürfnis nur befriedigen kann, wenn ein erheblicher Teil der Verkehrsteilnehmer den öffentlichen Verkehr benutzt.

Die für 2016 angedachte S-Bahn FL-A-CH spielt in Ihren Überlegungen eine entscheidende Rolle.

Das ist richtig. Eine «Regionalbahn Liechtensteiner Oberland» - so nennen wir das Trambahn-Projekt - kann nur mit und nach Fertigstellung von FL-A-CH kommen. Dies ist die wesentliche Voraussetzung für unsere Vision. Nun umfasst die S-Bahn FL-A-CH als ausgezeichnete Mittelverteiler aber lediglich Stationen von Vorarlberg, über Schaanwald, Nendeln, Schaan bis Buchs - die übrigen Liechtensteiner Gemeinden werden von FL-A-CH nicht angefahren. Wir vom VCL wissen aber: Liechtenstein endet nicht in Schaan. Ein Balzner Gemeinderat sagte mir diesbezüglich: «Wir können nicht für FL-A-CH sein, denn FL-A-CH hört in Schaan auf. Aber mit der Ergänzung durch die Trambahn ändert sich meine Einstellung massgeblich, nun sehe ich: Auch Balzers wird erschlossen.»

Acht Stationen soll die Trambahn im Oberland haben. Anhand welcher Kriterien wurden diese ausgewählt?

In der Entwicklungsphase haben wir zwei Studien in Auftrag gegeben, unter anderem haben wir die Meinung von Geologen, Gemeinden und zahlreichen Experten eingeholt. Wir sind zum Schluss gekommen, dass - wenn man von Schaan nach Süden schaut - jede Haltestelle ein grosses Entwicklungspotenzial haben muss. So ist etwa die Universität deshalb wichtige Haltestelle, weil sie momentan eher schlecht erschlossen ist und als eine wichtige Bildungsinstitution auch sinnvoll in den öffentlichen Verkehr integriert werden sollte. Ein anderes Beispiel: Um die Haltestelle Haltestelle Vaduz-Süd/Triesen-Nord sind sehr viele Arbeitsplätze verteilt; auch dieses Gebiet hat ein enormes Entwicklungspotenzial.

Warum soll es denn eine Trambahn und keine S-Bahn sein, die FL-A-CH in Richtung Oberland ergänzt? Wir haben beides untersucht. Eine S-Bahn ist eine sogenannte Vollbahn. Nun hat eine Vollbahn relativ starke

Einschränkungen hinsichtlich Gleisradien, unter 180 Metern geht da nichts - es ist also schwierig, eine S-Bahn in den überbauten Raum zu integrieren. Eine Trambahn hingegen hat den Vorteil, dass der minimale Gleisradius 22 Meter beträgt. Sie ist nicht drei Meter breit, sondern lediglich 2,65 Meter - so breit wie ein Lastwagen. Von der Kapazität her halten sich S-Bahn und Tram die Waage. Was nun die Kosten betrifft: Die

Trambahn ist billiger. Bahn-Investitionskosten werden für die S-Bahn auf 315 Millionen Euro, für die Trambahn auf 230 geschätzt.

Welche Reaktionen gab es bislang auf die «Regionalbahn Liechtensteiner Oberland»?

Überraschte, aber positive. Wir haben etwa mit den Besitzern des Bodens, auf welchem die Haltestellen errichtet werden sollen, sehr positive Gespräche geführt. Kein Wunder: Sie erkennen das enorme Entwicklungspotenzial, das die Stationen für die jeweiligen Standorte mit sich bringt. Weiters sind seit Mitte 2010 Politik und Behörden involviert - etwa Politik und Bauamt. Vorgestellt wurde das Projekt auch den Fraktionen von FDP, VU und FL sowie im Balzner und Vaduzer Gemeinderat. Ich habe bei diesen Gesprächen festgestellt: Wenn sich die Leute auf das Projekt einlassen und sich genauer damit beschäftigen, sind die Reaktionen durchwegs positiv. Für mich keine Überraschung. Denn letztlich lautet die Frage: Was ist die Alternative? Die Alternative ist die, dass der Talraum durch Umfahrungsstrassen zubetoniert wird. Aber wer will das? Niemand. Niemand will unsere Naherholungsgebiete opfern.

Wie unterscheiden sich S- und Trambahn vom Bus?

Zunächst besteht ein massiver Unterschied darin, dass ein modernes schienengebundenes Fahrzeug deutlich ruhiger und leiser verkehrt als ein Bus.

Man fährt also komfortabler und - wegen des höheren Tempos bei deutlich weniger Haltestellen - vor allem auch viel schneller. Zudem spielen Stausituationen und Wetter keine Rolle, S- und Trambahn halten den Fahrplan viel zuverlässiger ein. Erhebungen ergeben übrigens, dass Regionen, in welchen Bus durch Bahn ersetzt wurde, eine viel grössere Akzeptanz des öffentlichen Verkehrs erleben. Dies weil die Bahn als attraktiver, schneller und zuverlässiger erlebt wird.

Wie würde man eine Fahrt von Schaanwald bis Balzers erleben?

Man würde in Schaanwald beispielsweise per Fahrrad zur Bahnstation fahren, dann in die S-Bahn einsteigen und bis nach Schaan fahren. Nach wenigen Minuten - die Trambahn fährt alle 15 Minuten - hätte man direkten Anschluss nach Balzers. Wie bereits erwähnt, würde man schneller, ruhiger und zuverlässiger an sein Ziel gelangen.

Welche Rolle würde in Ihrer Vision der Busverkehr noch spielen?

Der Bus würde eine grosse Rolle als Feinverteiler in den Gemeinden und als Zubringer zur Trambahn spielen. Die Haltestellen der Trambahn werden die zentralen Knotenpunkte des Busverkehrs sein.

Auch zwischen den Gemeinden fährt er jene Haltestellen an, die von der Bahn nicht bedient werden. Man braucht also beides: FL-A-CH und Trambahn als Mittelverteiler und den Bus als Feinverteiler.

Haben Sie bereits Vorstellungen hinsichtlich Trambahnmodell?

Hier ist es wenig sinnvoll, sich festzulegen. Bereits in wenigen Jahren könnten heutige Modelle überholt sein. Ein Beispiel für eine gut funktionierende Trambahn ist allerdings jene von Mulhouse im Elsass (Anm. d. Red.: s. Bild). Einige Exkursionen haben uns von diesem Modell überzeugt. Doch die Frage bleibt offen.

Ihre Prognose: Wird Liechtenstein bis 2035 eine Trambahn haben? Ja, das glaube ich.

«Man würde schneller, ruhiger und auch zuverlässiger an sein Ziel gelangen.»

Welches sind die nächsten Schritte zum Erreichen dieses Ziels?

Zunächst muss das Projekt auf die Richtpläne der Ge-

meinden, so viel steht fest. Dann erwarte ich eine positive Volksabstimmung zu FL-A-CH. Dies ist der Grundstein für die Trambahn. Im Jahr 2016 können wir dann wohl mit Detailstudien beginnen.

Sie sagten, die Investitionskosten für die S-Bahn würden 230 Millionen Euro betragen. Fallen weitere Kosten an?

Die jährlichen Betriebskosten für den 15-Minuten-Takt würden an die vier Millionen Euro betragen, hier sind die Fahrzeugkosten mit einberechnet.

Ein Video zum Thema finden Sie im Media Center auf www.volksblatt.li

www.volksblatt.li

ZUR PERSON

Georg Sele (67) ist promovierter Physiker. Er wohnt in Vaduz und arbeitete viele Jahre in der Industrie. Unter anderem war er Mitglied der Geschäftsführung der Inficon AG. Der Pensionist ist heute unter anderem als Präsident des VCL Verkehrs-Club Liechtenstein aktiv.

