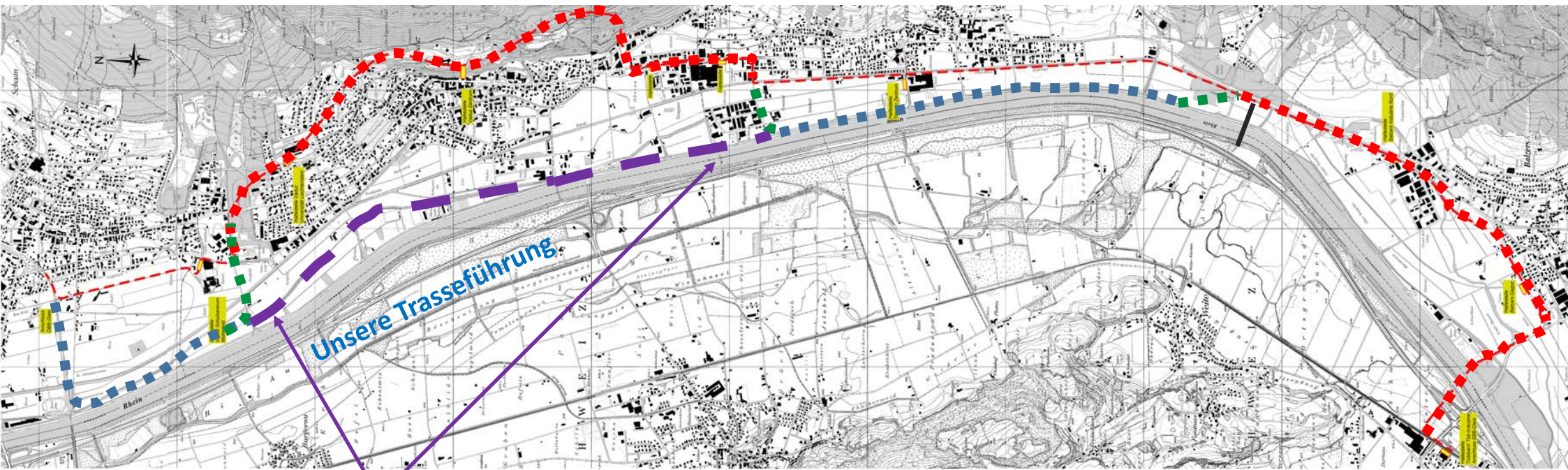


Variante: Trambahn gemäss VCL zwischen Schaan und Balzers

VCL-Trambahntrasse



Unsere Trasseführung

Dann in diesem Bereich an Rheindamm angelehnte unterirdische Strassenführung (nur noch überdeckte Strasse)

Tram-Bahn im 15-Minuten-Takt

Viertelstündlich vom Bahnhof Schaan via Vaduz, Triesen, Balzers und Trübbach nach Sargans.



Balzner Neujahrsblätter 2013

Eine Tram-Bahn kann auf den ÖBB- und SBB-Strecken wie eine «normale» Bahn fahren – mit einer Höchstgeschwindigkeit von 100 km/h. Auf der eingleisigen Neubaustrecke mit Doppelspurinseln fährt die Tram-Bahn als Tram mit einer Höchstgeschwindigkeit von 70 km/h und einem minimalen Kurvenradius von 22 Metern (wie ein Lkw). Wo möglich fährt die Tram-Bahn auf einem eigenen Trassee. Doch sie fährt kurze Strecken auch im Mischverkehr auf Strassen.

Trasse und Haltestellen

Eine moderne Normalspur-Trambahn hat eine Länge von gut 35 Metern; sie fährt zu den Hauptverkehrszeiten als Doppelkomposition. Die Haltestellen sind also 75 Meter lang. Vom Bahnhof Schaan fährt die Tram-Bahn via ÖBB-Gleise Richtung Buchs und im Mischverkehr via Rüttilweg (Verkehrskorridor laut Richtplan) zur Haltestelle vor dem Schulzentrum Mühleholz.

Nach kurzer Fahrt auf der Schaanerstrasse biegt die Bahn am Nordrand des Schwimmbads in den Tunnel ab. Nach den unterirdischen Haltestellen Spoerry-Areal/Universität und Vaduz-Zentrum kommt das Trassee im Süden von Vaduz wieder ans Tageslicht. Es führt via Haltestellen Austrasse zum Kreisell und via Industriestrasse und dann entlang dem Binnenkanal zur Haltestelle Triesen-Zentrum.

Via Haltestellen Balzers-Nord und Balzers-Gagoz führt das Trassee über den Rhein und beim neuen Bahnhof Trübbach-Fährhütten in das SBB-Gleis nach Sargans.

Realisierbarkeit

Voraussetzung für die Regionalbahn Oberland ist die Realisierung der S-Bahn Liechtenstein zwischen Feldkirch und Buchs. In Schaan stellt die Tram-Bahn Verbindungen Richtung Feldkirch und Richtung Buchs her. Die Regionalbahn Oberland und die S-Bahn Liechtenstein sind Mittelverteiler mit dem Bus als Zubringer und Feinverteiler.

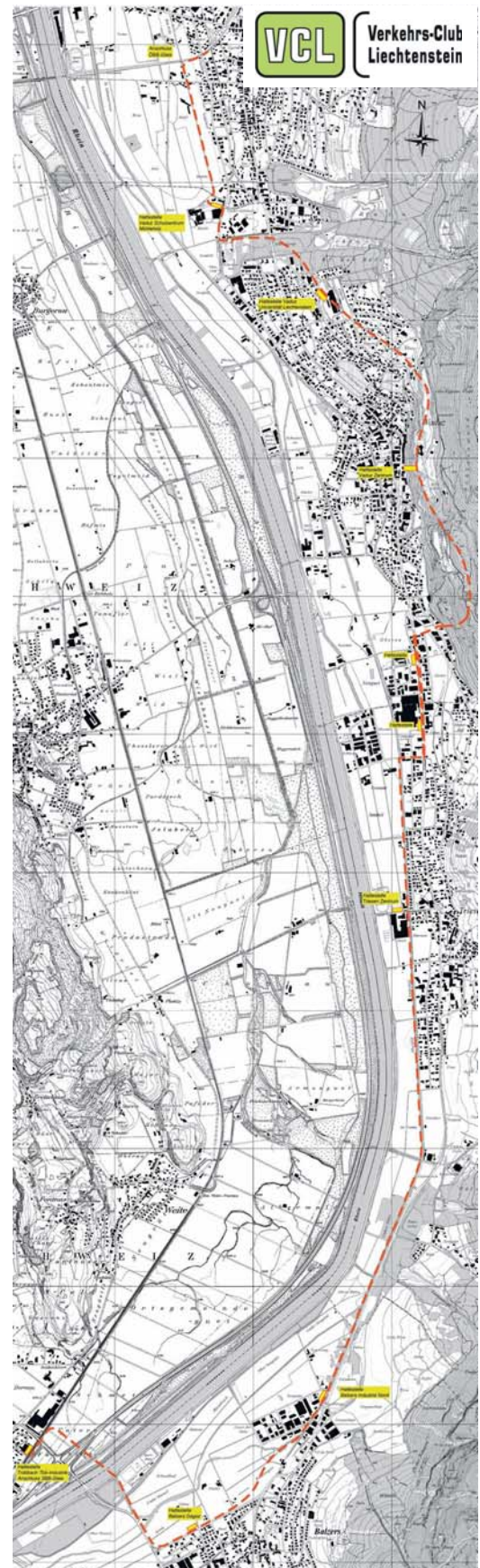
Attraktives Angebot

Im 15-Minuten-Takt kann die Regionalbahn etwa 1200 Personen pro Stunde befördern. Dabei ist sie weitgehend unabhängig von Staus auf den Strassen. Die Investitionskosten betragen etwa 300 Millionen Euro.

Studie des VCL mit Fachleuten

Geologen und Bahnfachleute haben den VCL bei der seit 2010 durchgeführten und mehrmals vertieften Studie beraten. Politik und Behörden auf Landes- und Gemeindeebene wurden involviert und sind informiert.

Weitere Informationen: www.vcl.li



Schiene als ÖV-Rückgrat entlastet unsere Strassen

Das Auto ist ein bequemes und flexibles Verkehrsmittel. Es ist für viele Wege auch das passende Fahrzeug. Es sollte aber nur dort eingesetzt werden, wo es notwendig ist. Kurze und mittlere Wege – vor allem Alltagswege und speziell Arbeitswege – können sehr oft gesünder und umweltfreundlicher zurückgelegt werden: zu Fuss, per Fahrrad, per Bus und Bahn. Dies entspricht der im Mobilitätskonzept 2030 von der Regierung geforderten effizienteren Nutzung der bestehenden Infrastrukturen und dem Vorschlag, für jeden Weg das effizienteste Verkehrsmittel oder eine Kombination davon zu wählen.

In Anbetracht unserer geringen Landesreserven im Tal und der Bedeutung der Naherholungsräume für die Lebensqualität der EinwohnerInnen müssen wir auf Verkehrsmittel mit einem kleinen Flächenbedarf pro Verkehrsteilnehmenden setzen. Damit wird die Leistung des Gesamtsystems für Personentransport erhöht. Das Bild zeigt, dass vor allem der Fuss- und Radverkehr

sowie der öffentliche Verkehr ausgebaut werden müssen, um eine höhere Effizienz zu erreichen. Davon profitiert auch der motorisierte Individualverkehr: Auto-Staus werden reduziert und wirklich nötiger Verkehr kann freier fliessen.

Heute haben wir eine ÖBB-Bahnlinie durch unser Land, die der Bevölkerung noch viel mehr direkten Nutzen bringen könnte. Der Liechtenstein-Takt befördert mit neun Nahverkehrszügen an Werktagen etwa 800 Personen über die Grenze Schaanwald. Am Morgen und am Abend bilden nur je drei Kurse einen 30-Minuten-Takt. Das wird sich ändern mit dem Ausbau der Bahnlinie zur S-Bahn Liechtenstein mit 30-Minuten-Takt mindestens in den für Arbeitswege relevanten Zeiten. So werden – die Mobilitätsstudie zeigt eine entsprechende Bereitschaft – viele PendlerInnen auf die Bahn umsteigen und unsere Strassen entlasten.

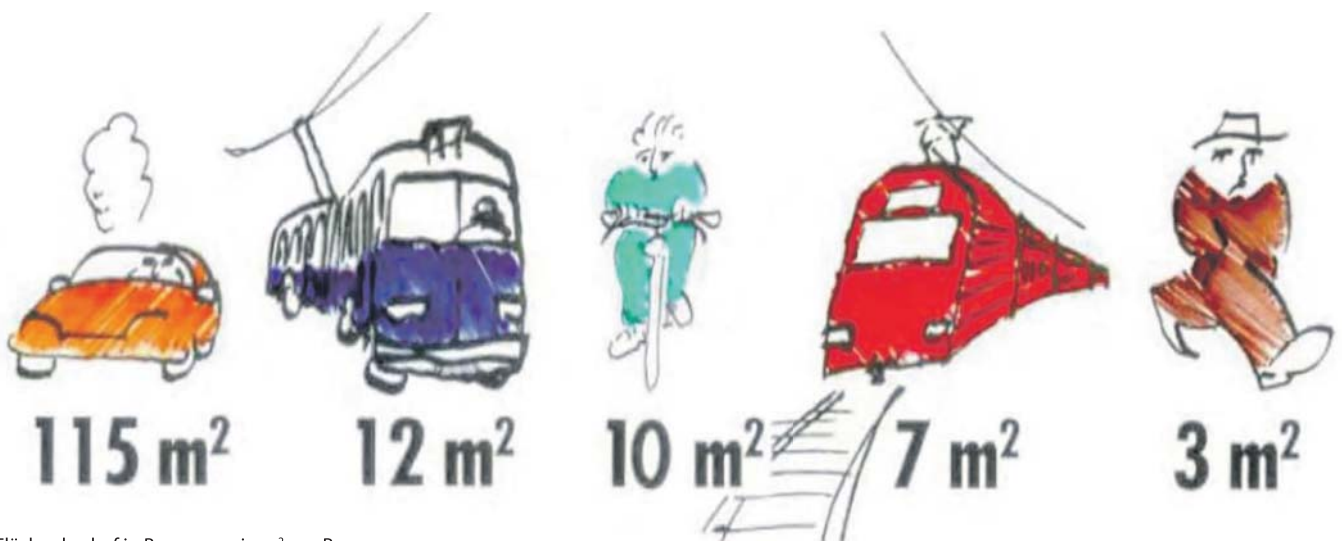
Beim Vergleich von Verkehrsmitteln dürfen nicht Äpfel mit

Birnen verglichen werden. Die Frage lautet für die Grenze in Schaanwald: Sind 400 Morgen-Bahnkunden des Liechtenstein-Takts mit fünf (5) Nahverkehrszügen an Werktagen wenig oder viel? Zum Vergleich befördert LIEmobil (Linien 11, 13, 14, 70) im gleichen Zeitraum mit 19 Kursen an Werktagen etwa 430 Fahrgäste von Vorarlberg über die Grenze. Die Bahn befördert pro Kurs durchschnittlich fast vier Mal mehr Fahrgäste als der LIEmobil-Bus. Es braucht beide Verkehrsträger: den Mittelverteiler S-Bahn Liechtenstein und den Feinverteiler LIEmobil-Bus.

Die Hauptarbeitsorte der EinpendlerInnen aus Österreich sind Schaan, Eschen und Vaduz. Etwa 60% arbeiten im direkten Einzugsbereich der stau- und wetterunabhängigen S-Bahn. Mit der Kombination S-Bahn Liechtenstein im 30-Minuten-Takt und LIEmobil-Bus arbeiten neu etwa 85% der EinpendlerInnen aus Vorarlberg im Einzugsbereich des öffentlichen Verkehrs.

Die Hauptarbeitsorte der EinpendlerInnen aus der Schweiz sind Vaduz, Schaan, Balzers und Triesen. Allerdings kommen diese PendlerInnen über verschiedene Eingangstore ins Land. Heute queren etwa 500 Bahnkunden des Liechtenstein-Takts an Werktagen die Grenze zur Schweiz. Für viele EinpendlerInnen aus dem Bezirk Werdenberg ist das Fahrrad eine gesunde Alternative; besonders mit den im Mobilitätskonzept angedachten zusätzlichen Aktivverkehrsbrücken in Balzers, Triesen, Bendern und Ruggell.

Die Stau-Abhängigkeit der LIEmobil-Busse wegen Bus-Benachteiligung auf gewissen Strecken vergrämt viele Fahrgäste. Als langfristige Verkehrslösung für das Oberland hat der VCL deshalb im Lauf der letzten zehn Jahre mit anerkannten Experten die Studie für eine Oberlandbahn erarbeitet. Auch das Oberland soll langfristig von einem komfortablen sowie stauunabhängigen öffentlichen Verkehr profitieren. Text: VCL



Flächenbedarf in Bewegung in m² pro Person
(Quelle: Bundesamt für Strassen ASTRA)