

Wilfried Marxer

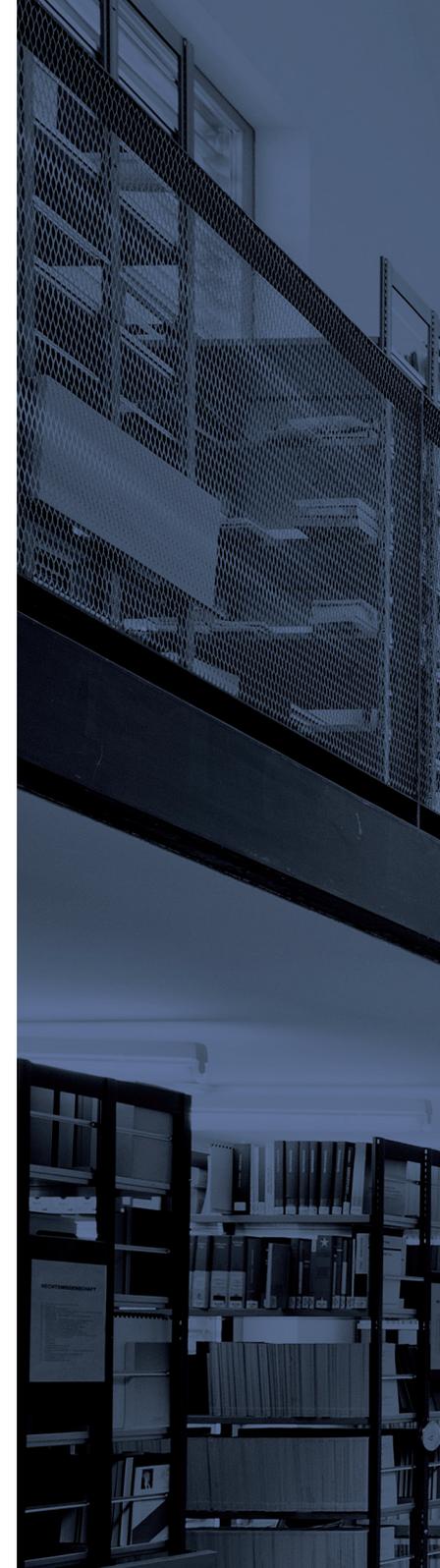
VOLKSABSTIMMUNG «S-BAHN» VOM 30. AUGUST 2020

ERGEBNISSE EINER ONLINEUMFRAGE

LI AKTUELL NR. 1/2020



LIECHTENSTEIN-INSTITUT



Herausgeber

Liechtenstein-Institut

www.liechtenstein-institut.li

Autor

Wilfried Marxer

wilfried.marxer@liechtenstein-institut.li

Kooperationspartner Onlineumfrage

Vaduzer Medienhaus AG

doi:10.13091/li-aktuell-2020-1

Mit LI AKTUELL präsentiert das Liechtenstein-Institut möglichst zeitnah Ergebnisse von Untersuchungen und zentrale Inhalte von Vorträgen. Dabei steht die Visualisierung, angereichert mit kurzen Erklärungstexten, im Vordergrund. Für ausführlichere wissenschaftliche Veröffentlichungen sei auf das weitere Schrifttum der Forschenden verwiesen (Monografien, Zeitschriftenaufsätze, Beiträge in Sammelbänden, Arbeitspapiere Liechtenstein-Institut etc.).

Inhaltsverzeichnis

Zusammenfassung.....	5	Zusammenfassung: Soziodemografische Merkmale und Stimmentscheid	44
Abstimmungshistorie	6	Stimmverhalten nach Besitz Halbtaxabonnement	45
Abstimmungskampagnen.....	8	Stimmverhalten nach Autobesitz und Fahrverhalten	46
Pro-Kampagne.....	9	Zusammenfassung: Mobilitätsaspekte und Stimmverhalten	47
Contra-Kampagne	21	Stimmverhalten nach politischem Interesse	48
Abstimmungsinformation der Regierung	24	Stimmverhalten nach Parteineigung	49
Volksabstimmung: Amtliches Ergebnis.....	26	Stimmverhalten nach Links-Rechts-Selbsteinstufung	50
Unterschriftensammlungen im Vergleich.....	27	Stimmverhalten nach Zufriedenheit mit der Demokratie	51
Stimmbeteiligung	28	Stimmverhalten nach Vertrauen in die Regierung	52
Stimmbeteiligung nach Geschlecht und Alter	29	Stimmverhalten nach Vertrauen in das Fürstenhaus	53
Urnenabstimmung und briefliche Stimmbgabe	30	Stimmverhalten nach Vertrauen in verschiedene Institutionen	54
Umfrage zur Volksabstimmung	31	Stimmverhalten nach Vertrauen in die Wirtschaft.....	55
Entscheidungszeitpunkt der Abstimmenden	33	Zusammenfassung: Politische Einstellungen und Stimmentscheid	56
Hauptsächliche Gründe für Zustimmung zur S-Bahn-Vorlage	35	Mediennutzung	57
Hauptsächliche Gründe für Ablehnung der S-Bahn-Vorlage	36	Stimmverhalten nach Mediennutzung.....	58
Ungültige Stimmen.....	37	Zusammenfassung: Mediennutzung und Stimmentscheid	59
Hauptsächliche Gründe für Nichtteilnahme an der Volksabstimmung	38	Wichtigkeit der Informationskanäle	60
Stimmverhalten nach Geschlecht.....	39	Wichtigkeit der Informationskanäle nach Alter.....	61
Stimmverhalten nach Alter.....	40	Beeinflussung durch Empfehlungen zur Abstimmung.....	62
Stimmverhalten nach Ausbildung.....	41	Zusammenfassung: Wichtigste Faktoren mit Einfluss auf den Stimmentscheid	63
Stimmverhalten nach Mitgliedschaft in Vereinen und Interessengruppen	42		
Stimmverhalten nach Wahlkreis und S-Bahn-Anschluss	43		

Abkürzungsverzeichnis

DpL	Demokraten pro Liechtenstein
DU	Die Unabhängigen
FBP	Fortschrittliche Bürgerpartei
FL	Freie Liste
LGU	Liechtensteinische Gesellschaft für Umweltschutz
LIA	Liechtensteinische Ingenieur- und Architektenvereinigung
LIHK	Liechtensteinische Industrie- und Handelskammer
sig	Signifikanz
VCL	Verkehrs-Club Liechtenstein
VU	Vaterländische Union

Zusammenfassung

Die Volksabstimmung über den Verpflichtungskredit von 71,3 Mio. Franken für den Ausbau der Eisenbahnstrecke von Feldkirch nach Buchs in der Schweiz fand bei einer hohen Stimmbeteiligung von 83,5 Prozent lediglich Zustimmung von 37,7 Prozent der gültig Abstimmenden. 62,3 Prozent lehnten die Vorlage ab – trotz breiter Unterstützung von VU, FBP und FL und einer Vielzahl von Stellungnahmen und Inseraten des Pro-Lagers, darunter die Industrie- und Handelskammer, die Wirtschaftskammer, der Bankenverband, die Vorsteher/-innen und Umweltvereinigungen. Das Contra-Lager, namentlich von DpL und DU angeführt, überzeugte mit ihren Argumenten mehr Bürger/-innen.

Eine Onlineumfrage des Liechtenstein-Instituts in Zusammenarbeit mit der Vaduzer Medienhaus AG gibt Aufschluss über das Abstimmungsverhalten und die Beweggründe für ein Ja oder ein Nein.

HAUPTGRÜNDE

Die Zustimmenden sahen die S-Bahn als Teil eines Mobilitätskonzeptes, deren Bedeutung für den Anschluss an das S-Bahnnetz im Rheintal, hofften auf Umsteigeeffekte und eine Entlastung der Strassen. Die Ablehnenden zweifelten an der vermehrten künftigen Nutzung der S-Bahn, befürchteten eine Ver-

schärfung der Verkehrssituation in Schaan, plädierten teilweise für den Ausbau der Strasse statt der Schiene oder monierten, dass die S-Bahn den meisten Gemeinden nichts bringe. Zahlreiche weitere abgefragte Argumente wurden von der Pro- wie auch der Contra-Seite mehrheitlich bestätigt.

SOZIODEMOGRAFIE

Soziodemografische Variablen erklären das Abstimmungsverhalten nur zu einem geringen Teil. Während nach Geschlecht, Alter oder Wohnort keine signifikanten Differenzen erkennbar sind, zeigt sich ein bescheidener Zusammenhang, dass Personen mit höherer Bildung, häufiger Mitgliedschaft in Vereinen und Interessengruppen wie auch Besitzer/-innen von Halbtaxabos etwas häufiger dem S-Bahn-Projekt zustimmten.

Sehr stark war andererseits der Zusammenhang zwischen dem Abstimmungsverhalten und der Parteineigung, dem Regierungsvertrauen, dem politischen Interesse und der Selbstpositionierung auf der Links-Rechts-Achse: Anhänger/-innen von DU und DpL lehnten die Vorlage fast geschlossen ab, diejenigen der FL stimmten grossmehrheitlich zu; im linken Lager fand die Vorlage deutliche Zustimmung, im rechten Lager deutliche Ablehnung; mit steigendem Vertrauen in die Regierung, politischem Inter-

esse und Zufriedenheit mit der Demokratie nahm die Zustimmung zur S-Bahn zu.

INFORMATIONSKANÄLE

Die Häufigkeit der Nutzung verschiedener liechtensteinischer Medien hatte dagegen nur einen marginalen Einfluss auf das Abstimmungsverhalten.

Wie frühere Abstimmungsumfragen gezeigt haben, lässt sich auch für die Abstimmung über die S-Bahn festhalten, dass persönliche Kontakte als sehr wichtiger Informationskanal für die eigene Meinungsbildung beurteilt werden. In der weiteren Hierarchie folgen die Berichte in den Landeszeitungen, Informationen im Internet und die Abstimmungsinformation der Regierung. Inserate, Flugblätter und anderes Kampagnenmaterial wird dagegen als eher unwichtig für die Meinungsbildung eingestuft. Auch Abstimmungsempfehlungen von Parteien, Verbänden, Interessengruppen bis hin zum Fürstenhaus werden als eher unbedeutend für die eigene Meinungsbildung erachtet.

Abstimmungshistorie

Mit Bericht und Antrag Nr. 44/2020 unterbreitete die Regierung dem Landtag eine Vorlage über einen Verpflichtungskredit von 71,3 Mio. Franken für den Ausbau der Eisenbahnstrecke Feldkirch in Österreich nach Buchs in der Schweiz auf dem Staatsgebiet Liechtensteins im Rahmen des Projekts S-Bahn Liechtenstein sowie eine entsprechende Vereinbarung mit der ÖBB-Infrastruktur AG.

Am 4. Juni 2020 stimmte der Landtag mit 18 von 25 Stimmen einem Verpflichtungskredit zu.

Nach Parteien aufgeteilt war das Abstimmungsverhalten wie folgt:

	Ja	Nein
FBP	7	2
VU	8	
FL	3	
DU		2
DpL/Neue Fraktion		3
TOTAL	18	7

Der Landtag beschloss in der gleichen Sitzung mit 17 Stimmen, den Finanzbeschluss dem Volk zur Abstimmung vorzulegen. Es gab

The image shows an official ballot paper titled 'Amtlicher Stimmzettel VOLKSABSTIMMUNG vom 30. August 2020'. It is for a referendum on the approval of a commitment credit for the expansion of the railway line from Feldkirch to Buchs SG. The ballot is divided into a question section and an answer section with 'ja' and 'nein' options, each with a checkbox.

aber auch Stimmen gegen diesen Beschluss, denn nach einem Landtagsbeschluss für eine Volksabstimmung muss diese gemäss Volksrechtegesetz innerhalb von drei Monaten stattfinden. Würde der Landtagsbeschluss zum Referendum ausgeschrieben, würde die Referendumsfrist noch dazukommen und es stünde mehr Zeit für eine öffentliche Diskussion zur Verfügung. Unbestritten war, dass das Volk über den Landtagsbeschluss abstimmen sollte und man ging davon aus, dass das Referendum ergriffen würde. Nach dem Landtagsbeschluss vom 4. Juni 2020 zur

Anordnung einer Volksabstimmung musste diese also innerhalb von drei Monaten anberaumt werden. Schliesslich wurde als Abstimmungstermin der 30. August 2020 festgelegt, an welchem gleichzeitig über den Landtagsbeschluss zur doppelten Staatsbürgerschaft und die Initiative HalbeHalbe abgestimmt wurde. Der Termin war kurz nach den Sommerferien und wegen der Corona-Pandemie waren die Kommunikationsmöglichkeiten zusätzlich beschränkt, etwa infolge Pandemiemassnahmen bei Veranstaltungen.

Abstimmungshistorie

Nach Parteien aufgeteilt wurde wie folgt über die Anordnung einer Volksabstimmung abgestimmt:

	Ja	Nein
FBP	6	3
VU	3	5
FL	3	
DU	2	
DpL/Neue Fraktion	3	
TOTAL	17	8

Die Abstimmung wurde auf den 30. August 2020 anberaumt, gleichzeitig mit den aufgrund der Corona-Pandemie auf diesen Termin verschobenen Volksabstimmungen über die Initiative HalbeHalbe und das Landtagsbegehren über die doppelte Staatsbürgerschaft.

Die FBP und die VU beschlossen die Ja-Pa-rolle, die FL unterstützte den S-Bahn-Kredit ebenfalls. Die DpL organisierte als erste Partei den Widerstand und ein Nein-Komitee gegen das Projekt. Am 23. Juli berichtete das Liechtensteiner Volksblatt, dass DU mit dem «schwach geführten» Abstimmungskampf unzufrieden war und daher selbst aktiv wurde und in sieben Gemeinden Plakate gegen

das Projekt aufhängen liess (in den anderen Gemeinden waren kurzfristig keine Plakate wände verfügbar).

Alle Parteien warben in ihren eigenen Medien, bei Radio Liechtenstein und 1FLTV mit Stellungnahmen, Interviews u.a. für oder gegen das Projekt. In den Leserbriefspalten zeigte sich ein mehr oder weniger ausgeglichenes Kräfteverhältnis. Das Pro-Lager war jedoch breiter aufgestellt, da mehr Parteien, das Fürstenhaus, alle Vorsteher/-innen des Landes, die Liechtensteinische Industrie- und Handelskammer (LIHK), die Wirtschaftskammer, der Bankenverband, der Verkehrs-Club Liechtenstein (VCL) und die Liechtensteinische Gesellschaft für Umweltschutz (LGU) das Projekt unterstützten.

Die LIHK schaltete auch Inserate in den Landeszeitungen, in welchen Exponenten von Mitgliedsunternehmen der LIHK für ein «Ja zur S-Bahn Liechtenstein» aufriefen. Ebenso warben unter der Bezeichnung «IG Mobiles Liechtenstein» bekannte Persönlichkeiten in Forumsbeiträgen und mit Inseraten unter Einbezug zahlreicher weiterer Personen für das S-Bahn-Projekt.

PRO-LAGER

- Regierung (Ja-Empfehlung in der Abstimmungsinformation)
- FBP
- VU
- FL
- Vorsteher/-innen
- Verkehrs-Club Liechtenstein (VCL)
- Liechtensteinische Industrie- und Handelskammer (LIHK)
- Wirtschaftskammer
- IG Mobiles Liechtenstein
- Liechtensteinische Ingenieur- und Architektenvereinigung (LIA)
- Bankenverband

CONTRA-LAGER

- Überparteiliches Komitee S-Bahn NEIN (Nein-Empfehlung in der Abstimmungsinformation)
- DpL
- DU

Abstimmungskampagnen

Die S-Bahn-Abstimmung generierte eine Flut von Leserbriefen und Forumsbeiträgen in den Tageszeitungen, zahlreiche redaktionelle Berichte in den Printmedien, bei Radio Liechtenstein und 1FLTV. Es gab aber auch eine Vielzahl von Inseraten.

Das Liechtensteiner Vaterland berichtete am 24. August, dass seit Mitte Juni bereits 236 Leserbriefe oder Forumsbeiträge zur S-Bahn publiziert worden seien. Einschliesslich der in den folgenden Ausgaben erschienenen Beiträge summiert es sich auf 250 Stellungnahmen, wobei 46 Prozent eine Pro-Haltung, 54 Prozent eine Contra-Haltung einnahmen.

Im Vergleich zu den anderen beiden Vorlagen, über welche am gleichen Sonntag abgestimmt wurde, dominierte das S-Bahn-Thema eindeutig. Für die Vorlage zur doppelten Staatsbürgerschaft wurden keine Inserate – weder pro noch contra – geschaltet; die Vorlage zur Initiative HalbeHalbe wurde nur vom Initiativkomitee mit einigen Inseraten unterstützt. Dagegen führte die S-Bahn-Vorlage neben der breiten Berichterstattung auch zu einer Vielzahl von Inseraten.

Aus den nachstehend wiedergegebenen Inseraten wird ersichtlich, dass das Pro-Lager über ein viel grösseres Kampagnenbudget verfügte. Dabei wurde besonders intensiv mit Testimonials geworben – also Pro-Statements von Persönlichkeiten –, sowohl von-

Bildlich gesprochen (Karikatur: Tanja Frick)



Quelle: Liechtensteiner Volksblatt, 1.7.2020

seiten IG Mobiles Liechtenstein wie auch der Liechtensteinischen Industrie- und Handelskammer. Einzelpersonen, auch als Repräsentanten grosser liechtensteinischer Unternehmen, oder Gruppen riefen zu einem Ja in der S-Bahn-Abstimmung auf. Zahlreiche der nachfolgend wiedergegebenen Inserate wurden in beiden Landeszeitungen abgedruckt.

Das Nein-Komitee, welches wesentlich von der DpL getragen wurde, verzichtete auf Inserate.

DU hingegen platzierte Inserate in Form von Karikaturen – allerdings wohl aus Kostengründen nur im Liechtensteiner Volksblatt – und stellte auch Plakate in mehreren Gemeinden auf.

Pro-Kampagne



Wir tragen Verantwortung für unseren Lebensraum und unsere Natur wie für unseren Kultur- und Wirtschaftsstandort. Wir sind auf eine gute nachbarschaftliche und grenzüberschreitende Zusammenarbeit angewiesen. Die Realisierung der S-Bahn ist eine wichtige Grundlage zur regionalen Stärkung des ÖV. Für enkeltaugliche Lösungen braucht es den Dialog zwischen allen zivilgesellschaftlichen Akteuren in Liechtenstein und in der Region.

Josef Biedermann, Planken

IG Mobiles Liechtenstein

Quelle: Liechtensteiner Volksblatt, 2.7.2020



«Kleines Land, kurze Wege.» Gerne weisen wir sinnbildlich auf diese Stärken Liechtensteins hin. Für mich gilt es, dieses grosse Potenzial verstärkt zu nutzen. Mit einem Ausbau der dazu notwendigen Infrastrukturen fördern wir unsere eigene Gesundheit, dienen der Umwelt und entlasten die Strassen vom motorisierten Individualverkehr. Das Mobilitätskonzept 2030 bietet eine nachhaltige Gesamtverkehrslösung, die ich unterstütze.

Ewald Ospelt, Vaduz

IG Mobiles Liechtenstein

Quelle: Liechtensteiner Volksblatt, 3.7.2020



«Für einen wettbewerbsfähigen Wirtschaftsstandort ist es unabdingbar, auf allen Verkehrswegen schnell und einfach erreichbar zu sein.»

Klaus Risch
LIHK-Präsident

Ja zur S-Bahn Liechtenstein.

Liechtensteinische Industrie- und Handelskammer

Quelle: Liechtensteiner Volksblatt, 11.7./27.8.2020



«Eine gute regionale und internationale Anbindung stellt sicher, dass wir als Standort nicht abgehängt werden.»

Alexander Ospelt
VR-Präsident
Herbert Ospelt Anstalt

Ja zur S-Bahn Liechtenstein.

Ospelt Food matters. Ein Mitgliedsunternehmen der Liechtensteinischen Industrie- und Handelskammer

Quelle: Liechtensteiner Volksblatt, 15.7.2020

Pro-Kampagne

«Sichere Arbeits- und Ausbildungsplätze hängen wesentlich von der Erreichbarkeit der Unternehmen ab.»

Fabian Frick
co-CEO
Hoval AG

Ja
zur S-Bahn Liechtenstein.

Hoval Ein Mitgliedsunternehmen der Liechtensteinischen Industrie- und Handelskammer

Quelle: Liechtensteiner Volksblatt, 16.7.2020

«Unser Mobilitätsproblem kann nur gesamtheitlich gelöst werden. Höchste Zeit für den ersten Schritt und ein klares JA.»

Michael Hilti
ehemaliger
LIHK-Präsident

Ja
zur S-Bahn Liechtenstein.

Liechtensteinische Industrie- und Handelskammer

Quelle: Liechtensteiner Volksblatt, 23.7.2020

«Rücksicht auf die Umwelt und effiziente Erreichbarkeit für Mitarbeitende und globale Kunden sind für uns essenziell.»

Werner Schädler
Standortleiter
Oerlikon Balzers in Balzers

Ja
zur S-Bahn Liechtenstein.

oerlikon balzers Ein Mitgliedsunternehmen der Liechtensteinischen Industrie- und Handelskammer

Quelle: Liechtensteiner Volksblatt, 28.7.2020

«Ein wichtiger Schritt für eine nachhaltige Mobilität.»

Martin Henck
CEO, Hilcona AG

Ja
zur S-Bahn Liechtenstein.

hilcona Ein Mitgliedsunternehmen der Liechtensteinischen Industrie- und Handelskammer

Quelle: Liechtensteiner Volksblatt, 20.7.2020

«Ausbau der S-Bahn als Investition für eine gestärkte wirtschaftliche Zukunft.»

Paul Arni
CEO VPBank

Ja
zur S-Bahn Liechtenstein.

VPBANK Ein Mitgliedsunternehmen der Liechtensteinischen Industrie- und Handelskammer

Quelle: Liechtensteiner Volksblatt, 27.7.2020

«Internationale Anbindung ist enorm wichtig für jeden Wirtschaftsstandort.»

Peter Frick
Ehrenpräsident
LIHK

Ja
zur S-Bahn Liechtenstein.

Liechtensteinische Industrie- und Handelskammer

Quelle: Liechtensteiner Volksblatt, 30.7.2020

Pro-Kampagne

«Der Ausbau des öffentlichen Verkehrs trägt massgeblich zur Standortattraktivität bei.»

Fredy Vogt
Verwaltungsrat, VPBank

Ja
zur S-Bahn Liechtenstein.

VPBANK Ein Mitgliedsunternehmen der Liechtensteinischen Industrie- und Handelskammer

Quelle: Liechtensteiner Volksblatt, 3.8.2020

«Erreichbarkeit ist ein zentrales Element für jeden Wirtschaftsstandort.»

Michael Drolshagen
CEO, thyssenkrupp Presta AG

Ja
zur S-Bahn Liechtenstein.

thyssenkrupp Ein Mitgliedsunternehmen der Liechtensteinischen Industrie- und Handelskammer

Quelle: Liechtensteiner Volksblatt, 10.8.2020

«Nachhaltig, vernetzt, solidarisch und zukunftsgerichtet – für ein lebenswertes Liechtenstein.»

S.D. Prinz Max von und zu Liechtenstein
CEO, LGT Group

Ja
zur S-Bahn Liechtenstein.

LGT Ein Mitgliedsunternehmen der Liechtensteinischen Industrie- und Handelskammer

Quelle: Liechtensteiner Volksblatt, 14.8.2020/
Liechtensteiner Vaterland, 25.8.2020

«Um wettbewerbsfähig und attraktiv zu bleiben, sind wir auf eine leistungsfähige Verkehrsinfrastruktur angewiesen.»

Matthias Donhauser
Mitglied des Verwaltungsrates
Ivoclar Vivadent AG

Ja
zur S-Bahn Liechtenstein.

ivoclar vivadent Ein Mitgliedsunternehmen der Liechtensteinischen Industrie- und Handelskammer

Quelle: Liechtensteiner Volksblatt, 6.8.2020

«Die Verkehrsinfrastruktur ist ein entscheidender Faktor im globalen Standortwettbewerb.»

Christoph Loos
CEO
Hilti AG

Ja
zur S-Bahn Liechtenstein.

HILTI Ein Mitgliedsunternehmen der Liechtensteinischen Industrie- und Handelskammer

Quelle: Liechtensteiner Vaterland, 12.8.2020

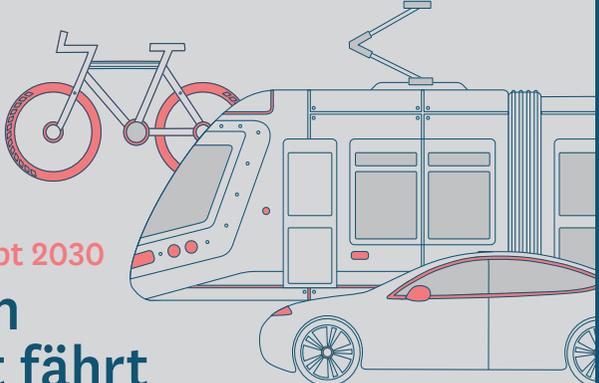
«Sichere Arbeits- und Ausbildungsplätze hängen wesentlich von der Erreichbarkeit der Unternehmen ab.»

Fabian Frick
co-CEO
Hoval AG

Ja
zur S-Bahn Liechtenstein.

Hoval Ein Mitgliedsunternehmen der Liechtensteinischen Industrie- und Handelskammer

Quelle: Liechtensteiner Volksblatt, 20.8.2020




REGIERUNG
DES FÜRSTENTUMS LIECHTENSTEIN
MINISTERIUM FÜR
INFRASTRUKTUR, WIRTSCHAFT UND SPORT

Information zum Mobilitätskonzept 2030

Damit Liechtenstein auch in Zukunft gut fährt

Das Ministerium für Infrastruktur, Wirtschaft und Sport führt zusammen mit den Gemeinden des Landes Informationsveranstaltungen zum Mobilitätskonzept 2030 mit Fokus auf die S-Bahn Liechtenstein durch. Die Anlässe sollen es den Einwohnerinnen und Einwohnern ermöglichen, sich aus erster Hand über die Bedeutung des breitgefächerten Massnahmenpakets und den anstehenden Entscheid über den Finanzbeschluss zur S-Bahn Liechtenstein zu informieren. Die Vorsteherinnen und Vorsteher der Gemeinden, Infrastrukturminister Dr. Daniel Risch sowie weitere Referenten freuen sich, der Bevölkerung die anstehenden Massnahmen vorzustellen und auf gemeindespezifische Fragen einzugehen.

Informationsanlässe (Beginn jeweils um 19 Uhr)

Mo 15. Juni	Vaduz (Vaduzer-Saal)
Mi 17. Juni	Planken (Aula Primarschule)
Do 18. Juni	Triesenberg (Dorfsaal)
Mi 24. Juni	Ruggell (Gemeindesaal), zusammen mit Schellenberg
Do 25. Juni	Gamprin-Bendern (Gemeindesaal)
Fr 26. Juni	Triesen (Gemeindesaal)
Mo 29. Juni	Schaan (SAL)
Mi 1. Juli	Mauren-Schaanwald (Feuerwehrdepot Mauren)
Do 2. Juli	Balzers (Gemeindesaal)
Fr 3. Juli	Eschen-Nendeln (Gemeindesaal)

Quelle: Liechtensteiner Volksblatt, 10. Juni 2020 (und weitere Zeitungsausgaben)

Schaan ist der Liechtensteiner Verkehrsknotenpunkt schlechthin. Dies lässt sich auch unschwer an den täglichen Staus im Zentrum sowie am Schleichverkehr in den Wohnquartieren erkennen. Dass die Fahrzeugzahlen noch zunehmen werden, ist ebenfalls kein Geheimnis. Das Mobilitätskonzept 2030 geht das Verkehrsproblem an. Dies freut mich sehr und ich sehe die S-Bahn als wichtigen Baustein dieses Konzepts.

Alissia Casagrande, Schaan



JA zur S-BAHN. ...ja für unsere Zukunft.

Interessengemeinschaft
Mobiles Liechtenstein



Wir sind JETZT in der Verantwortung! Nutzen wir die vorhandenen Bahnschienen, indem wir sie zu einer zeitgemässen S-Bahn umrüsten. Schaffen wir Platz für die Busse, damit sie eine echte Alternative zum Auto sein können. Entflechten wir die neuralgischen Verkehrsknoten und entlasten wir die Siedlungsgebiete. Sichern wir den Anschluss an das regionale und internationale Verkehrsnetz für unseren Wirtschaftsstandort.

Violanda Lanter, Ruggell



Lebensqualität und Standortattraktivität liegen mir persönlich sehr am Herzen. Damit ÖV und Langsamverkehr zukünftig vermehrt als ernsthafte Alternativen gegenüber dem motorisierten Individualverkehr wahr- und angenommen werden, muss erst die dazugehörige Infrastruktur im ganzen Land - von Ruggell bis Balzers - zeitgemäss und attraktiv ausgestaltet werden. Dazu gehört auch eine lückenlose Anbindung an unsere Nachbarländer.

Thomas Büchel, Ruggell



Wir alle tragen eine grosse Verantwortung für unsere nachkommenden Generationen - für unsere Kinder und Enkel -, heute die Entscheidung zu treffen, dass sich für sie eine moderne und ressourcenschonende Verkehrs-Organisation und damit eine gute Lebensqualität entwickeln kann. Die Chance für unsere Zukunft liegt in einem optimal kombinierten Mix aller Verkehrsträger, dem Bahn-Bus-System, Optimierung des MIV und dem Ausbau des Fahrradwegnetzes.

Johannes Kaiser, Schellenberg



Die Mobilitätslösungen müssen insbesondere für die kommenden Generationen - für uns Jungen und die kommende Jugend - klimafreundliche und entwicklungsfähige Perspektiven eröffnen. Die Jugend wächst heute in die Welt des ÖV hinein und so sollten ein effizientes Bahn-Bus-System, Fahrradwege und auch ein Strassennetz ausserhalb der Wohnquartiere eine Selbstverständlichkeit sein. Ich hoffe auf eine solche Zukunft.

Alma Muhamedagic, Schaanwald



Mit dem doppelspurigen Ausbau sowie neuen Bahnhöfen wird die seit 150 Jahren bestehende Bahnverbindung zwischen Feldkirch und Buchs so leistungsfähig wie eine neue Strasse. Die darauf verkehrende S-Bahn steht für ein modernes, attraktives, der Bevölkerung dienendes Transportmittel, das die Mobilität in Liechtenstein nachhaltig bereichert und das bereits bestehende regionale S-Bahnnetz unserer beiden Nachbarn sinnvoll verbinden wird.

Georg Kaufmann, Schaan



Wie auch viele andere Triesenberger Einwohner/-innen bin ich oft im Tal unterwegs und daher an einer Lösung des Verkehrsproblems interessiert. Die S-Bahn stellt zusammen mit dem Busverkehr ein nachhaltiges Mobilitätsangebot in unserer Region sicher. Während meiner Studienzeit in Dornbirn hätte ich z.B. davon profitiert. Die S-Bahn ist ein wertvoller Beitrag zur Verbesserung der grenzübergreifenden Verkehrsbelastung.

Fabian Schädler, Triesenberg

Als Studentin schätze ich gute ÖV-Anbindungen sehr, sowohl im Nah- als auch im Fernverkehr. Mit der S-Bahn erhalten wir die sinnvolle Nutzung der bereits vorhandenen Schiene und die Schliessung der Lücke zwischen den beiden S-Bahnen im St. Galler Rheintal und in Vorarlberg. Für die Verbindung des Unter- und Oberlandes setze ich auf ein gut getaktetes und auf den Bahnverkehr abgestimmtes Busnetz. Dies entlastet auch unsere Umwelt, wovon wiederum alle profitieren!

Deborah Koller, Ruggell



JA zur **S-BAHN.** ...ja für unsere Zukunft.



Als Triesenberger bin ich zwar nicht direkt an das S-Bahn-System angebunden. Dennoch ist es auch für mich ein unschätzbare Vorteil, wenn ich in Trübbach oder Schaan in die Bahn einsteigen kann und somit mit der Region und der Welt verbunden bin. Die S-Bahn Liechtenstein ist für mich daher ein sehr wichtiger Teil des grenzüberschreitenden Netzes.

Simon Welte, Triesenberg



Liechtenstein ist ein überaus lebenswertes Land und ein erfolgreicher Wirtschaftsstandort. Dazu müssen wir Sorge tragen, indem wir vorausschauend handeln und gerade die Mobilität in verschiedensten Bereichen weiterentwickeln: Radwege, Strassen, Bus und Bahn. Lasst uns dafür sorgen, dass wir verkehrstechnisch nicht abgehängt werden. Gehen wir jetzt den 1. Schritt in die Zukunft und sagen überzeugt Ja zur S-Bahn.

Brigitte Haas, Vaduz



Stillstand bedeutet Rückschritt. Dies gilt auch für unser Verkehrsnetz. Das Mobilitätskonzept ist breit aufgestellt und mir gefällt die Sicht auf unterschiedliche «Wegarten» wie z.B. Strasse, Schiene, Langsam- und Aktivverkehrswege. Das passt zu unserem individuellen Zeitgeist und hat ein grosses Potenzial für unsere künftigen Generationen. Die Zukunft der Mobilität sehe ich in den umweltschonenden und nachhaltigen Technologien.

Bettina Fuchs, Balzers



Ein attraktives Verkehrssystem ist für unser Land von hoher Bedeutung. Die heutige Situation ist für die zukünftige Entwicklung des Landes nicht gewappnet. Umso wichtiger ist es, jetzt und heute die Voraussetzungen für ein Verkehrssystem der Zukunft zu schaffen, welches den kommenden Herausforderungen bezüglich Wirtschaft, Gesellschaft und Umwelt gewachsen ist. Dazu braucht es eine kluge Kombination aller Verkehrsträger.

Jonas Grubenmann, Schellenberg



Wir leben im und für das Land, leben aber auch von und für die Region. Denken wir auch so bei der Mobilität. Zersiedelung und flexible Arbeitszeiten bedeuten, dass das Auto die bevorzugte Mobilitätswahl ist, deshalb ist ein «Park and Ride» zur Reduktion der betrieblichen Parkplätze anzustreben. Wir brauchen die S-Bahn und das Sicherstellen der Schienenerschliessung für das Oberland ist ein langfristiges Ziel.

Paul Eberle, Eschen



Für mich ist die S-Bahn essenziell für die Entwicklung Liechtensteins. Auch ich als «Oberländer» finde, dass die S-Bahn einen grossen Nutzen bringt. Neben der Reduktion an Verkehr zu Stosszeiten, was zu einer Erhöhung der Lebensqualität im ganzen Land führt, kann durch den Bau der S-Bahn ein massgeblicher Beitrag zu einer positiveren Klimabilanz geleistet werden. Besonders für zukünftige Generationen ist dies wichtig.

Florin Konrad, Schaan



Quelle:
Liechtensteiner Vaterland,
10.7.2020

Pro-Kampagne

Anbindung an die S-Bahnnetze in St.Gallen und Vorarlberg sowie internationale Erreichbarkeit: Alle Einwohnerinnen und Einwohner aller Gemeinden Liechtensteins profitieren davon

Es ist erwiesen, dass Regionen und Agglomerationen, welche die S-Bahnen ausbauen und ausbauen, einen grossen Aufschwung erfahren. Andere Regionen dagegen stagnieren oder verlieren ihre Wirtschaftskraft und damit an Wohlstand, Lebensqualität und Arbeitsplätzen. Im Nachfolgenden sind verschiedene Anspruchsgruppen aufgeführt und dabei festgestellt, welchen Nutzen sie vom Ausbau der S-Bahn Liechtenstein und den Anschluss an die zwei S-Bahnnetze in St.Gallen und Vorarlberg haben. ALLE haben einen grossen Nutzen und es gibt nur wenige Rubriken, die neutral sind.

Interessengemeinschaft Mobiles Liechtenstein <small>www.mobilesliechtenstein.li</small>	Durch umsteigende Arbeitspendler, entlastete Strassen	Durch gute Erreichbarkeit der Wirtschaft langfristig florierende Wirtschaft mit Arbeitsplätzen	Durch florierende Wirtschaft gute Steuereinnahmen u. gute Speisung unserer Sozialeinrichtungen (AHV etc.)	Selbst Nutzer der S-Bahn heute und in naher Zukunft	Selbst Nutzer der S-Bahn in weiterer Zukunft
Balzner, Triesner, Plankner, Triesenberger, Ruggeller, Schellenberger, Gampriner	↑ Deutlicher Nutzen	↑	↑	↔ Neutral (je nach Wohnort)	↗ Mittelgrosser Nutzen
Schaaner, Vaduzer, Nendler, Eschner, Schaanwälder, Maurer, Benderer	↑	↑	↑	↗	↗
Unsere Jugend heute und später	↑	↑	↑	↗	↗
Unsere Senioren heute und später	↑	↑	↑	↔	↗
Gewerbler/Unternehmer für eigenes Gewerbe	↑	↑	↑	↔	↔
Ein überzeugter Autofahrer	↑	↑	↑	↔	↔

Quelle:
Liechtensteiner Vaterland, 25.7.2020
(auch im Liechtensteiner Volksblatt veröffentlicht)

Pro-Kampagne

Ja zu internationaler und regionaler Erreichbarkeit

Ja für unsere Jugend

Ja zu einem gesamtheitlichen Mobilitätskonzept

Ja zur Solidarität mit unseren Nachbarn

Ja zu Arbeitsplätzen und Lehrstellen

Ja zum Wirtschaftsstandort

Ja zur Nachhaltigkeit

Ja zu einem lebenswerten Liechtenstein

Ja zur S-Bahn Liechtenstein.

Liechtensteinische Industrie- und Handelskammer

Quelle:
Liechtensteiner Vaterland, 11.8.2020/
Liechtensteiner Volksblatt, 13.8.2020

Kaiser. Performance counts.



PERSÖNLICHER KOMMENTAR ZUR S-BAHN.

Wir als KAISER bauen, «leben und lieben» Fahrzeuge! Trotzdem brauchen wir ein gesamtheitliches Mobilitätskonzept für Liechtenstein.

Die S-Bahn löst nicht alle Mobilitätsprobleme, ist aber ein wichtiger Baustein für ein zukunftsfähiges Gesamtkonzept in und für Liechtenstein.

Was passiert aktuell mit unserer politischen Entscheidungsfindung: Dominieren immer mehr vielfach substanzlose Leserbriefe oder oberflächliche Kommentare in den sozialen Medien die Meinungsbildung? Lassen wir dies zu? Wir hoffen nicht. Komplexe Themen brauchen eine kritische Auseinandersetzung aber auch eine gewisse Tiefgründigkeit.

Wir als KAISER AG gehören zu den bedeutendsten Steuerzahlern in Liechtenstein und «wehren» uns, wenn wir glauben im Land wird generell falsch investiert. Wie aber auch wir als Unternehmen in Liechtenstein investieren, muss auch ein Land in zukunftsfähige Konzepte investieren können. Die S-Bahn ist ein Beispiel. **In diesem Sinne ein JA.**

Markus Kaiser
Matthias Kaiser

www.kaiser.li

Quelle:
Liechtensteiner Volksblatt, 17.8.2020/
Liechtensteiner Vaterland, 18.8.2020

S-Bahn: Alle Gemeinden profitieren

Aus Sicht der Vorsteherkonferenz stellt der Ausbau der heutigen einspurigen Eisenbahnlinie zu einer getakteten S-Bahn-Verbindung das wichtigste Element des Mobilitätskonzeptes dar.

Der Bürgermeister sowie die Vorsteherinnen und Vorsteher stellen die wichtigsten Punkte aus ihrer Sicht nochmals dar. Die Vorsteherkonferenz hat sich mit dem Bau der S-Bahn Liechtenstein auseinandergesetzt und ist zu folgendem Schluss gekommen: Alle Gemeinden profitieren vom Doppelspurausbau zwischen Schaanwald und Nendeln, einem Halbstundentakt zwischen Feldkirch und Buchs sowie von den zahlreichen flankierenden Massnahmen.

Selbstverständlich liegen lediglich drei liechtensteiner Gemeinden direkt an der Strecke. Nur dies in Betracht zu ziehen, wäre aber äusserst kurzsichtig. Einerseits werden die drei weiteren unterländer Gemeinden, aber auch der Hauptort Vaduz mit den auf die Ankunfts- und Abfahrtszeiten der S-Bahn abgestimmten Bussen der Liemobil sehr gut erschlossen. Andererseits sorgt die S-Bahn St. Gallen, die mit der S-Bahn Liechtenstein und der S-Bahn Vorarlberg ein regionales Gesamtsystem



Foto: M. Zanghellini

Bürgermeister, Vorsteher und Vorsteherinnen der Gemeinden.

bilden soll, für attraktive Anschlüsse und Busverbindungen von Sevelen nach Vaduz und von Trübbach Fährhütte nach Balzers. Das Triesner Industriegebiet wiederum wird über den neuen Zubringer von der Rheinbrücke Vaduz-Sevelen aus ebenfalls in kurzer Fahrzeit erreichbar sein. Dies zeigt beispielhaft, wie die Massnahmen des Mobilitätskonzeptes 2030 aufeinander abgestimmt sind und wie sie die verschiedenen Verkehrsträger berücksichtigen.

Es ist daher falsch, die S-Bahn Liechtenstein als isolierte Massnahme zur Lösung des Verkehrsproblems zu betrachten. Nur durch den aufeinander abgestimmten Massnahmenmix des Mobilitätskonzeptes erreichen wir das Ziel eines auch zu den Stosszeiten möglichst gut fließenden Verkehrs im ganzen Land. Die S-Bahn ist nicht mehr, aber auch nicht weniger als ein erster Schritt auf diesem Weg – und ohne ersten Schritt wird es bekanntlich schwierig, den

zweiten, dritten und vierten zu tun. Letztlich ist es auch so, dass selbst die Einwohner von Triesenberg, die den weitesten Weg zu einer S-Bahn-Haltestelle haben, von dieser und weiteren Massnahmen profitieren werden. Nämlich dann, wenn sie auf dem Weg zur Arbeit oder in der Freizeit in Vaduz, Schaan, Bendern oder Eschen nicht mehr oder weniger lange im Stau stehen werden.

Es darf auch festgehalten werden, dass es in unserem kleinen Lande nur miteinander geht, um das für alle beste Resultat, und nicht um den eigenen kleinen Vorteil. Es muss ein erster Schritt getan werden. Links und rechts von uns wird an die Zukunft gedacht; machen wir mit und sagen nicht immer «Nein».

Angesichts all dieser Überlegungen sprechen sich der Bürgermeister sowie die Vorsteher aller elf Gemeinden klar für die Realisierung der S-Bahn Liechtenstein und ihrer flankierenden Massnahmen aus.

Anzeige

JA

zur S-BAHN!

...JA für unsere Zukunft

www.mobileslichtenstein.li

Quelle: Liewo, 16.8.2020



Als Schülerin in Feldkirch bin ich auf den ÖV angewiesen, und habe hier meine Erfahrungen gemacht. Von Schaanwald aus bin ich mit dem Bus gut bedient, da bis zur HAK der Bus eine eigene Spur hat. Ungern denke ich aber zurück an Bus-Fahrzeiten von über einer Stunde während meines Sozialen Jahres in Sargans. Hier gibt es leider keinen Zughalt mehr in Schaanwald, der mich in elf Minuten nach Buchs bringen würde, von wo es dann beste Anschlüsse nach Sargans gibt.

Natalina Pisani, Schaanwald

JA zur S-BAHN!

... JA für unsere Zukunft – für unsere Kinder und Enkel



Unsere derzeitigen Verkehrsträger stammen allesamt aus dem «letzten Jahrtausend» und sind für eine prosperierende Entwicklung unseres Landes nicht gewappnet. Die Bevölkerung und der Zustrom an Pendlern sind überproportional gewachsen. Indem wir vorausschauend handeln und die Mobilität auf allen Verkehrsträgern weiterentwickeln, bleiben wir attraktiv und gut erreichbar. Dafür braucht es moderne, hindernisfreie Infrastrukturen. Mit der S-Bahn machen wir einen ersten wichtigen Schritt in die richtige Richtung für eine zukunftsorientierte Mobilität.

Georg Matt, Mauren



Als Studentin schätze ich gute ÖV-Anbindungen sehr, sowohl im Nah- als auch im Fernverkehr. Mit der S-Bahn erhalten wir die sinnvolle Nutzung der bereits vorhandenen Schiene und die Schliessung der Lücke zwischen den beiden S-Bahnen im St. Galler Rheintal und in Vorarlberg. Für die Verbindung des Unter- und Oberlandes setze ich auf ein gut getaktetes und auf den Bahnverkehr abgestimmtes Busnetz. Dies entlastet auch unsere Umwelt, wovon wiederum alle profitieren!

Deborah Koller, Ruggell



Um die Lebensqualität und Standortattraktivität in Liechtenstein erhalten zu können, müssen wir uns um die Infrastruktur kümmern. Der richtige Mix aus ÖV, Langsamverkehr und motorisiertem Individualverkehr ist unsere Zukunft. Wir müssen an die nächsten Generationen denken, an unsere Kinder und Enkelkinder. Wir haben heute die Chance, die Weichen für die Zukunft von uns und unseren Nachkommen in die richtige Richtung zu stellen.

Isabell Schädler, Schaan



Die Weichen für das Verkehrssystem in Liechtenstein müssen wir so stellen, dass sich für künftige Generationen eine innovative Mobilitätszukunft entwickeln kann. Es sind alle Verkehrsträger einzubinden, so ist die nahtlose S-Bahn-Vernetzung mit St. Gallen und Vorarlberg genauso wichtig wie Optimierungen im strassengebundenen Verkehr und der Ausbau von Fahrradwegen. Diese Verantwortung müssen wir zur Sicherung unseres Wirtschaftsstandortes und Erhaltung einer gesunden Umwelt wahrnehmen.

Simon Heeb, Eschen



Mobilität ist in einer stetig wachsenden Gesellschaft ein essenzielles Thema und erfordert ein nachhaltiges und zukunftsorientiertes Konzept. Aus meiner Sicht ist für viele Liechtensteiner im Moment das eigene Auto die erste Assoziation, wenn sie an Mobilität denken. Damit diesbezüglich ein Umdenken stattfinden kann, braucht es eine fundamentale Verbesserung der Alternativen. Die S-Bahn sehe ich hierbei als einen ersten Schritt in die richtige Richtung.

Nicola Kollmann, Ruggell



Für mich wird in Zukunft die Anbindung an die S-Bahn in der Schweiz und in Österreich sehr wichtig sein. Je nachdem welche Studienrichtung ich wählen werde, muss ich oft zu meiner Uni in der Schweiz oder Österreich pendeln. Daher ist für mich die Verbesserung der S-Bahn Liechtensteins ein erster wichtiger Schritt. Damit der Bus nicht vermehrt im Stau steht, ist ein Ausbau der Busspuren nötig.

Viviana Oehry, Eschen



Ein Hauptbahnhof für Liechtenstein in Eschen-Nendeln mit direkten Verbindungen in die Metropolen unserer Nachbarstaaten – das ist staatspolitisch ein Meilenstein! Die S-Bahn dient als Bindeglied zwischen der Litemobil und dem Individualverkehr. Für den Regionalverkehr mit internationaler Erreichbarkeit ist dies ein wichtiger Mosaikstein. Einfach wunderbar!

Philipp Eigenmann, Nendeln



Für mich haben der Umwelt- und Klimaschutz grosse Bedeutung. Es ist daher an der Zeit, das Liechtenstein sein Verkehrsproblem mit umweltfreundlichen Massnahmen wie einer Förderung des öffentlichen Verkehrs auf Strasse und Schiene löst. Wir Jugendlichen sind es gewohnt, uns mit dem ÖV zu «bewegen», wenn die Verbindungen sehr gut und schnell sind, so wie bei den angrenzenden modernen S-Bahnen in St. Gallen und Vorarlberg. Ein JA zur S-Bahn ist ein JA für unsere Zukunft.

Elias Kaiser, Mauren



Stillstand bedeutet Rückschritt. Dies gilt auch für unser Verkehrsnetz. Das Mobilitätskonzept ist breit aufgestellt und mir gefällt die Sicht auf unterschiedliche «Wegarten» wie z.B. Strasse, Schiene, Langsam- und Aktivverkehrswege. Das passt zu unserem individuellen Zeitgeist und hat ein grosses Potenzial für unsere künftigen Generationen. Die Zukunft der Mobilität sehe ich in den umweltschonenden und nachhaltigen Technologien.

Bettina Fuchs, Balzers



Ich bin in meinem Job auf das Auto angewiesen. Mir ist wichtig, dass nicht nur ein Element vorangetrieben wird, sondern dass in Zukunft ein Zusammenspiel aller Verkehrsträger – sprich S-Bahn/Bus/Langsamverkehr – realisiert wird. Die Dörfer und Wohnquartiere müssen vom Durchgangsverkehr befreit werden und so sind Optimierungen für den motorisierten Individualverkehr in stark frequentierten Zentrumsbereichen unumgänglich.

Mario Bühler, Triesenberg



www.mobileslichtenstein.li

Quelle: lie:zeit/polit:zeit Nr. 87, August 2020, S. 18–19

Contra-Kampagne

Freie Fahrt für die Vernunft: Nein zur S-Bahn!



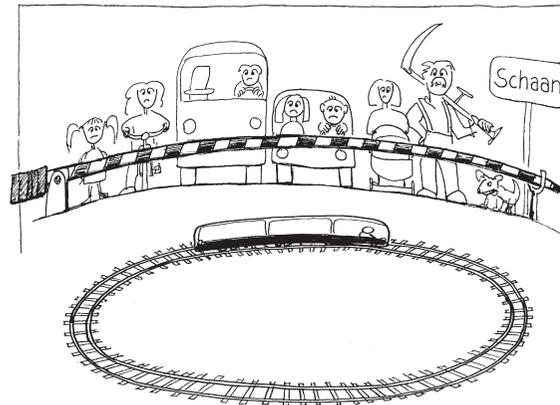
Quelle: transparent 3 (DpL) – Juli 2020

Kein Mobilitäts-Chaos:



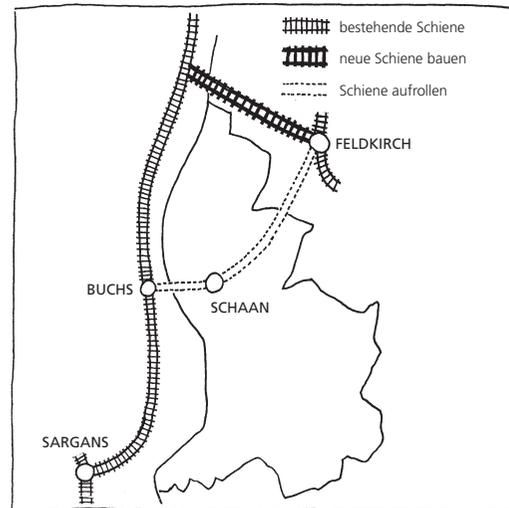
NEIN zum S-Bahn-Ausbau!

Quelle: transparent 4 (DpL) – August 2020



D'Schranka wörd erscht wedr offa gmacht, wenn s'Bähli volla ischt.

Quelle: hoi du 2/20 – Juli 2020



Das Bahntrasse wäre geradezu prädestiniert für eine Entlastungs- und Umfahungsstrasse von Schaanwald bis nach Buchs. Für den Güterverkehr wäre eine direkte Verbindung von Feldkirch ans Schweizer Schienennetz sinnvoller als der Ausbau der Bahnstrecke Feldkirch-Buchs durch Liechtenstein zu einer S-Bahn.

Quelle: hoi du 2/20 – Juli 2020



Quelle: Liechtensteiner Volksblatt, 23.7.2020

Contra-Kampagne

DU – Die Unabhängigen



Was uns der Doppelspur-Ausbau wirklich bringen wird!

Quelle: Liechtensteiner Volksblatt, 23./25.7.2020

DU – Die Unabhängigen



17, 28 oder 41 Güterzüge* täglich durch Schaan

Was verschweigt der Verkehrsminister noch?

* Quelle: ÖBB

Quelle: Liechtensteiner Volksblatt, 1.8.2020

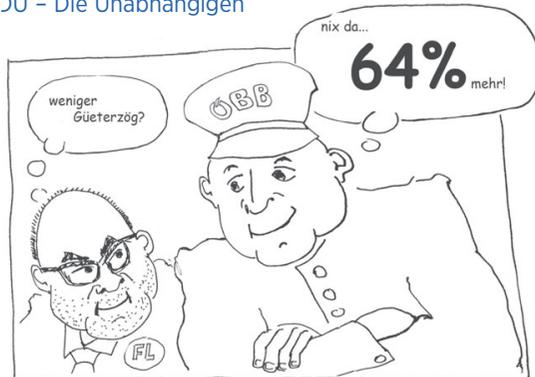
DU – Die Unabhängigen



VCL Vize-Chef, Freie Liste und unsere Wirtschafts-bosse meinen, alleine die S-Bahn sei die Zukunft.

Quelle: Liechtensteiner Volksblatt, 8.8.2020

DU – Die Unabhängigen



Was uns der Doppelspur-Ausbau wirklich bringen wird!

Quelle: Liechtensteiner Volksblatt, 30.7.2020

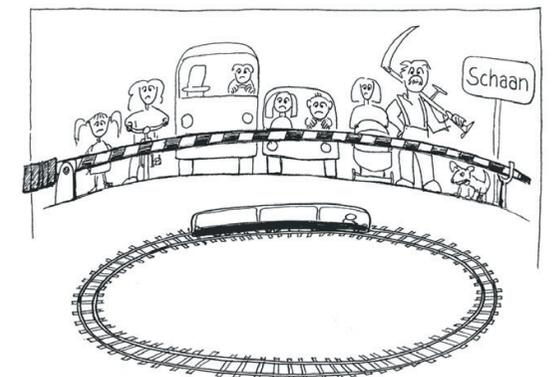
DU – Die Unabhängigen



Der VCL weiss, wie es geht = **profitiera tuat no d'ÖBB**

Quelle: Liechtensteiner Volksblatt, 6.8.2020

DU – Die Unabhängigen

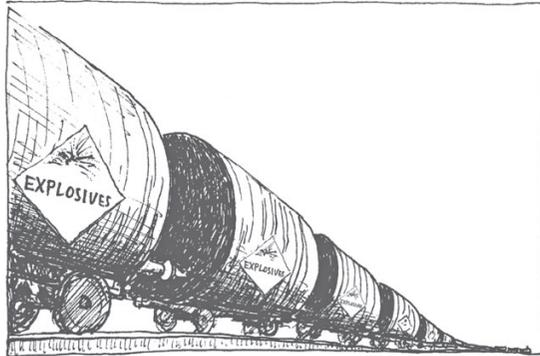


NEIN zur S-Bahn – profitiera tuat no d'ÖBB

Quelle: Liechtensteiner Volksblatt, 13./14./22.8.2020

Contra-Kampagne

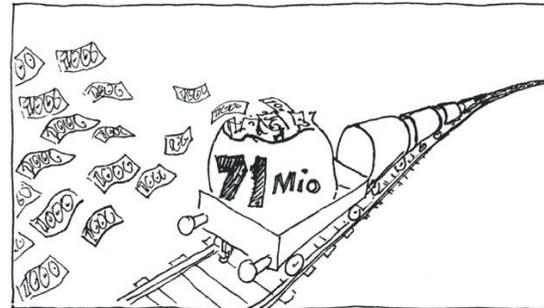
DU – Die Unabhängigen



ÖBB-Güterzüge: Ist das unsere Eisenbahnromantik? Und ist uns das 71 Millionen wert? Profitiera tuat no d'ÖBB! Darum NEIN zur S-Bahn.

Quelle: Liechtensteiner Volksblatt, 20.8.2020

DU – Die Unabhängigen



NEIN zur S-Bahn – profitiera tuat no d'ÖBB

Quelle: Liechtensteiner Volksblatt, 27.8.2020

Abstimmungsinformation der Regierung

In der Abstimmungsinformation der Regierung wurden zu allen drei Volksabstimmungen jeweils auf einer Seite die Pro-, auf einer Seite die Contra-Position vertreten.

Siehe Pro- und Contra-Argumente auf der folgenden Seite.



REGIERUNG
DES FÜRSTENTUMS LIECHTENSTEIN

Informationen zu den Volksabstimmungen vom 30. August 2020

- Abänderung der Verfassung vom 5. Oktober 1921 (Initiativbegehren «HalbeHalbe»)
- Gesetz vom 5. März 2020 über die Abänderung des Bürgerrechtsgesetzes (doppelte Staatsbürgerschaft bei Einbürgerungen)
- Finanzbeschluss vom 4. Juni 2020 über die Genehmigung eines Verpflichtungskredites für den Ausbau der Eisenbahnstrecke Feldkirch – Buchs SG für eine S-Bahn Liechtenstein



Quelle: Information zur Volksabstimmung vom 30. August 2020. Hg. Regierung des Fürstentums Liechtenstein, Pro und Contra auf S. 6 und 7.

Abstimmungsinformation der Regierung

S-Bahn

Ja, damit Liechtenstein auch in Zukunft gut fährt

6 | Sehr geehrte Stimmbürgerinnen Sehr geehrte Stimmbürger

Die Bahnlinie zwischen der heutigen S-Bahn Vorarlberg und der S-Bahn St. Gallen hat sich seit ihrem Bau im Jahr 1872 kaum verändert. Während in Vorarlberg und im Kanton St. Gallen mehrere 100 Millionen Franken in den Ausbau der Bahn- und Strasseninfrastruktur investiert werden, ist Liechtensteins Infrastruktur in den letzten Jahrzehnten kaum ausgebaut worden.

Stark gewachsen sind seit den 1970er Jahren hingegen die Anzahl der Beschäftigten sowie die Bevölkerung in Liechtenstein, was die Zahl der Verkehrsteilnehmer stark erhöht. Liechtensteins Strassen stossen an ihre Kapazitätsgrenzen. Die Eisenbahnlinie, die Liechtenstein seit 150 Jahren an das internationale und regionale Bahnnetz anschliesst, hat ihre Bedeutung für den Personenverkehr über die Jahre immer mehr verloren. Das Potenzial der Schiene für den Personennahverkehr wird aufgrund der eingleisigen Streckenführung, der sanierungsbedürftigen Infrastruktur und den teilweise nicht mehr betriebenen Haltestellen nur sehr beschränkt ausgeschöpft.

Mobilitätskonzept für alle Verkehrsteilnehmer

Das Mobilitätskonzept 2030, das im Landtag auf breite Zustimmung stiess, beinhaltet einen ausgewogenen, aufeinander abgestimmten Mix von 48 Massnahmen und 10 Leitprojekten, mit dem Ziel, unsere Verkehrsprobleme nachhaltig zu lösen. Es beinhaltet konkrete Verbesserungen für den öffentlichen Verkehr, den motorisierten Individualverkehr sowie für Radfahrer und Fussgänger. Von den zehn Leitprojekten befinden sich einige bereits in weit fortgeschrittenen Planungs- und Bewilligungsstadien. Eines davon betrifft die S-Bahn Liechtenstein. Die anderen Leitprojekte, samt jenem zur Erhöhung der Strassenkapazitäten und zur Entlastung des Dorfzentrums von Schaan, sollen auf Vorschlag der Regierung und auf Entscheid des Landtags hin vorangetrieben und zur Umsetzung gebracht werden.

S-Bahn Liechtenstein als Teil einer regionalen Gesamtlösung

Nach intensiven Verhandlungen mit Österreich ist die S-Bahn Liechtenstein heute entscheidungsreif. Der ausgehandelte Finanzierungsschlüssel ist fair und für Liechtenstein vorteilhaft. Der Zeitpunkt ist auch deshalb ideal, da die ÖBB in den kommenden Jahren Modernisierungen an der Infrastruktur vornehmen müssen und Synergien genutzt werden können.

Liechtenstein investiert bei diesem Projekt nur in bauliche Massnahmen auf dem eigenen Hoheitsgebiet. Die liechtensteinischen Investitionen haben den Fokus auf dem Nahverkehr und der Entlastung der Strassen. Österreich übernimmt die Kosten für den Fernverkehr, beteiligt sich jedoch darüber hinaus an Strassenbauprojekten wie der Unterführung der Bahnlinie in Nendeln. Der Verpflichtungskredit beläuft sich auf 71,3 Millionen CHF (inkl. MWSt.), was gemessen an den Gesamtkosten der Erneuerungs- und Erweiterungsinvestitionen zwischen Feldkirch und Buchs von 197 Millionen CHF rund einem Drittel entspricht. In diesen Gesamtkosten ist auch der Ausbau der Haltestellen auf dem Feldkircher Stadtgebiet beinhaltet. In Kombination mit den optimal getaketen Fahrplänen der LIEmobil, der S-Bahn Vorarlberg und dem Ausbau der S-Bahn St. Gallen mit Haltestellen in Trübbach (Fährhütte), Sevelen, Buchs und Salez ist das regionale S-Bahn-System ein attraktives und nutzerfreundliches Verkehrsmittel, das zu einer Entlastung der liechtensteinischen Strassen beitragen wird. Ausführliche Informationen zum Projekt finden sich unter www.mobilitaet2030.li.

S-Bahn als Startschuss für das Mobilitätskonzept 2030

Die stauunabhängige S-Bahn schafft Anschlusssicherheit und erhöht die Pünktlichkeit und Verlässlichkeit des öffentlichen Verkehrs. Das macht den ÖV insgesamt zu einer attraktiven Alternative und Ergänzung im Verkehr. Die S-Bahn schafft zusätzliche Kapazitäten für die Mobilität der Zukunft und ist ein wichtiger erster Schritt. Ein Ja zur S-Bahn trägt zur Wahrung der Attraktivität des Wirtschaftsstandorts Liechtenstein und zur Lebensqualität künftiger Generationen bei. Ein Ja zur S-Bahn hat Signalwirkung zur Umsetzung der weiteren Massnahmen im Mobilitätskonzept 2030.

Die Regierung empfiehlt, der Vorlage zuzustimmen.

Regierung des Fürstentums Liechtenstein

Nein zur S-Bahn

S-Bahn – ein falsches Projekt am falschen Ort

Als S-Bahn gilt eine elektrisch betriebene, auf Schienen laufende Schnellbahn für den Personenverkehr in Grossstädten und Agglomerationen.

Allein bei der Definition zur S-Bahn sollten sich Stimmbürgerinnen und Stimmbürger gut überlegen, ob hier alles mit guten Dingen zu und her geht. Sollen aus unserem Staatsvermögen 71.3 Millionen Franken plus jährlich mindestens CHF 2 Millionen für Unterhaltskosten ausgegeben werden, für eine Zugverbindung, die 80% der liechtensteinischen Gemeinden nicht tangiert?

Glauben wir, dass eine S-Bahn tausende von Personen dazu animieren wird, mit dem Zug von Feldkirch durch Nendeln und Schaan nach Buchs zu fahren? Oder umgekehrt? Wir haben ja schon eine Bahn von Feldkirch nach Buchs, die nur wenig benützt wird. Wieso soll eine S-Bahn diese Tatsache ändern?

Schaan wird im Verkehr erstickt. Die Schranken werden 15 Minuten pro Stunde unten bleiben! Profitiert dadurch der Wirtschaftsstandort Liechtenstein? Profitiert die Umwelt, wenn wir kilometerlange Staus von Buchs und Feldkirch her auf der Strasse haben?

Die S-Bahn dient doch nur dem Güterverkehr. Sie ist ein Vorwand, dass noch mehr Güter zwischen Feldkirch oder Buchs durch unser Land gekarrt werden können. Von Gefahrgüter-Transporten wollen wir erst gar nicht reden!

Liechtenstein braucht eine Lösung für den motorisierten Individualverkehr, aber nicht für den Gütertransport! Die S-Bahn ist nur ein Vorwand für den Ausbau der Bahnstrecke für den Gütertransport.

Es ist geradezu absurd, dass wir mit Staatsgeldern entlang dem Schienentrasse Böden auslösen oder enteignen und sie dann dem Staat Österreich schenken.

Profitieren tut von der S-Bahn nur die ÖBB!

Der VCL, die LGU und die Freie Liste werden alle Hebel bewegen, dass in Liechtenstein kein Millimeter Strasse mehr gebaut wird. Schon seit Jahren gehen die VU- und FBP-Regierungen diesen Verkehrsverhinderern auf den Leim.

Profitieren tut nur die ÖBB – darum Nein!

DU – die Unabhängigen für Liechtenstein

S-Bahn

Nein zur S-Bahn

15 Argumente für ein NEIN:

- Die seit 20 Jahren bestehende S-Bahn mit 18 Fahrten wird nur von sehr wenigen Fahrgästen benützt. Die Züge haben noch lange genügend Kapazität.
- Der Anteil der S-Bahn am Grenzverkehr ist weniger als 1%.
- Inländer werden die S-Bahn praktisch nie und Pendler viel zu wenig nutzen, um eine Entlastung der Strasse zu bewirken.
- Die Verlängerung der Doppelspur bis Nendeln dient vor allem dem Fern- und Güterverkehr. Die Lärmbelastung und das Risiko durch Gefahrguttransporte werden zunehmen.
- 52 Schrankenschliessungen mehr verschlimmern die Verkehrssituation in Schaan (Verkehrsinfarkt).
- Keine Lösung für den Verkehrsknotenpunkt Schaan.
- Es wird über CHF 71.3 Mio. für eine Pendlerbahn und nicht über das Mobilitätskonzept abgestimmt.
- Die Annahmen zu den Fahrgastzahlen sind unrealistisch, weil die Regierung mit einer Steigerung von bis zu 800% innerhalb 5 Jahren rechnet.
- Es besteht kein Zeitdruck, diesen hat nur die ÖBB, weil sie die Infrastruktur an die gesetzlichen Anforderungen anpassen muss und die Kapazität für den Güter- und Fernverkehr steigern will.
- Unzumutbare Strassenführung in Nendeln: Absenkung der Strasse von Eschen her um 7m. Zusätzlich Absenkung der Feldkircherstrasse auf einer Länge von 250m um bis zu 4m.
- Jährliche FL-Kosten von mindestens 2 Mio. Franken. Der Eigenfinanzierungsgrad ist nahezu Null.
- Die S-Bahn Erweiterung benötigt 175 Grundstücke, davon werden fast alle an die ÖBB übertragen. Lange Enteignungsverfahren drohen.
- Mit der S-Bahn droht Road-Pricing (Maut) und Parkplatzbewirtschaftung (Gebühren).
- Die S-Bahn löst die Situation der Staus in den Stosszeiten nicht und ist deshalb bedeutungslos.
- Die Finanzmittel müssen für Projekte mit einem tatsächlichen Mehrwert investiert werden.

Überparteiliches Komitee S-Bahn NEIN

Volksabstimmung: Amtliches Ergebnis

Reihenfolge der Gemeinden in der Grafik gemäss Auflistung in Art. 1 der Verfassung sowie www.abstimmung.li.

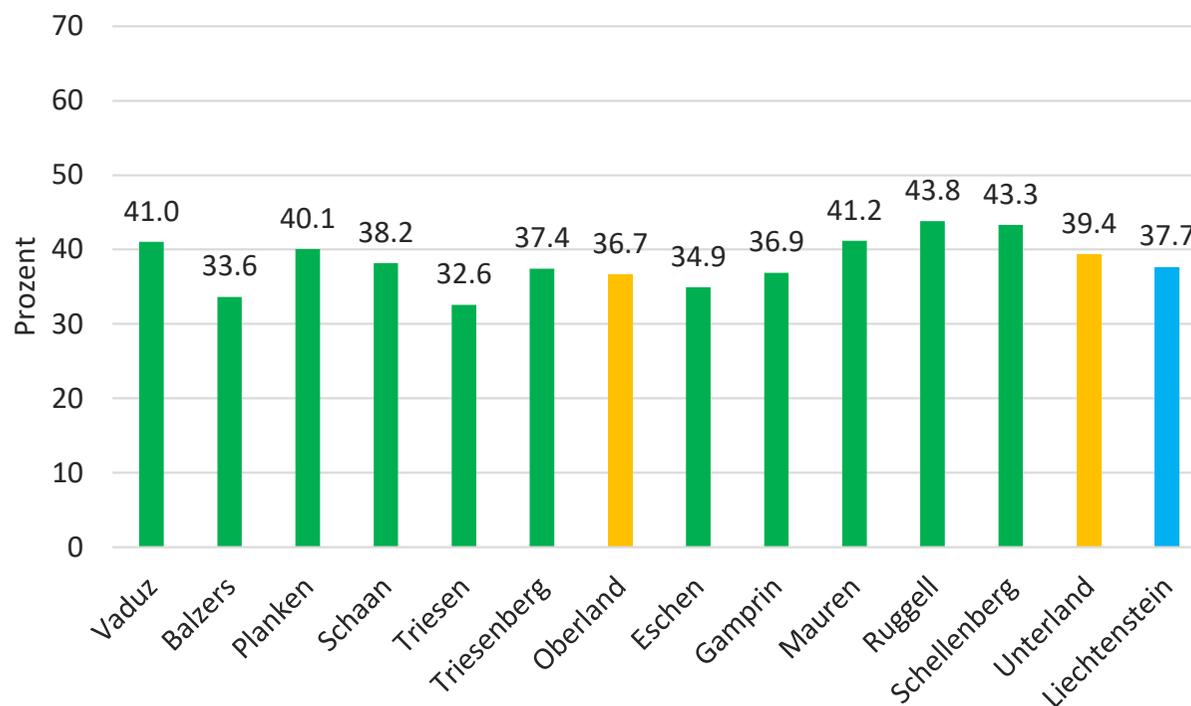
	Zahl
Stimmberechtigte	20'366
Abgegebene Stimmkarten	17'000
Stimmbeteiligung	83,47 %
Total gültige Stimmen	16'651
Ja zur S-Bahn	6'272
Nein zur S-Bahn	10'383
Ja-Anteil	37,67 %
Nein-Anteil	62,36 %

Quelle: Amtliche Kundmachung vom 1. September 2020 (LNR 2020-1262, AP 123.4), in Liechtensteiner Vaterland und Liechtensteiner Volksblatt vom 4. September 2020

Der Finanzbeschluss für die S-Bahn wurde in allen Gemeinden deutlich abgelehnt. Die Zustimmung war in Ruggell (43,8 %) und Schellenberg (43,3 %) am höchsten. Am tiefsten war die Zustimmung in Triesen (32,6 %) und Balzers (33,6 %).

Die Zustimmung fiel im Oberland (36,7 %) etwas tiefer aus als im Unterland (39,4 %).

Abb. 1: Zustimmung zur S-Bahn (in Prozent)



Insgesamt erreichte die Vorlage eine Zustimmung von 37,7 Prozent, während 62,3 Prozent die Vorlage ablehnten.

Unterschriftensammlungen im Vergleich

Eine Unterschriftensammlung war nicht erforderlich, da der Landtag von sich aus den Finanzbeschluss für die S-Bahn einer Volksabstimmung unterbreitete (Landtagsbegehren). Das Referendum musste daher nicht ergriffen werden.

In der Tabelle ist die Zahl der Unterschriften bei Volksinitiativen und Referenden seit 1990 dargestellt. Für ein Referendum oder eine Gesetzesinitiative sind 1'000 Unterschriften erforderlich; für ein Staatsvertragsreferendum oder eine Verfassungsinitiative werden 1'500 Unterschriften benötigt.

Unterschriften für Referenden und Initiativen seit 1990 (grün=Vorlage angenommen)

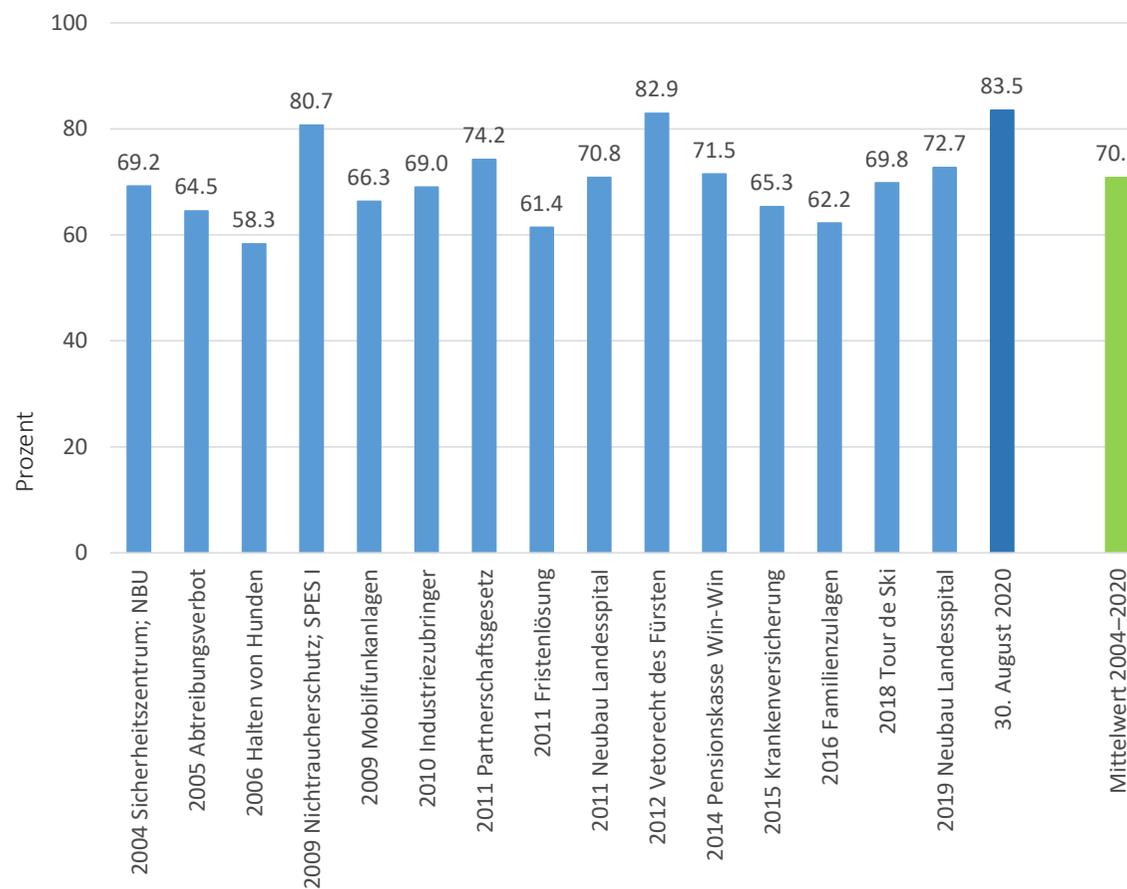
Jahr	Vorlage	Instrument	Quorum	Unterschriften	Ja
1991	Lärmschutz	Referendum	1000	2158	20.3
1991	Sechs-Tage-Woche an Schulen	Initiative	1000	1546	34.7
1992	Staatsvertragsreferendum	Initiative	1500	2618	71.4
1992	Sperrklausel	Initiative	1500	1660	32.3
1992	Diskriminierungsverbot	Initiative	1500	1656	24.6
1993	Landtagsgebäude und Regierungsviertel	Referendum	1000	2657	20.4
1999	Krankenversicherung	Initiative	1000	1972	34.0
2000	Preiswerter Wohnungsbau	Referendum	1000	1616	33.9
2000	Schwerverkehrsabgabe	Referendum	1000	2213	71.0
2002	Verkehrspolitik	Initiative	1500	2431	45.5
2003	Verfassungsrevision (Fürst)	Initiative	1500	6244	64.3
2003	Verfassungsrevision (Komitee)	Initiative	1500	2200	16.6
2004	Obligatorische Unfallversicherung	Referendum	1000	2827	33.7
2004	Polizeigebäude/Sicherheitszentrum	Referendum	1000	3658	31.8
2005	Schwangerschaftsabbruch und Sterbehilfe	Initiative	1500	1891	18.7
2006	Halten von Hunden	Referendum	1000	1608	62.7
2009	Rauchverbot	Referendum	1000	2568	52.2
2009	SPES 1	Referendum	1000	2256	47.1
2009	Mobilfunk	Initiative	1000	2088	57.0
2010	Industriezubringer Schaan	Referendum	1000	1257	51.9
2011	Partnerschaftsgesetz	Referendum	1000	1208	68.8
2011	Schwangerschaftsabbruch	Initiative	1000	1580	47.7
2011	Landesspital	Referendum	1000	2951	41.9
2012	Vetorecht des Fürsten	Initiative	1500	1726	23.6
2014	Pensionskasse - Win-Win-90	Initiative	1000	2361	43.9
2014	Pensionskasse - Win-Win-50	Initiative	1000	2327	49.7
2015	Krankenversicherungsgesetz	Referendum	1000	2636	53.2
2016	Familienzulagen	Initiative	1000	1144	17.6
2018	Tour de Ski	Referendum	1000	1730	40.7
2020	HalbeHalbe	Initiative	1500	1863	21.3

Stimmbeteiligung

Die Stimmbeteiligung war bei den drei am gleichen Tag zur Abstimmung gelangenden Vorlagen (S-Bahn, doppelte Staatsbürgerschaft, Initiative HalbeHalbe) überdurchschnittlich hoch. Sie betrug 83,5 Prozent.

Quellen: Amtliche Kundmachungen zu den Abstimmungen; Stimmbeteiligung nach Geschlecht und Altersklassen jeweils Stabsstelle Regierungskanzlei (Hg.) (Datenquelle betr. Gemeindewahlen: Gemeinden).

Abb. 2: Stimmbeteiligung bei Volksabstimmungen seit 2004 (in Prozent)



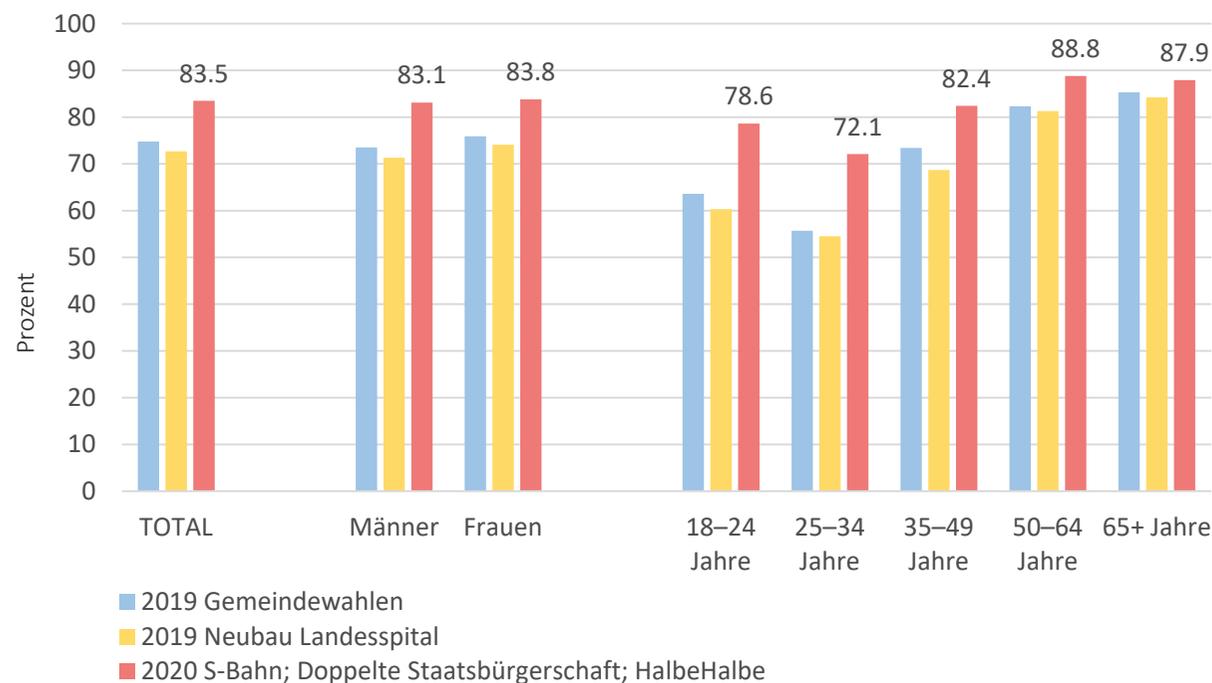
Stimmbeteiligung nach Geschlecht und Alter

Seit den Gemeinderatswahlen 2019 wird die Stimmbeteiligung nach Geschlecht und Altersklassen erhoben, also auch bei der Volksabstimmung vom 19. November 2019 über den Neubau eines Landesspitals und bei der Dreifachabstimmung vom 30. August 2020.

Es zeigt sich, dass Frauen jeweils etwas häufiger teilnehmen als die Männer, Ältere häufiger als Jüngere. Die tiefste Stim- und Wahlbeteiligung weisen allerdings nicht die Jüngsten auf, sondern die Altersklasse der 25- bis 34-Jährigen auf.

Quellen: Amtliche Kundmachungen zu den Abstimmungen; Stimmbeteiligung nach Geschlecht und Altersklassen jeweils Stabsstelle Regierungskanzlei (Hg.) (Datenquelle betr. Gemeindewahlen: Gemeinden).

Abb. 3: Stimmbeteiligung 2019 und 2020 nach Geschlecht und Alter (in Prozent)

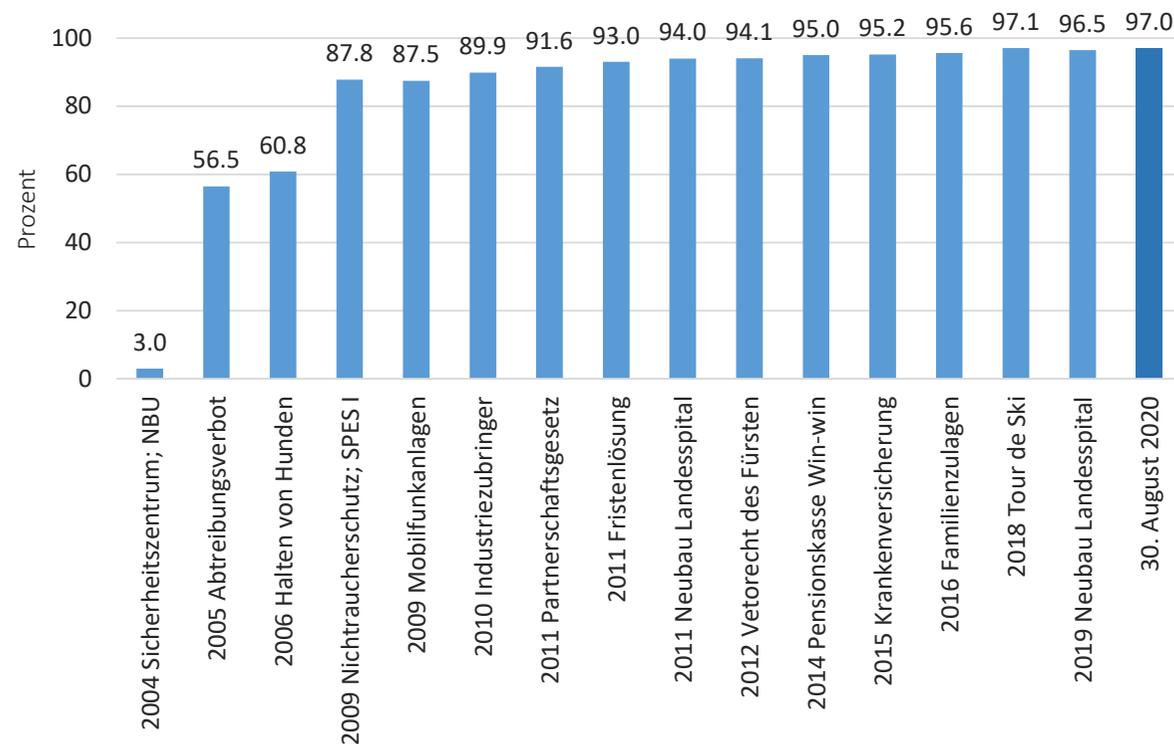


Urnenabstimmung und briefliche Stimmabgabe

Bis zur Volksabstimmung über das Sicherheitszentrum und den NBU-Beitrag im April 2004 konnte nur unter bestimmten Voraussetzungen brieflich an Wahlen und Abstimmungen teilgenommen werden. Mit der Einführung der allgemeinen Briefwahl nahm der Anteil brieflich an Abstimmungen Teilnehmenden rasch zu: 2005 und 2006 betrug der Anteil bereits rund 60 Prozent und bewegt sich seit 2011 bei über 90 Prozent.

Bei der Dreifachabstimmung vom 30. August 2020 betrug der Briefwahlanteil 97,0 Prozent.

Abb. 4: Anteil briefliche Stimmabgabe seit 2004 (in Prozent)



Quelle: Amtliche Kundmachungen zu den Abstimmungsergebnissen; eigene Ermittlungen.

Umfrage zur Volksabstimmung

In Kooperation mit der Vaduzer Medienhaus AG (Liechtensteiner Vaterland, Liewo) führte das Liechtenstein-Institut eine Onlineumfrage durch. Die Konzeption, Durchführung und Auswertung lag im alleinigen Verantwortungsbereich des Liechtenstein-Instituts, während die Vaduzer Medienhaus AG wesentlich für die wiederholte öffentlichkeitswirksame Information und Aufforderung zur Teilnahme an der Umfrage via eigene Print- und Onlinemedien sowie Social-Media-Kanäle zuständig war.

Die Abstimmungsunterlagen wurden den Stimmberechtigten am 13./14. August 2020 zugestellt. Der Briefwahlanteil betrug auch bei dieser Abstimmung wie bei den vorangegangenen 97 Prozent. Die Entscheidung erfolgt also meist deutlich vor dem Wahlsonntag. Entsprechend wurde die Umfrage bereits am 17. August 2020 gestartet, also rund zwei Wochen vor dem Abstimmungstermin. Die Umfrage wurde am Wahlsonntag um Mitternacht beendet.

Die Umfrage stand für alle Bevölkerungsgruppen offen. Die Aufforderung zur Teilnahme erfolgte über liechtensteinische Medienkanäle. Fragen nach Alter, Wohnort und Stimmberechtigung lassen Auswertungen zu, die die Gesamtheit der Umfrageteilnehmenden oder nur die Stimmberechtigten berücksichtigen. In den nachfolgenden Ana-

Informationen zur Datenerhebung

Durchführung	Liechtenstein-Institut
Medienpartner	Vaduzer Medienhaus AG
Fragebogen	Liechtenstein-Institut
Methode	Offene Onlineumfrage
Grundgesamtheit	Keine Begrenzung
Stichprobe	Keine Stichprobe, offene Befragung
Onlinezugang	17.8.2020 (00:00 Uhr) bis 30.8.2020 (24:00 Uhr)
Gültige Teilnahme	1'653 Befragte
Vertrauensbereich/Messgenauigkeit	Max. +/-2,6 Prozent bei 95 Prozent Sicherheit
Daten	SPSS-Datensatz
Gewichtung	Nach Alter, Geschlecht, Bildung, Parteiidentifikation (begrenzt bei max. 4.0 bzw. min. 0.25)

lysen werden in der Regel die Stimmberechtigten berücksichtigt, andernfalls wird dies speziell ausgewiesen.

Verglichen mit der tatsächlichen Zusammensetzung der Bevölkerung beziehungsweise der Stimmberechtigten nach soziodemografischen und Einstellungsmerkmalen

weichen die Umfrageteilnehmenden in einigen Aspekten ab. In der Umfrage sind beispielsweise die Männer, das mittlere Alterssegment und die höheren Bildungsschichten übervertreten (siehe Vergleich in der Tabelle). Solche Verzerrungen sind für Onlineumfragen typisch, nicht nur in Liechtenstein.

Umfrage zur Volksabstimmung

Um diese Verzerrungen im Datensatz auszugleichen, werden in diesem Bericht bei den Datenanalysen Gewichtungen der betreffenden Segmente vorgenommen.

Im Vergleich zu telefonischen Befragungen schneiden Onlineumfragen generell nicht schlechter ab, denn auch bei Telefonumfragen zeigen sich Abweichungen vom Bevölkerungsquerschnitt, allerdings in anderer Richtung, da beispielsweise die Jungen zunehmend untervertreten sind.

Für die statistische Auswertung wurden basierend auf den Umfragedaten teilweise neue Variablen gebildet.

Bei bivariaten Analysen (Kreuztabellen) wird als Assoziationsmass Cramer-V mit Werten zwischen 0 und 1 angegeben, wobei ein hoher Wert auf einen starken Zusammenhang von zwei Variablen hinweist (Wert < 0.3 = schwacher Zusammenhang). Die Signifikanz des Zusammenhangs wird mit n.s. (nicht signifikant) oder mit dem betreffenden Wert ausgewiesen. Werte $p < .050$ gelten als schwach signifikant (*), $p < .010$ als stark signifikant (**), $p < .001$ als hochsignifikant (***)

Stimmberechtigte	IST %	Umfrage %
Geschlecht		
Männer	48.6	63.8
Frauen	51.4	36.2
Alter		
18–29 Jahre	19.5	18.2
30–39 Jahre	14.6	21.5
40–49 Jahre	15.3	19.2
50–59 Jahre	18.3	19.7
60–69 Jahre	15.2	14.2
70+ Jahre	17.1	7.1
Bildung		
Basis	58.9	25.6
Höhere Ausbildung	19.2	26.2
Maturität+	21.9	48.3
Wohngemeinde		
Vaduz	13.7	17.5
Triesen	13.0	12.0
Balzers	13.0	9.8
Triesenberg	8.4	7.6
Schaan	15.1	17.7
Planken	1.3	1.5
Eschen-Nendeln	11.3	10.2
Mauren-Schaanwald	10.4	9.7
Gamprin-Bendern	4.3	4.5
Ruggell	6.3	6.0
Schellenberg	3.2	3.5

Quellen: Eigene Berechnungen auf Basis der Bevölkerungsstatistik (Geschlecht, Alter – nur liechtensteinische Staatsangehörige ab 18 Jahren); Stimmberechtigte in den Gemeinden gemäss www.abstimmung.li; Bildung gemäss Volkszählung 2015 (Obligatorische = Keine Ausbildung, Obligatorische Schule, berufliche Grundbildung; Höhere Ausbildung = Diplommittelschule, Höhere Fach- und Berufsausbildung, Höhere Fachschule; Maturität+ = Maturität, Bachelor, Master, Doktorat; Anzahl 15- bis 17-Jährige gemäss Bevölkerungsstatistik in der Kategorie «Basis» subtrahiert).

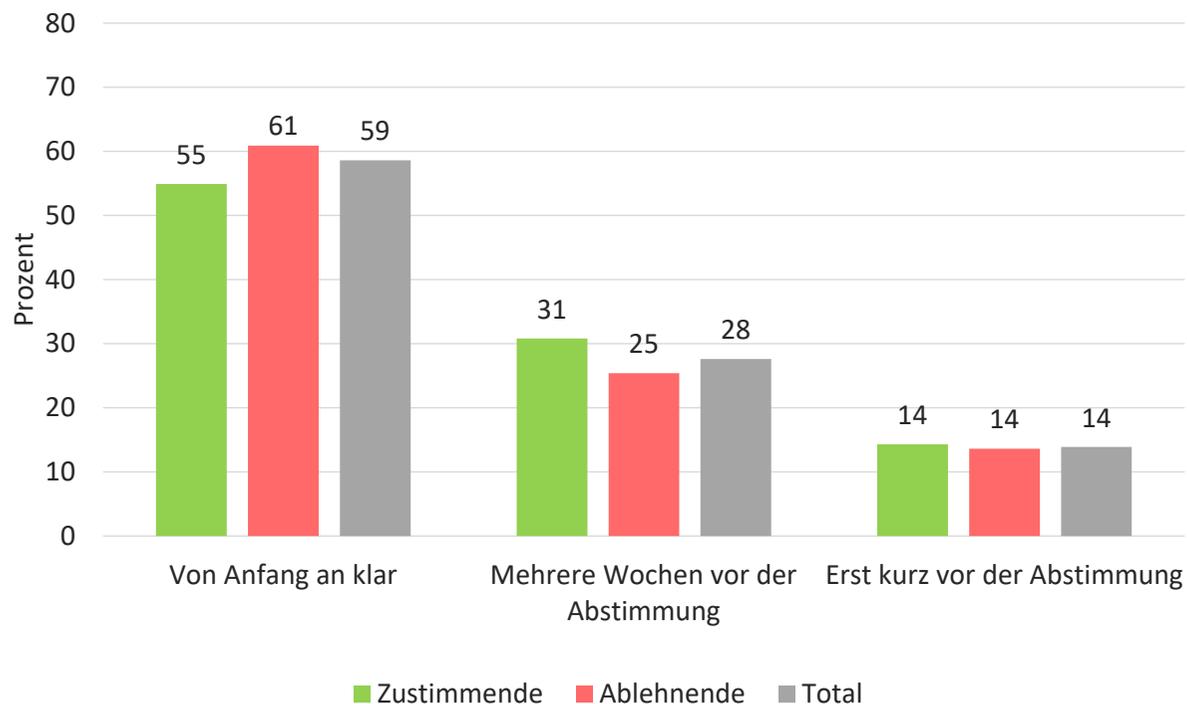
Entscheidungszeitpunkt der Abstimmenden

Filter: Nur Stimmberechtigte
N = 1'470 / Cramer-V = .064 n.s.

Für 59 Prozent war von Anfang an klar, wie sie abstimmen würden. Die Gegner der S-Bahn-Vorlage geben etwas häufiger an, dass dies von vornherein feststand, der Zusammenhang ist allerdings statistisch betrachtet nicht signifikant. Nur 14 Prozent gaben an, dass sie sich erst kurz vor der Abstimmung für ein Ja oder ein Nein entscheiden konnten.

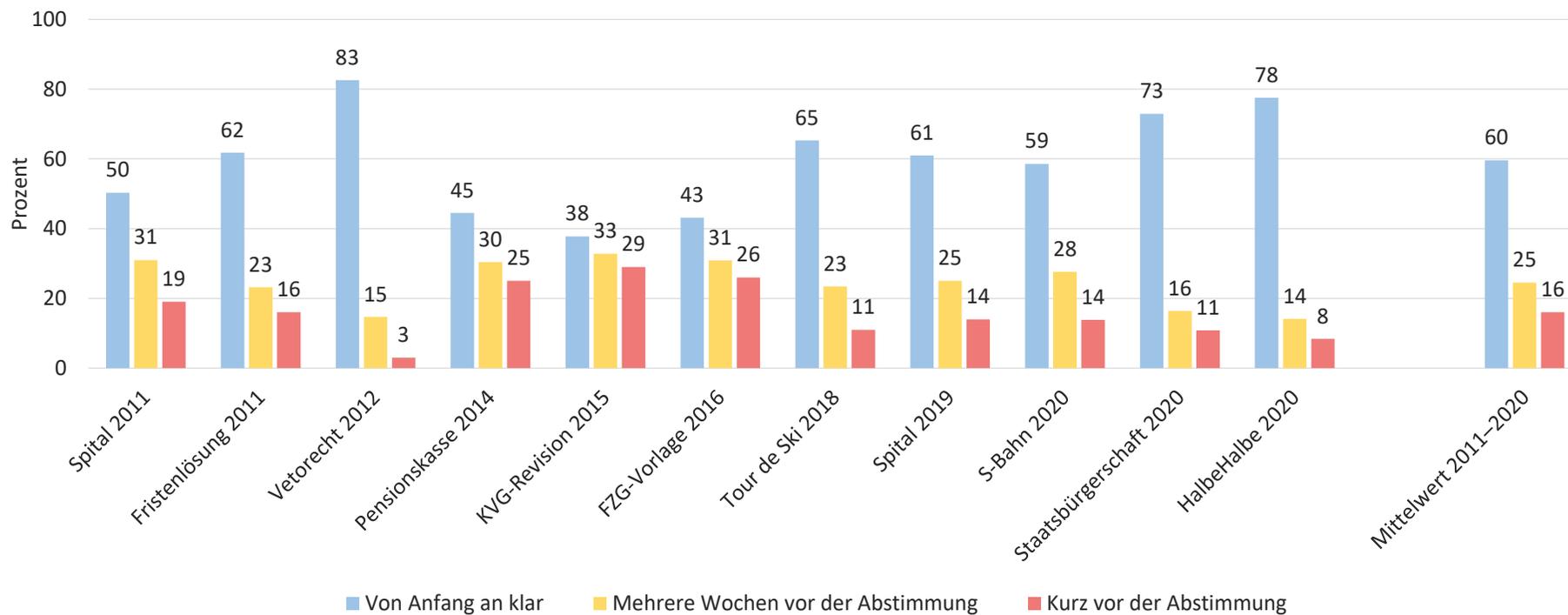
Der Entscheidungszeitpunkt bei der S-Bahn-Abstimmung entspricht ziemlich exakt dem Mittelwert der Abstimmungen seit 2011 (siehe Abbildung auf der folgenden Seite).

Abb. 5: S-Bahn – Entscheidungszeitpunkt der Zustimmungen und Ablehnenden (in Prozent; N = 1'470)



Entscheidungszeitpunkt der Abstimmenden

Abb. 6: Entscheidungszeitpunkt bei Volksabstimmungen seit 2011 (in Prozent; N = div.)



Hauptsächliche Gründe für Zustimmung zur S-Bahn-Vorlage

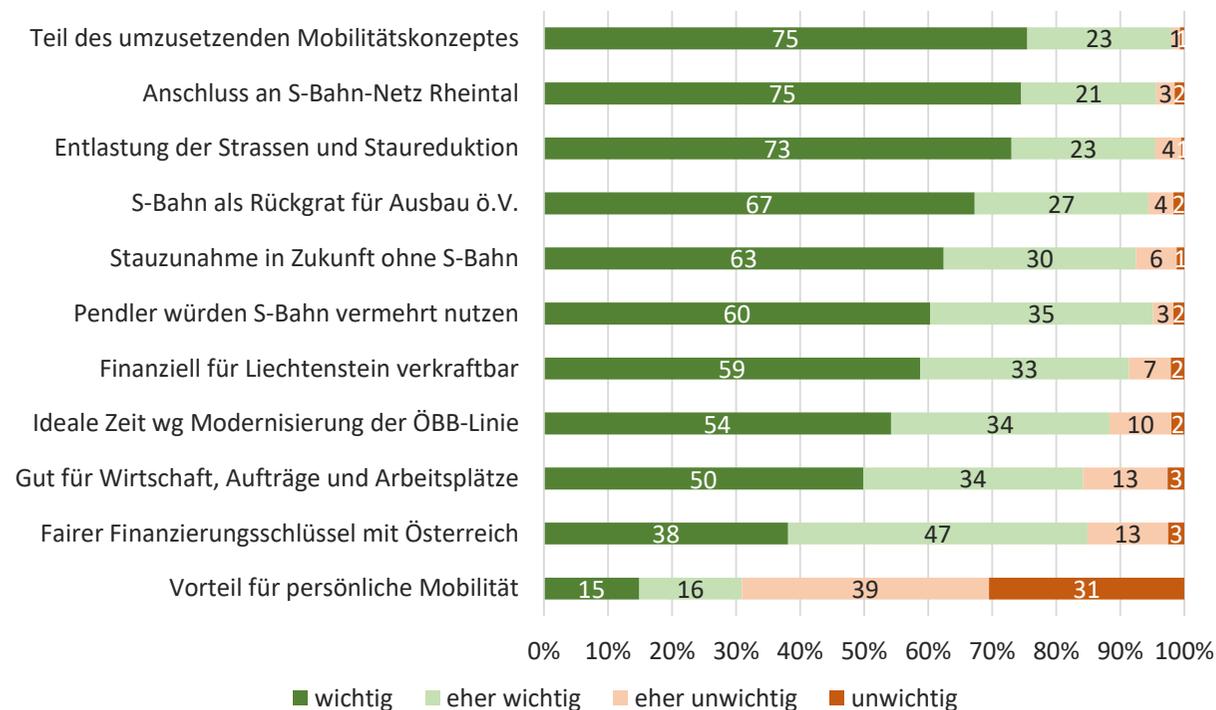
Filter: Nur Zustimmungende

N = 528–584 (ohne «keine Angabe»)

In der Onlineumfrage konnten verschiedene aufgeführte Gründe für eine Zustimmung zum S-Bahn-Projekt angekreuzt werden. Am häufigsten wurde als wichtig erachtet, dass die S-Bahn als Teil eines Mobilitätskonzeptes realisiert werden sollte, dass der Anschluss an das S-Bahn-Netz Rheintal damit gewährleistet werde und dass es eine Entlastung der Strassen mit sich bringe. Zahlreiche weitere Gründe wurden mit grosser Mehrheit als wichtig oder eher wichtig erachtet. Einzig der Vorteil für die persönliche Mobilität wurde als Abstimmungsgrund kaum genannt.

In einer offenen Frage äusserten sich 86 Personen mit eigenen Kommentaren. 15 betonten, dass es sich um ein Zukunftsprojekt oder eine Investition für die kommenden Generationen handle. 14 hoben hervor, dass sich Liechtenstein mit den Nachbarstaaten solidarisch verhalten sollte. 11 plädierten gegen einen Stillstand in Verkehrsfragen oder darüber hinaus. Ebenfalls 11 erwähnten die Bedeutung der internationalen Erreichbarkeit. 10 hoben hervor, dass die S-Bahn ein Teil eines breiter angelegten Verkehrskonzeptes sei, ebenfalls 10 Mal wurden Argumente betreffend Umwelt oder Klimaschutz

Abb. 7: S-Bahn – Gründe für Zustimmung (in Prozent; N = 528–584)



ins Feld geführt. Weitere Nennungen bezogen sich auf die Förderung des öV und des Langsamverkehrs, die Bedeutung der regionalen Vernetzung, oder darauf, dass das Projekt gut finanzierbar sei, vielleicht vermehrt Güter auf der Schiene transportiert würden oder dass der Zeitpunkt richtig gewählt sei.

Hauptsächliche Gründe für Ablehnung der S-Bahn-Vorlage

Filter: Nur Ablehnende

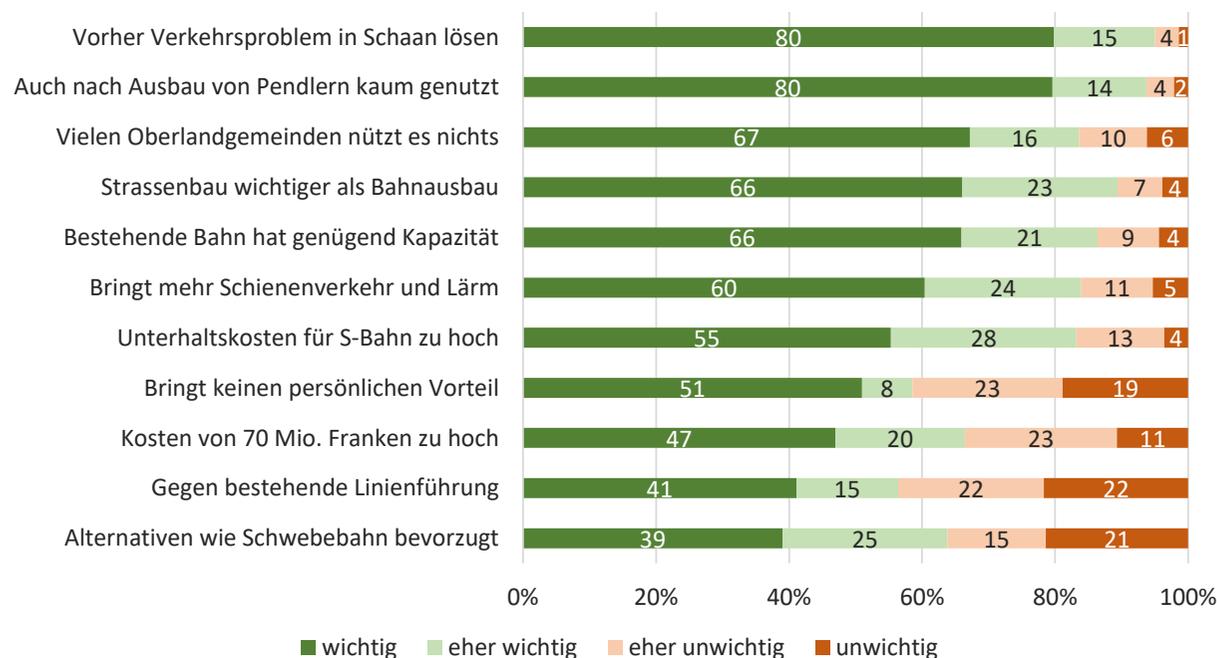
N = 860–917 (ohne «keine Angabe»)

In der Onlineumfrage konnten verschiedene aufgeführte Gründe für eine Ablehnung des S-Bahn-Projektes angekreuzt werden. Am häufigsten wurden das Problem Schaan und die Skepsis bezüglich einer künftigen Nutzung der S-Bahn genannt. Zahlreiche weitere Argumente fanden mehrheitlich Zustimmung.

In einer offenen Frage konnten weitere Gründe genannt oder Kommentare abgegeben werden. Insgesamt machten 192 Befragte davon Gebrauch. Mit Abstand am häufigsten, nämlich 71-mal, wurde kritisiert, dass das Konzept nicht ausgereift oder unvollständig sei. In 26 Kommentaren wurde teils massive Kritik an der Pro-Kampagne geübt («Mogelpackung», «manipulative Information», «übertriebene Werbekampagne», «aggressives Auftreten», «elende Kampagnen», «abstruse Polemik», «Gehirnwäsche mündiger Bürger»).

Knapp 20-mal wurde die Verkehrssituation in Schaan thematisiert, ebenso, dass nur Österreich oder die ÖBB profitieren, dass das Projekt zu teuer sei oder Geld am falschen Ort investiert werde, dass kein Umsteigeeffekt zu erwarten sei, ferner dass man besser

Abb. 8: S-Bahn – Gründe für Ablehnung (in Prozent; N = 860–917)



das Bus- oder Velosystem ausbauen sollte, teilweise auch mit der Forderung nach Tarifsenkungen oder Gratisbus.

Weitere Kommentare bezogen sich darauf, dass nicht ganz Liechtenstein vom Projekt profitiere, die Situation in Nendeln wurde

genannt, Hinweise zum zunehmenden Güterverkehr und Lärm, zur mangelnden Parkplatzbewirtschaftung, oder es wurden auf alternative Modelle verwiesen und die Bahn als nicht zeitgemäss charakterisiert.

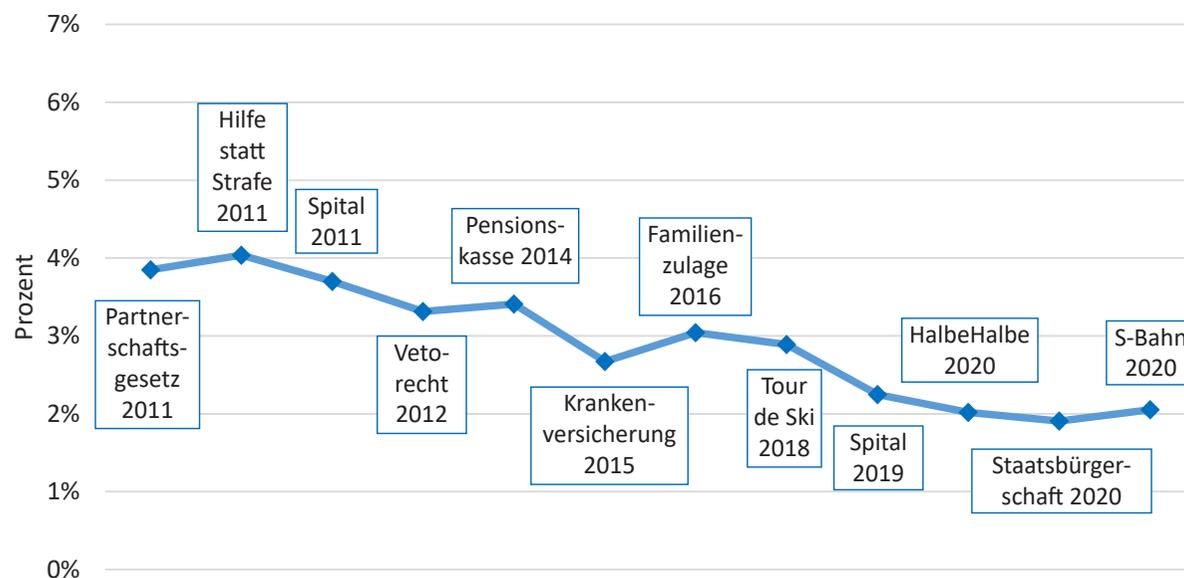
Ungültige Stimmen

Bei der S-Bahn-Abstimmung waren nur 2,1 Prozent (349 Stimmen) ungültig. Diese verteilen sich auf 160 ungültig brieflich abgegebene Stimmen, 61 nicht eingelegte Stimmkuverts, 109 ungültige Stimmzettel in den Stimmkuverts und 19 leere Stimmkuverts.

Im Vergleich zu anderen Abstimmungen seit 2011 liegt der Anteil der ungültigen Stimmen auf einem tiefen Niveau.

Quelle: Amtliche Kundmachung vom 1. September 2020 (LNR 2020-1262, AP 123.4), in Liechtensteiner Vaterland und Liechtensteiner Volksblatt vom 4. September 2020.

Abb. 9: Anteil ungültige Stimmen bei Volksabstimmungen seit 2011



Hauptsächliche Gründe für Nichtteilnahme an der Volksabstimmung

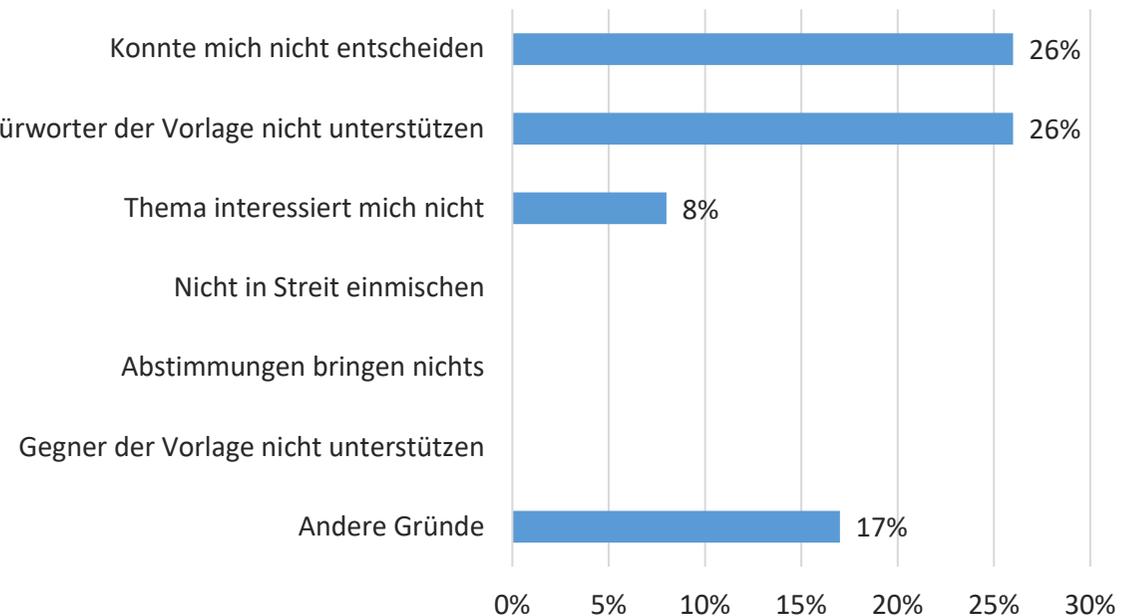
Filter: Nur Stimmberechtigte, die an der Volksabstimmung nicht teilnehmen wollten

N = 9

Nur 9 Stimmberechtigte, die an der Umfrage teilnahmen, erklärten, dass sie an der Volksabstimmung über die S-Bahn nicht teilnehmen wollten.

Hauptsächliche Gründe waren, dass man sich nicht entscheiden konnte oder dass man die Befürworter der S-Bahn nicht unterstützen wollte. Aufgrund der kleinen Fallzahl sind diese Aussagen aber nicht repräsentativ.

Abb. 10: S-Bahn – Gründe für Nichtteilnahme an der Abstimmung (in Prozent; N = 9)

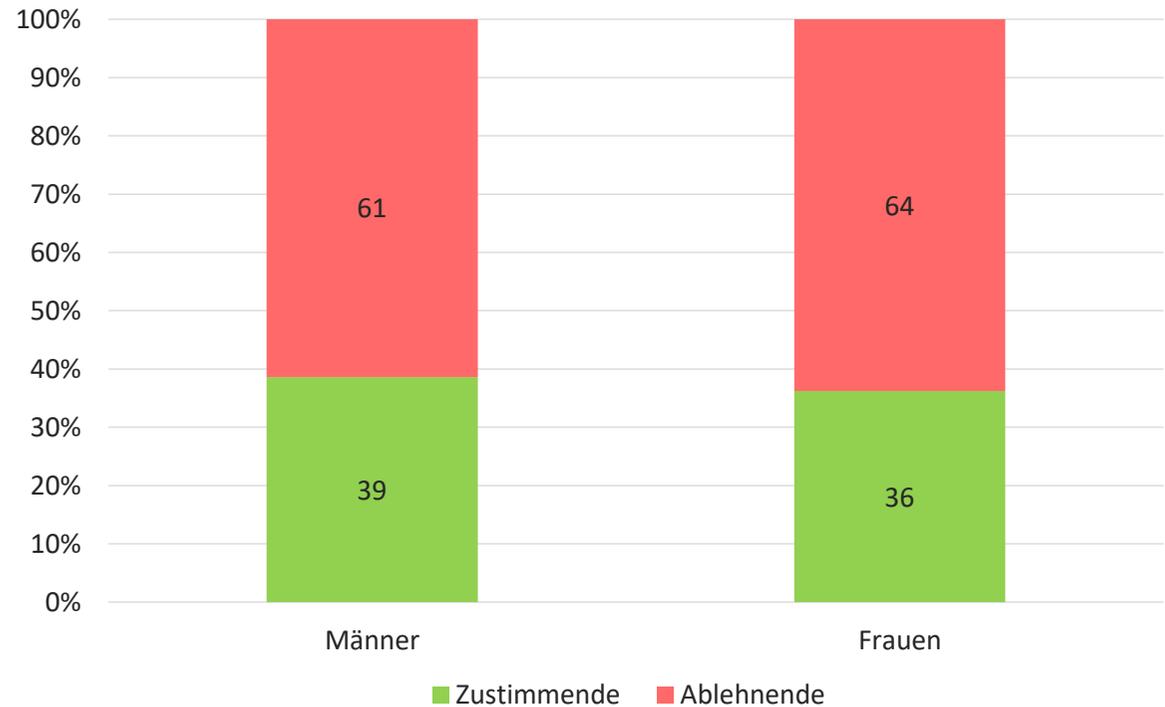


Stimmverhalten nach Geschlecht

Filter: Nur Abstimmende
N = 1'429 / Cramer-V = .024 n.s.

Die Vorlage zur S-Bahn wurde von beiden Geschlechtern deutlich abgelehnt.

Abb. 11: S-Bahn – Zustimmung und Ablehnung nach Geschlecht
(in Prozent; N = 1'429)



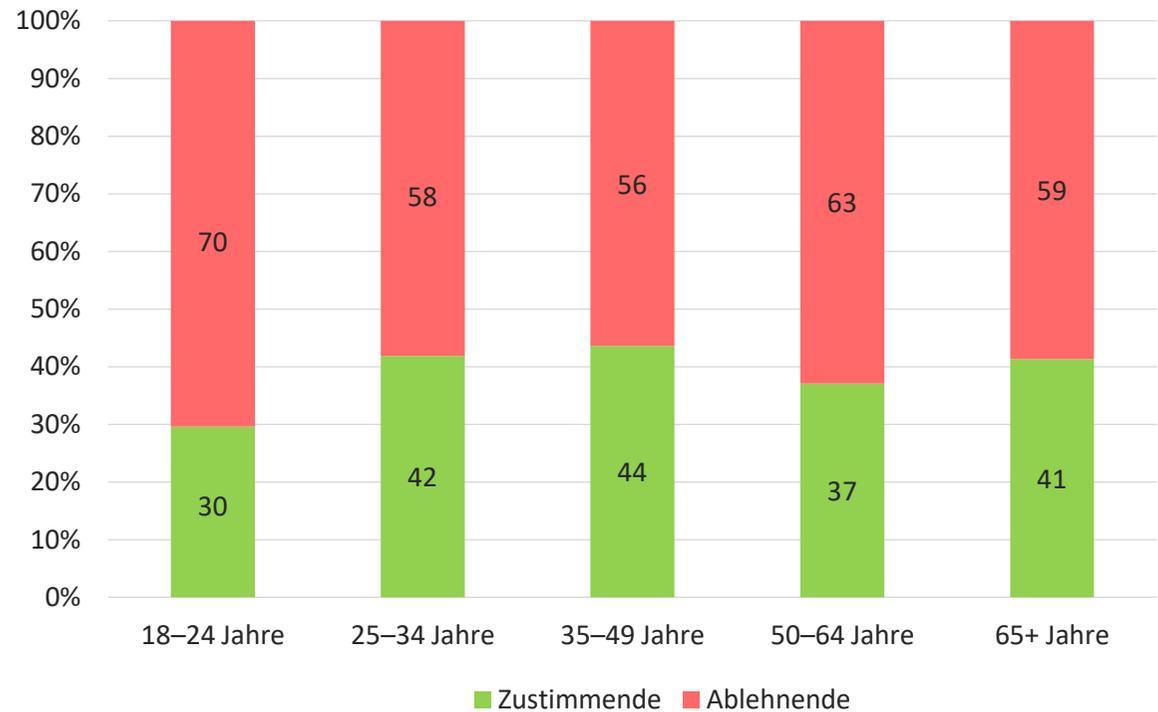
Stimmverhalten nach Alter

Filter: Abstimmende

N = 1'429 / Cramer-V = n.s.

Die Ablehnung der S-Bahn-Vorlage war in allen Alterssegmenten ähnlich hoch. Am tiefsten war die Zustimmung im jüngsten Segment mit 30 Prozent. Der Zusammenhang zwischen Alter und Stimmverhalten gilt jedoch statistisch als nicht signifikant.

Abb. 12: S-Bahn – Zustimmung und Ablehnung nach Alter (in Prozent; N = 1'429)

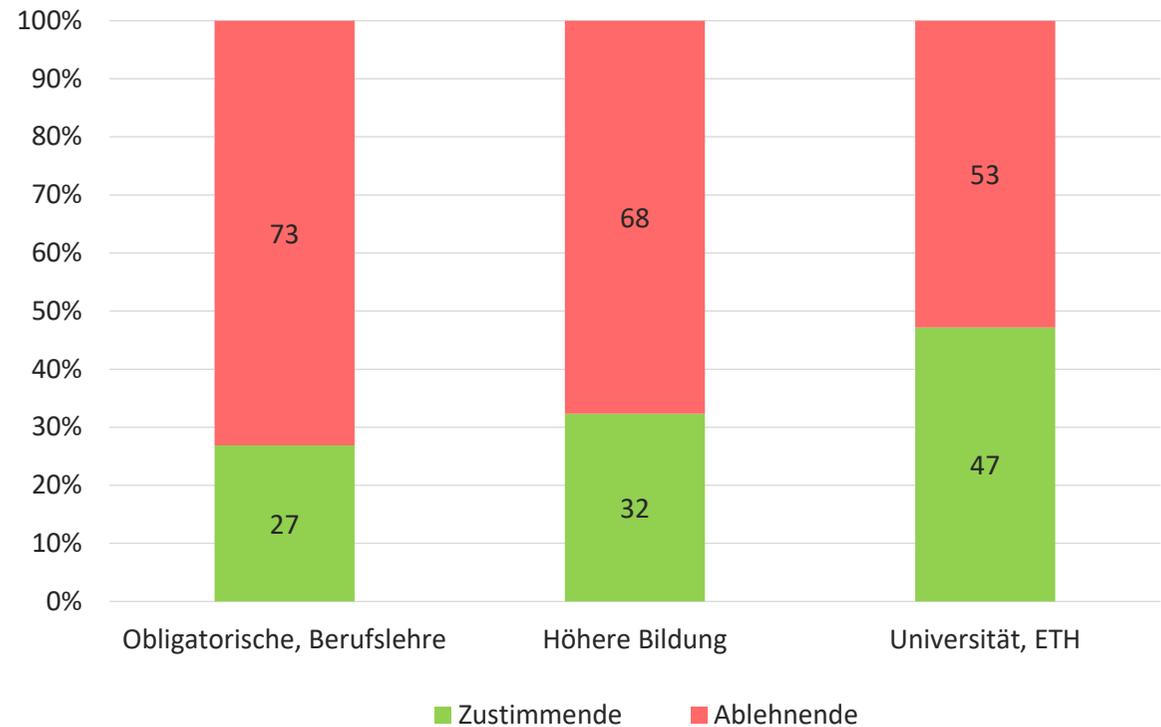


Stimmverhalten nach Ausbildung

Filter: Abstimmende
N = 1'429 / Cramer-V = .185***

Die Zustimmung zur S-Bahn-Vorlage nimmt mit steigendem Bildungsniveau signifikant zu. Während im tiefsten Bildungssegment die Vorlage von 73 Prozent abgelehnt wurde, stimmte im höchsten Bildungssegment knapp die Hälfte der Vorlage zu.

Abb. 13: S-Bahn – Zustimmung und Ablehnung nach höchster abgeschlossener Ausbildung (in Prozent; N = 1'429)



Stimmverhalten nach Mitgliedschaft in Vereinen und Interessengruppen

Filter: Nur Abstimmende

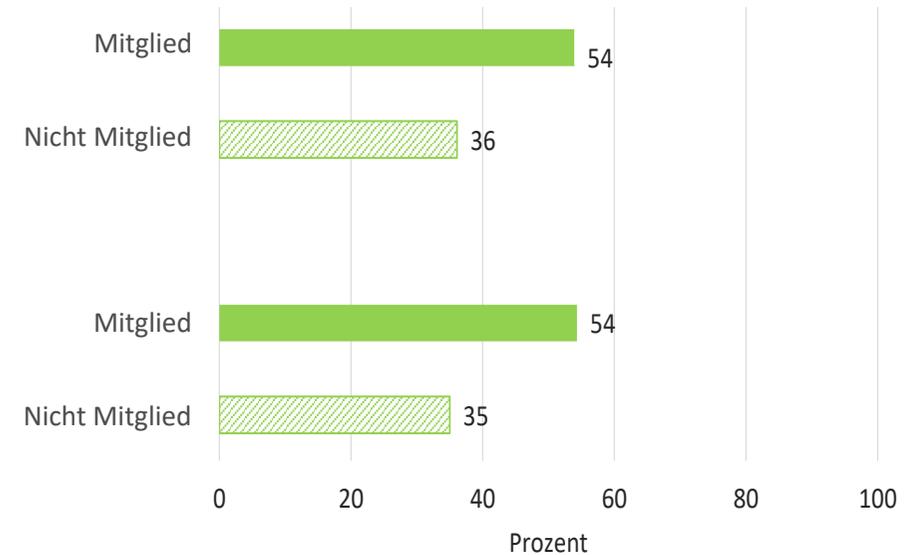
N = 1'349–1'350 (in Klammer: davon Mitglieder)
(in Klammer: Cramer-V/sig.).

Umwelt, Natur: N = 1'349 (165) (.120***)
Politisches: N = 1'350 (230) (.150***)

Mitglieder in Vereinigungen des Natur- und Umweltschutzes – einschliesslich VCL – votierten deutlich häufiger für die S-Bahn als Nichtmitglieder (54 beziehungsweise 36 Prozent). Das Gleiche gilt für Mitglieder in politischen Vereinigungen.

Abb. 14: S-Bahn – Zustimmung nach Mitgliedschaft in Vereinigungen (in Prozent; N = 1'349–1'350)

Vereinigung
Umwelt, Natur



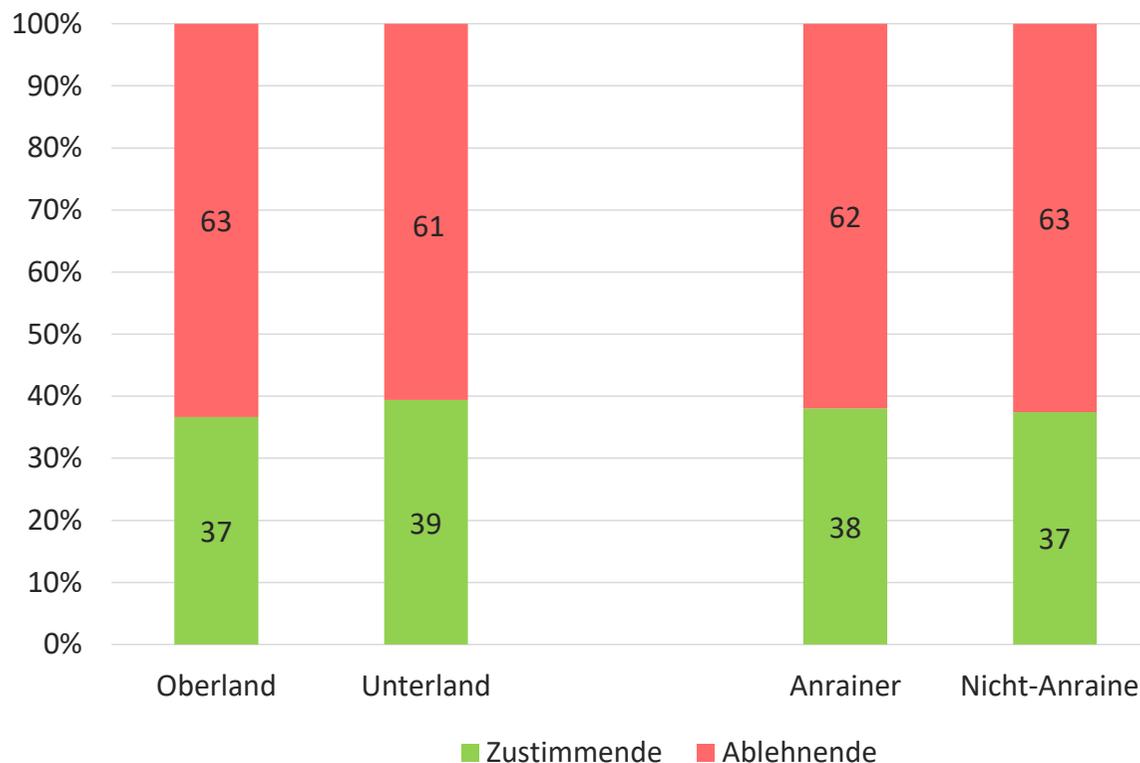
Stimmverhalten nach Wahlkreis und S-Bahn-Anschluss

Quelle: Amtliches Abstimmungsresultat; eigene Berechnung

Zwischen dem Oberland und dem Unterland zeigen sich nur geringe Differenzen: Im Unterland wurde mit 39,4 Prozent dem S-Bahn-Projekt etwas häufiger zugestimmt als im Oberland mit 36,7 Prozent.

Wenn man die S-Bahn-Anrainergemeinden — Schaan, Eschen-Nendeln und Mauren-Schaanwald — miteinander vergleicht, zeigt sich ein noch geringerer Unterschied: In den Anrainergemeinden gab es eine Zustimmung von 38 Prozent, in den anderen Gemeinden nur einen halben Prozentpunkt weniger.

Abb. 15: S-Bahn – Zustimmung und Ablehnung nach Gemeindegruppen (in Prozent; N = 16'651; amtliches Resultat)



Zusammenfassung: Soziodemografische Merkmale und Stimmentscheid

Filter: Nur Abstimmende

N = 1'471

In einer binär-logistischen Regressionsanalyse wird geprüft, wie gross der Einfluss der verschiedenen soziodemografischen Merkmale auf den Stimmentscheid ist. In die Berechnung fliessen folgende Variablen ein: Geschlecht, Alter, höchste abgeschlossene Ausbildung, Wahlkreis und Anrainerlage.

In einem weiteren Schritt werden Variablen ohne jegliche oder mit zu vernachlässigender Erklärungskraft aus dem Modell entfernt. Am Ende bleibt noch Bildung als Variable mit hochsignifikantem Einfluss. Die Erklärungskraft ist jedoch bescheiden (Nagelkerkes R-Quadrat=.035).

Hinweis Nagelkerkes R-Quadrat < 0.1 = Modell mit schlechter Erklärungsgüte; 0.1–0.5 = mittlere Erklärungsgüte; >0.5 = gute Erklärungsgüte.

Stimmverhalten nach Besitz Halbtaxabonnement

Filter: Nur Abstimmende

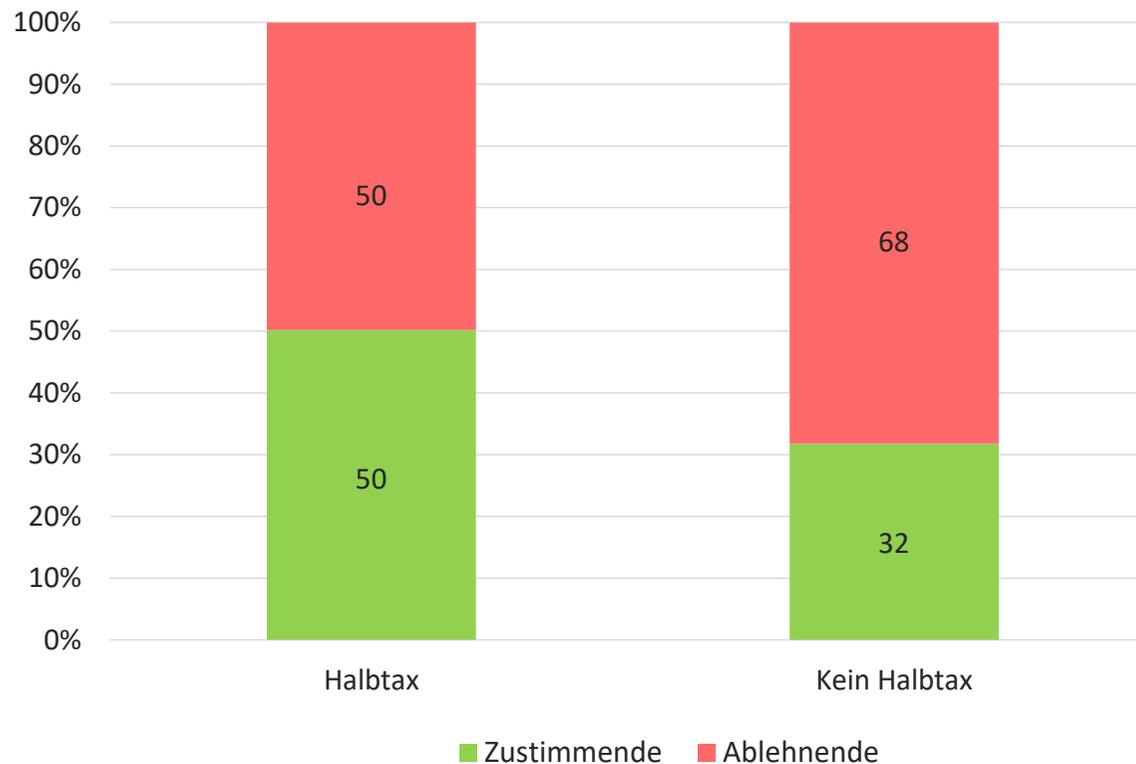
N = 1'326 / Cramer-V = .182***

Halbtax: N = 480

Kein Halbtax: N = 846

Besitzer/-innen eines Halbtaxabos für die Bahn oder einer vergleichbaren Bahnkarte stimmten der S-Bahn-Vorlage deutlich häufiger zu als die anderen. 50 Prozent der damit Ausgestatteten stimmten der Vorlage zu, in der Personengruppe ohne Bahnvergünstigungskarte waren es nur 34 Prozent.

Abb. 16: S-Bahn – Zustimmung und Ablehnung nach Besitz Halbtaxabo (in Prozent; N = 1'326)



Stimmverhalten nach Autobesitz und Fahrvolumen

Filter: Nur Abstimmende

Auto: N = 1'192

Kein Auto: N = 124

Total: N = 1'316 / Cramer-V = .070*

Fahrkilometer pro Jahr: N = 1'283

0 km: N = 124

bis 5'000 km: N = 266

bis 10'000 km: N = 487

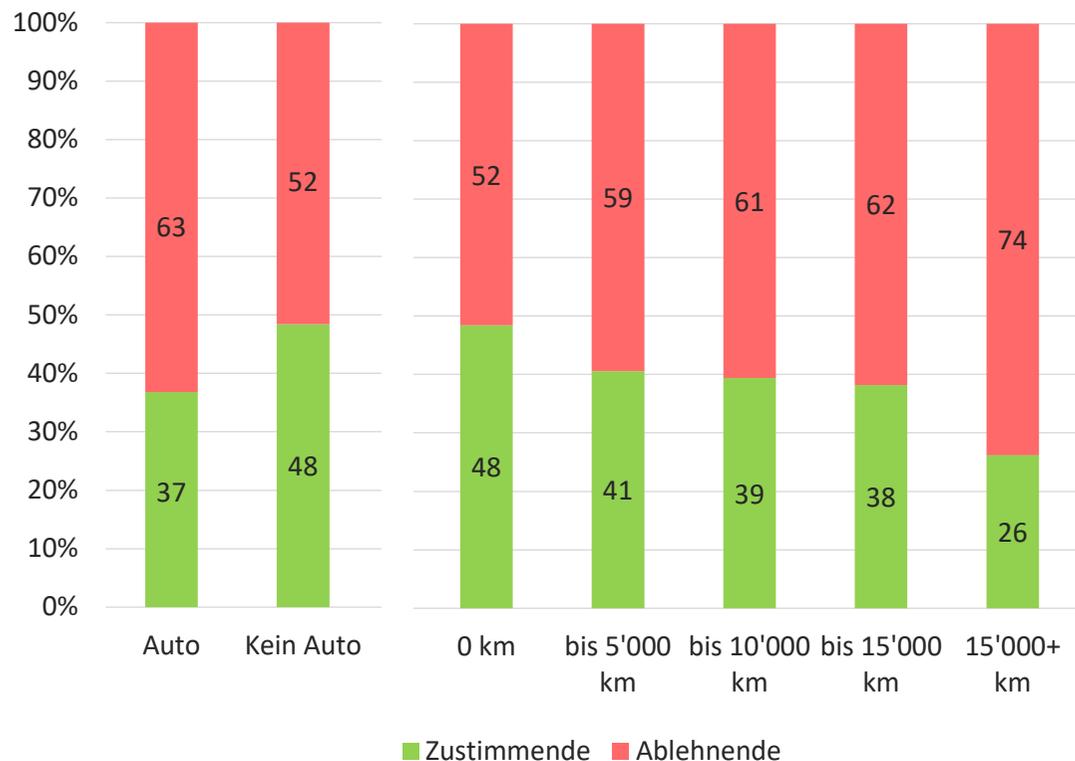
bis 15'000 km: N = 204

mehr als 15'000 km: N = 202

Total: N = 1'283 / Cramer-V = .121**

Personen ohne eigenes Auto haben der S-Bahn-Vorlage eher zugestimmt als Autobesitzer/-innen (48 zu 37 Prozent). Ebenso zeigt sich ein Zusammenhang zwischen der pro Jahr gefahrenen Strecke, die mit dem Auto zurückgelegt wird, und der Zustimmung beziehungsweise Ablehnung der S-Bahn. Intensive Autonutzer/-innen haben das Projekt deutlicher abgelehnt als diejenigen, die kein Auto besitzen. Dazwischen liegen die Autofahrer/-innen mit einem jährlichen Streckenvolumen von bis zu 15'000 km, bei denen keine wesentliche Differenz im Abstimmungsverhalten festgestellt werden kann.

Abb. 17: S-Bahn – Zustimmung und Ablehnung nach Autobesitz und jährlich gefahrenen Kilometern (in Prozent; N = 1'192 bzw. 1'283)



Zusammenfassung: Mobilitäts- aspekte und Stimmverhalten

Filter: Nur Abstimmende

N = 1'471

Eine binär-logistische Regressionsanalyse bestätigt, dass der Besitz eines Halbtaxabos das Abstimmungsverhalten deutlich stärker beeinflusste als der Besitz eines Autos oder die jährlich mit dem Auto zurückgelegten Kilometer. Insgesamt weisen diese Variablen allerdings nur eine schwache Erklärungsgüte auf (Nagelkerkes R-Quadrat=0.37).

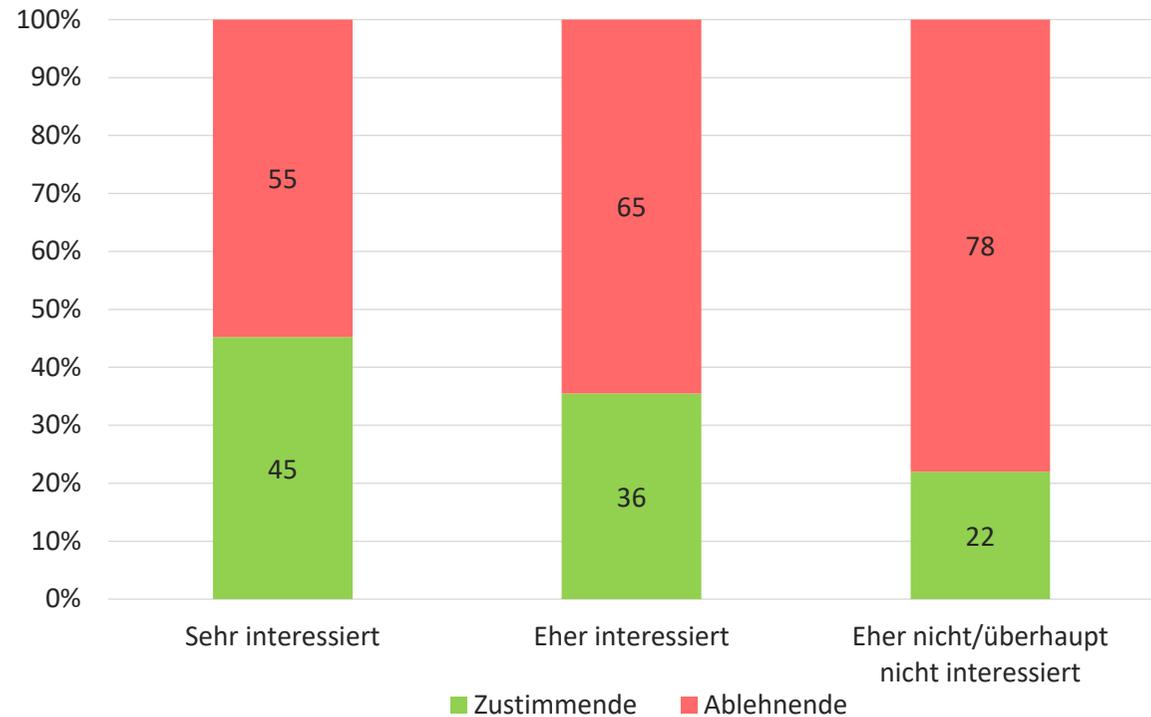
Hinweis Nagelkerkes R-Quadrat < 0.1 = Modell mit schlechter Erklärungsgüte; 0.1–0.5= mittlere Erklärungsgüte; >0.5 = gute Erklärungsgüte.

Stimmverhalten nach politischem Interesse

Filter: Nur Abstimmende
N = 1'417 / Cramer-V = .151***

Bei den politisch sehr Interessierten fand die S-Bahn-Vorlage mit 45 Prozent die höchste Zustimmung. Von den politisch wenig oder überhaupt nicht Interessierten lehnten dagegen 78 Prozent die Vorlage ab.

Abb. 18: S-Bahn – Zustimmung und Ablehnung nach politischem Interesse (in Prozent; N = 1'417)



Stimmverhalten nach Parteineigung

Filter: Nur Abstimmende

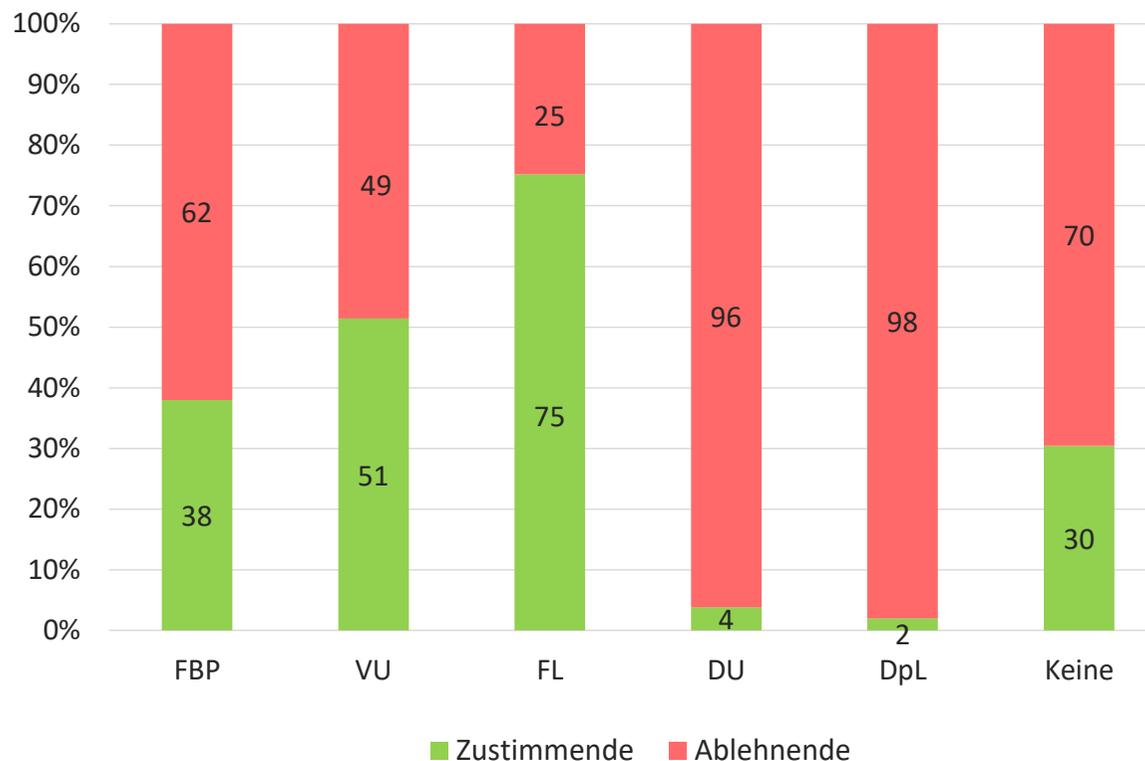
N = 1'308 / Cramer-V = .392***

Es zeigt sich ein hochsignifikanter Zusammenhang zwischen der Parteineigung und dem Abstimmungsverhalten. Anhänger/-innen von DU und DpL lehnten die S-Bahn mit überwältigender Mehrheit ab (96 bzw. 98 Prozent), während die Anhänger/-innen der FL der Vorlage mit 75 Prozent zustimmten.

Zwischen diesen Polen liegen die Anhänger/-innen der FBP und der VU wie auch diejenigen, die keiner Partei nahe stehen. Dabei stimmten die Anhänger/-innen der VU mit 51 Prozent stärker zu als diejenigen der FBP mit 38 Prozent oder Stimmberechtigte ohne Parteineigung mit 30 Prozent.

FL, VU und FBP hatten im Vorfeld der Abstimmung eine Ja-Empfehlung abgegeben, DU und DpL sprachen sich gegen das S-Bahn-Projekt aus. Die beiden Grossparteien FBP und VU konnten ihre Anhängerschaft zu wenig überzeugen. Die VU, die mit Daniel Risch das zuständige Ministerium für Infrastruktur, Wirtschaft und Sport innehat, welches öffentlichkeitswirksam für das Projekt warb, erreichte in den eigenen Reihen nur ein Patt zwischen Zustimmenden und Ablehnenden. Im Lager der FBP resultierte sogar

Abb. 19: S-Bahn – Zustimmung und Ablehnung nach Parteineigung (in Prozent; N = 1'308)



eine deutliche Ablehnung mit 62 Prozent. Bei den Stimmenden ohne Parteineigung wurde die S-Bahn-Vorlage mit 70 Prozent noch deutlicher abgelehnt.

Stimmverhalten nach Links-Rechts-Selbsteinstufung

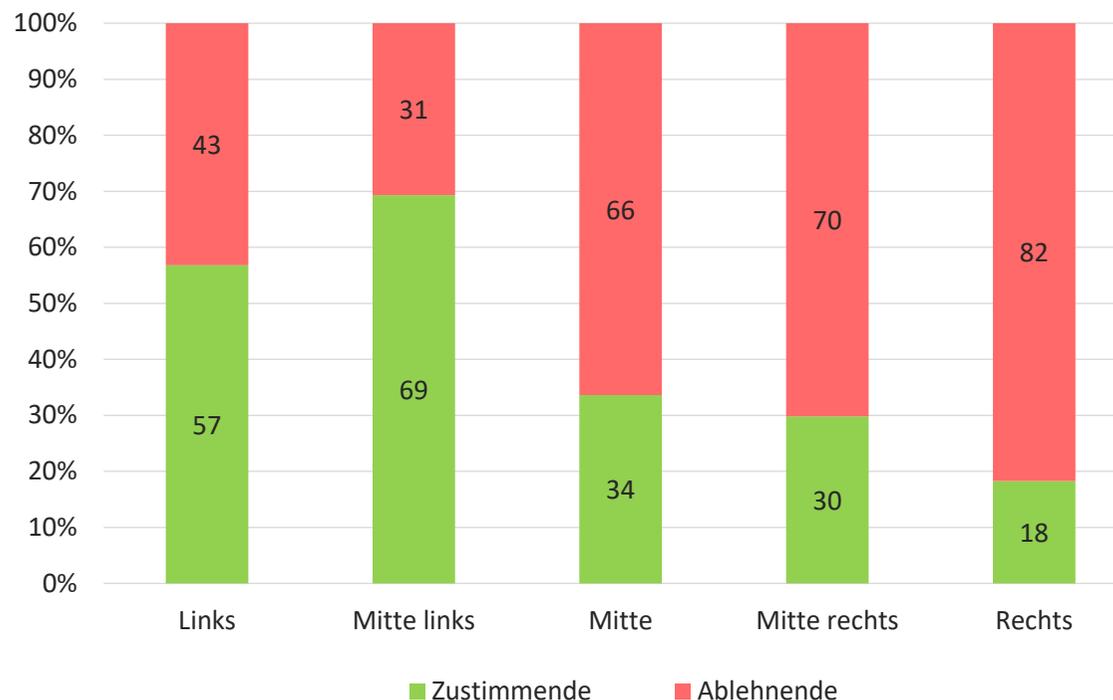
Filter: Nur Abstimmende

N = 1'301 / Cramer-V = .346***

Die Befragten sollten sich auf einer Skala von 0 bis 10 im politischen Spektrum verorten, wobei 0 ganz links und 10 ganz rechts bedeutet. In der Abbildung bedeuten «Links» und «Rechts» die Werte von 0 bis 2 beziehungsweise 8 bis 10. «Mitte links» und «Mitte rechts» bedeuten die Werte 3–4 beziehungsweise 6–7, während der Wert 5 die «Mitte» markiert.

Es zeigt sich ein hochsignifikanter Zusammenhang zwischen der Links-Rechts-Selbsteinstufung und dem Abstimmungsverhalten: Die Linken stimmten dem S-Bahn-Projekt zu, das mittlere und noch deutlicher das rechte Lager stimmten mit grosser Mehrheit gegen das Projekt.

Abb. 20: S-Bahn – Zustimmung und Ablehnung nach Links-Rechts-Selbsteinstufung (in Prozent; N = 1'301)



Stimmverhalten nach Zufriedenheit mit der Demokratie

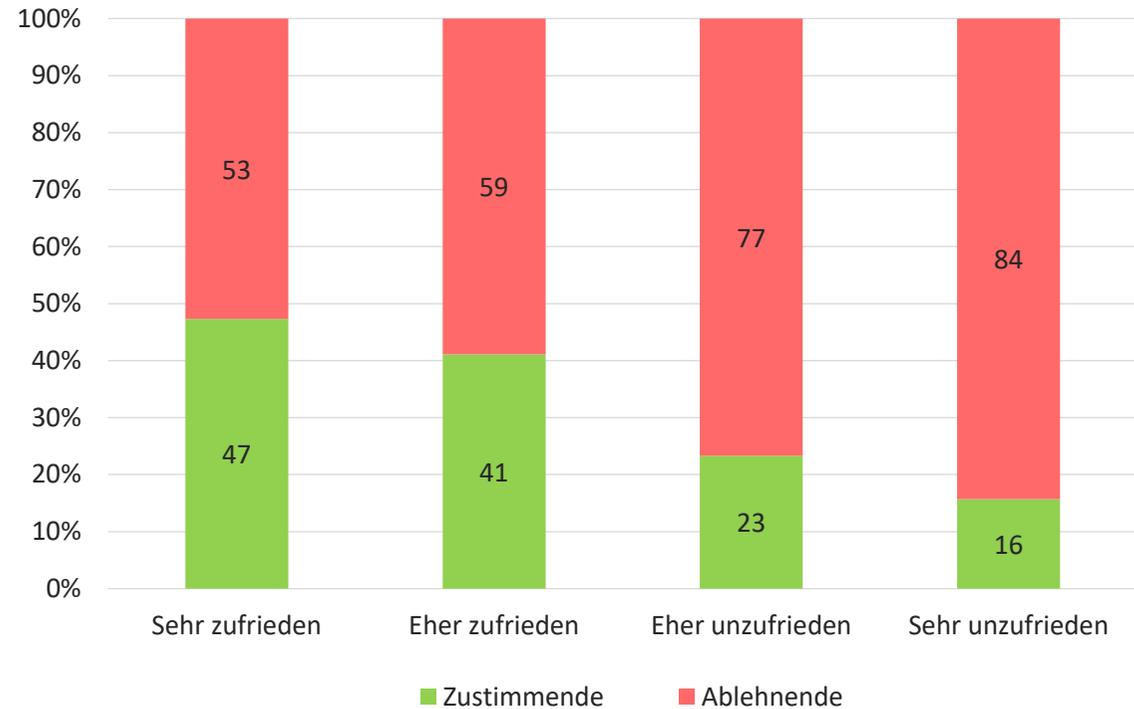
Filter: Nur Abstimmende

N = 1'360 / Cramer-V = .190***

Zufriedenheit mit der Demokratie und das Abstimmungsverhalten korrelieren, da die Ablehnung bei den Unzufriedenen deutlich höher war als bei den Zufriedenen.

Der Zusammenhang ist statistisch hochsignifikant.

Abb. 21: S-Bahn – Stimmentscheid nach Zufriedenheit mit der Demokratie (in Prozent; N = 1'360)



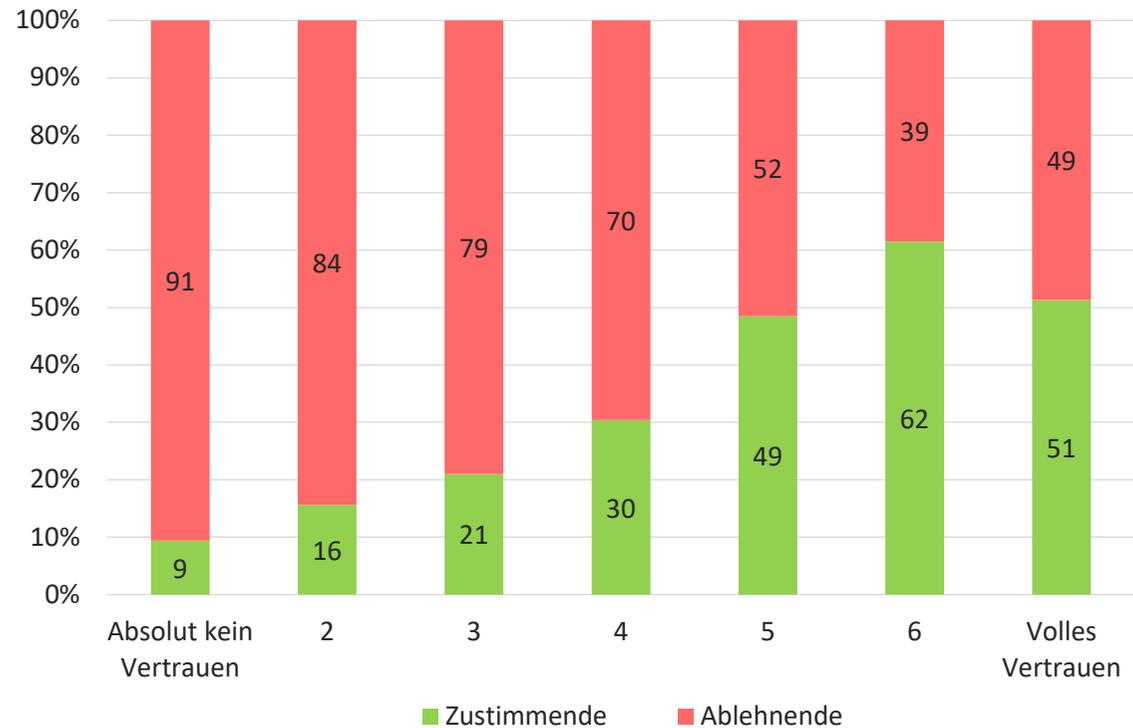
Stimmverhalten nach Vertrauen in die Regierung

Filter: Nur Abstimmende
N = 1'371 / Cramer-V = .344***

Wer kein oder wenig Vertrauen in die Regierung aufweist, lehnte die S-Bahn-Vorlage deutlich häufiger ab als diejenigen mit grossem Vertrauen in die Regierung.

Der Zusammenhang ist hochsignifikant.

Abb. 22: S-Bahn – Zustimmung und Ablehnung nach Vertrauen in die Regierung (in Prozent; N = 1'371)

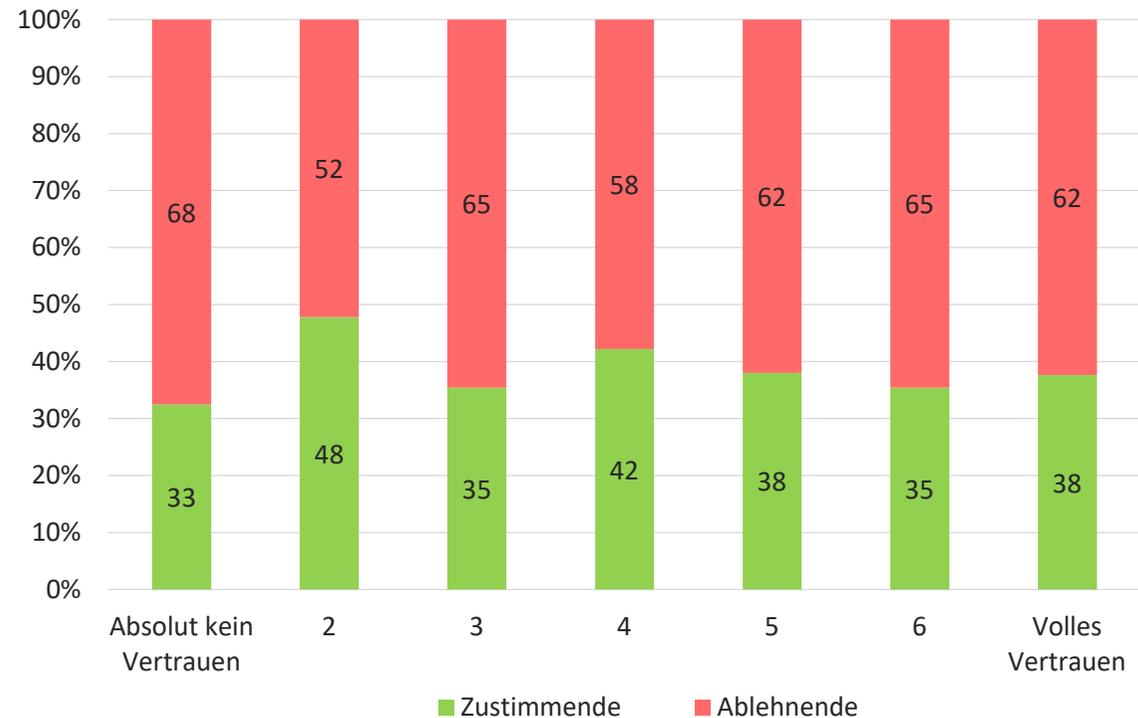


Stimmverhalten nach Vertrauen in das Fürstenhaus

Filter: Nur Abstimmende
N = 1'370 / Cramer-V = .069 n.s.

Im Gegensatz zum Vertrauen in die Regierung zeigt sich zwischen dem Vertrauen in das Fürstenhaus und dem Abstimmungsverhalten kein statistisch signifikanter Zusammenhang.

Abb. 23: S-Bahn – Zustimmung und Ablehnung nach Vertrauen in das Fürstenhaus (in Prozent; N = 1'370)



Stimmverhalten nach Vertrauen in verschiedene Institutionen

Filter: Nur Abstimmende

N = 1'287–1'444 (in Klammer: Cramer-V/sig.)

Regierung: N = 1'444 (.342***)

Landtag: N = 1'431 (.277***)

Parteien: N = 1'424 (.208***)

Fürstenhaus: N = 1'442 (.065*)

Gerichte: N = 1'396 (.209***)

FL-Medien: N = 1'432 (.272***)

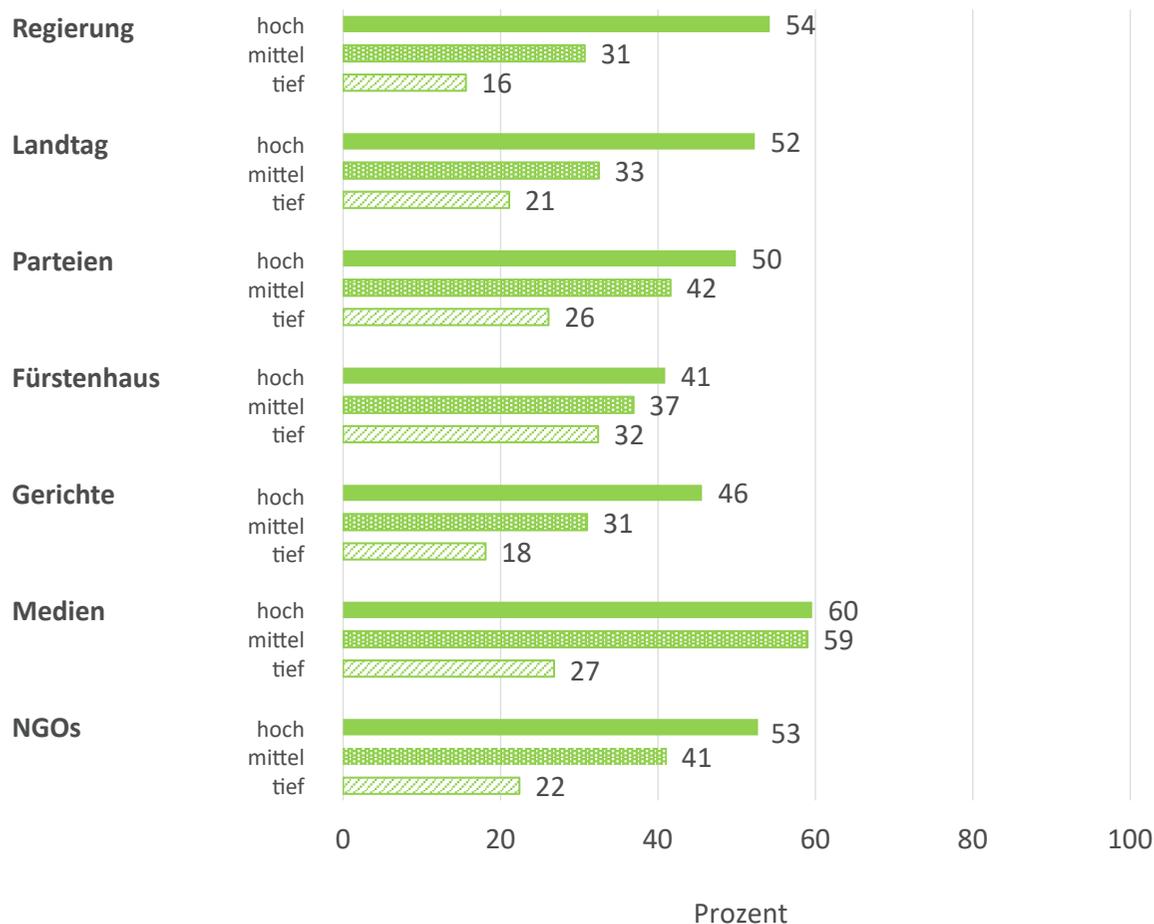
NGOs: N = 1'287 (.258***)

Zwischen dem Vertrauen in diverse Institutionen und dem Stimmentscheid über die S-Bahn besteht vielfach ein hochsignifikanter Zusammenhang. Ausser in Bezug auf das Vertrauen in das Fürstenhaus zeigt sich dies bei allen abgefragten Institutionen. Am stärksten zeigt es sich beim Vertrauen in die Regierung. Die Richtung ist immer gleich: Hohes Vertrauen korrespondiert mit höherer Zustimmung zur Vorlage.

Personen mit tiefem Vertrauen in die Institutionen standen der S-Bahn-Vorlage besonders skeptisch gegenüber. So haben beispielsweise nur 16 Prozent der Personen mit tiefem Vertrauen in die Regierung der Vorlage zugestimmt.

Hinweis: Tiefes Vertrauen = Werte 1 bis 3 auf einer 7er-Skala; mittleres Vertrauen = 4; hohes Vertrauen = 5 bis 7.

Abb. 24: S-Bahn – Zustimmung nach Vertrauen in Institutionen (in Prozent; N = 1'287–1'444)



Lesehilfe: 54 Prozent der Befragten mit hohem Vertrauen in die Regierung stimmen für die S-Bahn-Vorlage, aber nur 16 Prozent derjenigen mit tiefem Vertrauen.

Stimmverhalten nach Vertrauen in die Wirtschaft

Filter: Nur Abstimmende

N = 1'391–1'409 (in Klammer: Cramer-V/sig.)

Wirtschaft global: N = 1'391 (.100**)

FL Wirtschaft: N = 1'399 (.192***)

FL Industrie: N = 1'400 (.227***)

FL Banken: N = 1'409 (.186***)

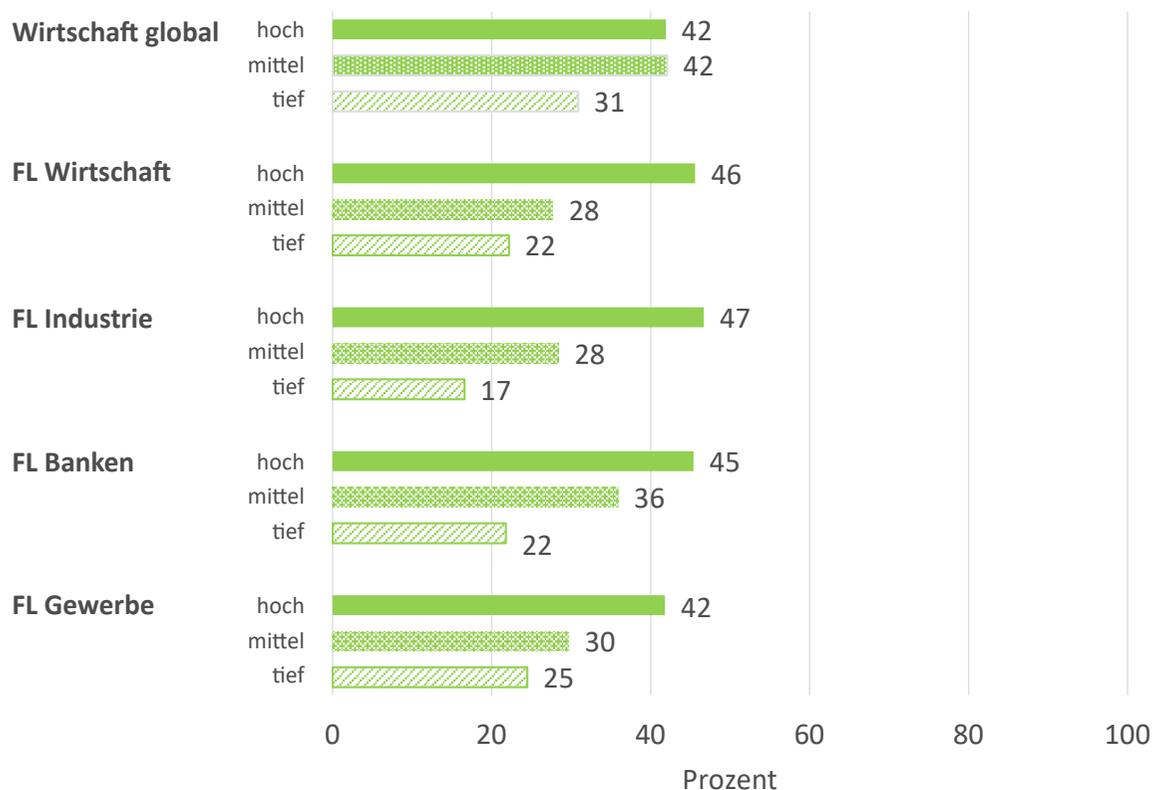
FL Gewerbe: N = 1'406 (.119***)

Das Vertrauen in die globale und nationale Wirtschaft wie auch in einzelne Wirtschaftssektoren weist einen signifikanten Zusammenhang mit dem Abstimmungsverhalten auf. Es zeigt sich, dass ein tiefes Vertrauen in die Wirtschaft mit einer stärkeren Ablehnung des S-Bahn-Projektes assoziiert ist. Am grössten ist die Diskrepanz beim Vertrauen in die liechtensteinische Industrie: 47 Prozent derjenigen, die hohes Vertrauen in die Industrie haben, unterstützten die S-Bahn-Vorlage, während dies nur 17 Prozent der Befragten mit tiefem Vertrauen taten.

Am geringsten sind die Unterschiede zwischen den Gruppen nach Vertrauen in die globale Wirtschaft.

Hinweis: Tiefes Vertrauen = Werte 1 bis 3 auf einer 7er-Skala; mittleres Vertrauen = 4; hohes Vertrauen = 5 bis 7.

Abb. 25: S-Bahn – Zustimmung nach Vertrauen in die Wirtschaft (in Prozent; N = 1'391–1'409)



Lesehilfe: 47 Prozent der Befragten mit hohem Vertrauen in die liechtensteinische Industrie stimmen für die S-Bahn-Vorlage, aber nur 17 Prozent derjenigen mit tiefem Vertrauen.

Zusammenfassung: Politische Einstellungen und Stimmentscheid

Filter: Nur Abstimmende

N = 1'471

In einer binär-logistischen Regressionsanalyse wird geprüft, wie gross der Einfluss der verschiedenen Einstellungsmerkmale auf den Stimmentscheid ist. In die Berechnung fliessen die Variablen aus den folgenden Kategorien ein, die in den vorangegangenen bivariaten Analysen signifikante Zusammenhänge gezeigt haben: Politisches Interesse, Parteinäigung, Links-Rechts-Selbsteinstufung, Demokratiezufriedenheit, Vertrauen in verschiedene Instanzen, Vertrauen in verschiedene Wirtschaftssektoren.

In einem weiteren Schritt werden Variablen ohne jegliche oder mit zu vernachlässigender Erklärungskraft aus dem Modell entfernt. Am Ende bleiben sechs Variablen mit relevantem Einfluss. Im Bereich der politischen Einstellungen sind dies die Parteinäigung (mit Ausnahme der FBP), das politische Interesse und die Position im Links-Rechts-Spektrum (Nagelkerkes R-Quadrat=.289).

In Bezug auf das Vertrauen in verschiedene Gremien und Institutionen verbleiben in erster Linie das Vertrauen in die Regierung, weniger ausgeprägt das Vertrauen in das Fürstenhaus und in die Gerichtsbarkeit (Nagelkerkes R-Quadrat=.203).

In Bezug auf das Vertrauen in die globale oder nationale Wirtschaft oder einzelne Wirtschaftssektoren in Liechtenstein wirkten sich insbesondere die Höhe des Vertrauens in die liechtensteinische Industrie, weniger stark das Vertrauen in das Gewerbe auf den Stimmentscheid aus (Nagelkerkes R-Quadrat=.079).

Unter Einschluss der im ersten Absatz genannten Variablen erreicht das Modell eine mittlere Erklärungsgüte (Nagelkerkes R-Quadrat=.372). Am stärksten wirken unter den genannten Variablen die Parteinäigung (mit Ausnahme der FBP) und das Regierungsvertrauen, das politische Interesse, die Position auf der Links-Rechts-Achse (Nagelkerkes R-Quadrat mit diesen drei Variablen: .367). Die jeweilige Richtung, in welche die Positionierung bei diesen Variablen führt, kann den bivariaten Analysen weiter oben entnommen werden.

Hinweis Nagelkerkes R-Quadrat < 0.1 = Modell mit schlechter Erklärungsgüte; 0.1-0.5= mittlere Erklärungsgüte; >0.5 = gute Erklärungsgüte.

Mediennutzung

Filter: Nur Abstimmende

N = 1'371–1'408 (in Klammer: Cramer-V/sig.)

Liechtensteiner Vaterland (.168***)

Liechtensteiner Volksblatt (.103**)

Liewo (n.s.)

Lie:Zeit (n.s.)

Liechtensteiner Monat (n.s.)

Radio Liechtenstein (.130***)

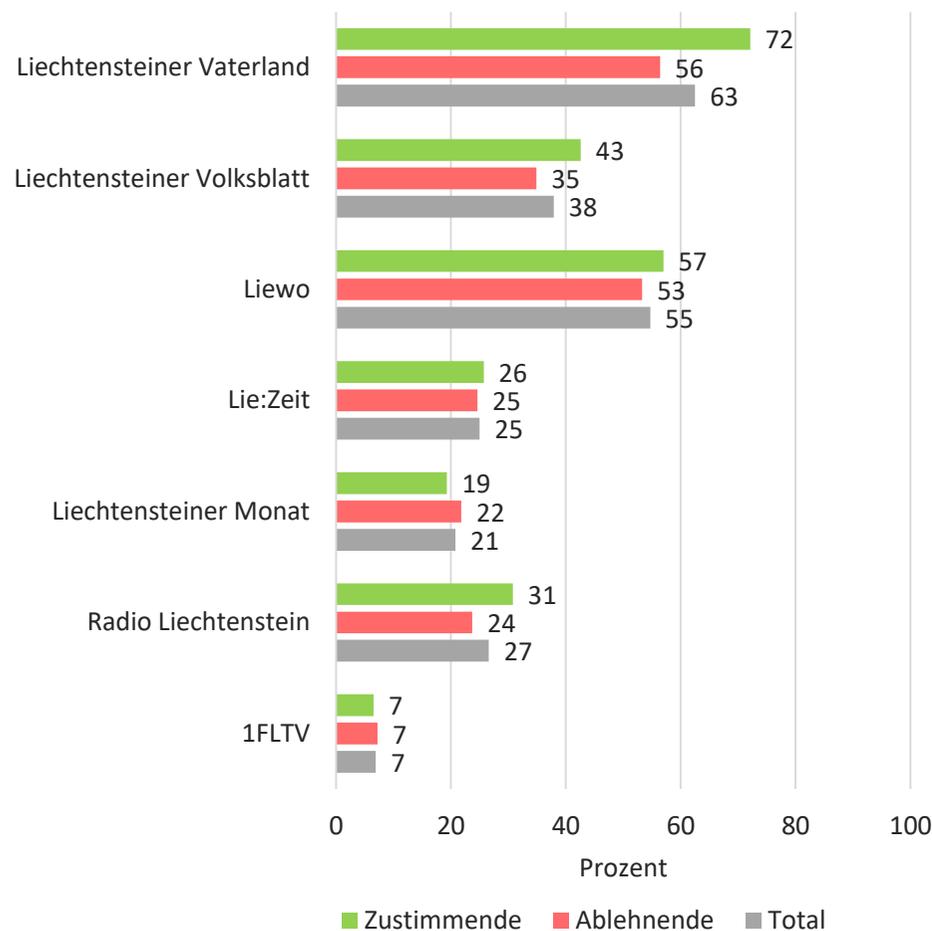
1FLTV (.104**)

Die Zustimmungen nutzen häufiger die Tageszeitungen als die Ablehnenden. Auch gehören sie zu den intensiveren Nutzern von Radio Liechtenstein.

Der klare Unterschied in der Nutzungsintensität der beiden Tageszeitungen ist unter anderem auch darauf zurückzuführen, dass die Abstimmungsumfrage in Zusammenarbeit mit dem Vaduzer Medienhaus bzw. dem Liechtensteiner Vaterland durchgeführt wurde. Dadurch ist die Nutzung des Liechtensteiner Vaterlandes gegenüber dem Liechtensteiner Volksblatt überrepräsentiert.

Generell zeigt es sich wie bei vielen früheren Umfragen, dass die Tageszeitungen eine relativ hohe Reichweite erzielen und durch ihr (fast) tägliches Erscheinen als liechtensteinische Leitmedien charakterisiert werden können. Aber auch die anderen Medien erzielen beachtliche Reichweiten.

Abb. 26: S-Bahn – Mediennutzung: Regelmässige (Printmedien) bzw. fast tägliche Nutzung (Radio, TV) (in Prozent; N = 1'371–1'408)



Lesehilfe: 72 Prozent derjenigen, die der S-Bahn-Vorlage zugestimmt haben, lesen regelmässig das Vaterland. Von den Ablehnenden lesen 56 Prozent regelmässig das Vaterland.

Stimmverhalten nach Mediennutzung

Filter: Nur Abstimmende

N = 1'371–1'408 (in Klammer: Cramer-V/sig.)

Liechtensteiner Vaterland (.168***)

Liechtensteiner Volksblatt (.103**)

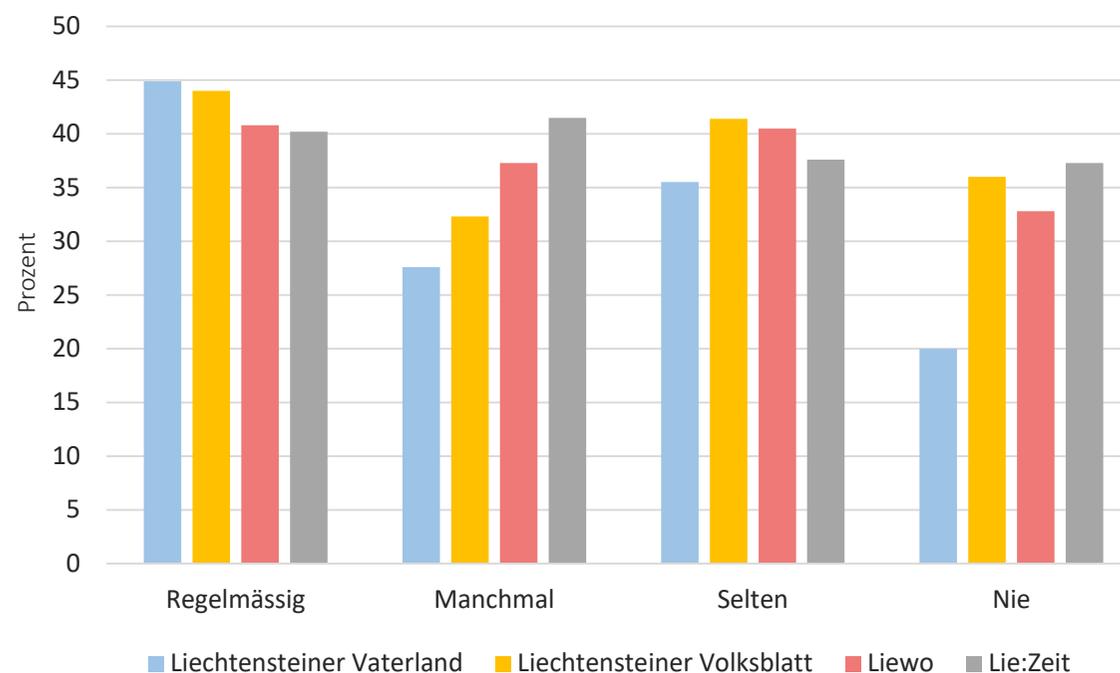
Liewo (n.s.)

Lie:Zeit (n.s.)

Ein Zusammenhang zwischen der Nutzung verschiedener Printmedien und dem Stimmverhalten zeigt sich nur bei den Tageszeitungen Liechtensteiner Vaterland und Liechtensteiner Volksblatt. Intensivere Nutzer/-innen des Liechtensteiner Vaterlandes haben tendenziell der Vorlage eher zugestimmt als weniger intensive Nutzer/-innen. Beim Liechtensteiner Volksblatt zeigt sich ein weniger deutlicher Zusammenhang.

Der Zusammenhang zwischen Mediennutzung und Abstimmungsverhalten muss nicht zwingend kausal sein, da beispielsweise die Parteibindung als dahinterliegende erklärende Variable oder andere Faktoren ebenso infrage kommen.

Abb. 27: S-Bahn – Zustimmung nach Mediennutzung (in Prozent; N = 1'371–1'408)



Lesehilfe: 45 Prozent der regelmässigen Vaterland-Leser/-innen haben für die Vorlage gestimmt, aber nur 20 Prozent derjenigen, die nie das Vaterland lesen.

Zusammenfassung: Mediennutzung und Stimmentscheid

Filter: Nur Abstimmende

N = 1'471

Die binär-logistische Regressionsrechnung zeigt, dass ein signifikanter Einfluss auf das Abstimmungsverhalten von der Intensität der Nutzung des Liechtensteiner Vaterlandes, von Radio Liechtenstein und 1FLTV ausging. Diese Variablen erklären das Stimmverhalten allerdings nur in geringem Masse (Nagelkerkes R-Quadrat=.059).

Hinweis Nagelkerkes R-Quadrat < 0.1 = Modell mit schlechter Erklärungsgüte; 0.1–0.5= mittlere Erklärungsgüte; >0.5 = gute Erklärungsgüte.

Wichtigkeit der Informationskanäle

Filter: Nur Abstimmende

N = 1'214–1'381 (in Klammer: Cramer-V/sig.)

Persönliche Gespräche (.121***)

Landeszeitungen (.277***)

Internet (n.s.)

Abstimmungsbroschüre (.245***)

Infoveranstaltungen (.245***)

1FLTV (.161***)

Leserbriefe (.282***)

Radio Liechtenstein (.055*)

Inserate (.104***)

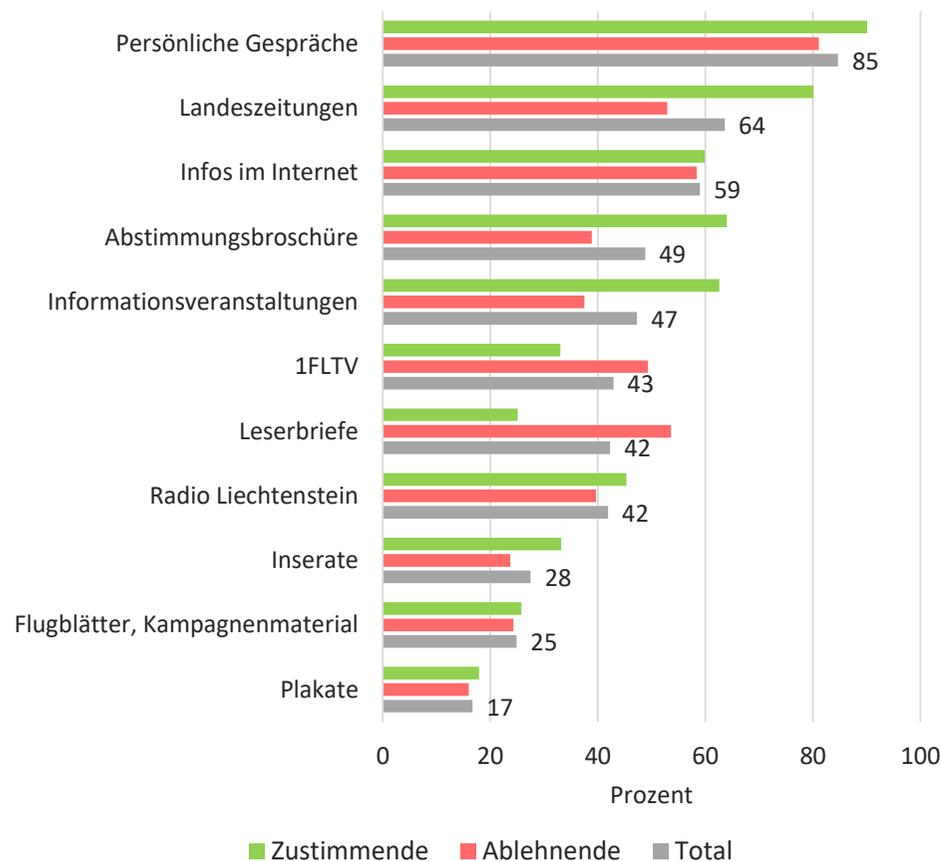
Kampagnenmaterial (n.s.)

Plakate (n.s.)

Persönliche Gespräche, Beiträge in den Landeszeitungen und Informationen aus dem Internet werden von den Befragten als am wichtigsten für ihre eigene Meinungsbildung und Entscheidungsfindung eingestuft. Am wenigsten Bedeutung wird Plakaten, Flugblättern/Kampagnenmaterial und Inseraten beigemessen.

Zwischen Zustimmenden und Ablehnenden zeigen sich deutliche Unterschiede. Die Zustimmenden erachten vor allem Beiträge in den Landeszeitungen, die offizielle Abstimmungsinformation und Informationsveranstaltungen als deutlich wichtiger als die Ablehnenden. Diese erachten dagegen Sendungen auf 1FLTV und Leserbriefe als

Abb. 28: S-Bahn – Informationskanäle als «wichtig» oder «eher wichtig» eingestuft (in Prozent; N = 1'214–1'381)



deutlich wichtiger für ihre Entscheidungsfindung als die Zustimmenden.

Die Wichtigkeit oder Unwichtigkeit verschiedener Informationskanäle wird von

denjenigen, die von Anfang an wussten, wie sie abstimmen werden, sehr ähnlich eingeschätzt wie von den anderen. Es zeigen sich diesbezüglich keine starken Unterschiede.

Wichtigkeit der Informationskanäle nach Alter

Filter: Nur Abstimmende

N = 1'244–1'413 (in Klammer: Cramer-V/sig.)

Persönliche Gespräche (n.s.)

Landeszeitungen (n.s.)

Internet (.185***)

Veranstaltungen (.134**)

Abstimmungsbroschüre (.132***)

Radio Liechtenstein (n.s.)

Leserbriefe (.088**)

Inserate (.091**)

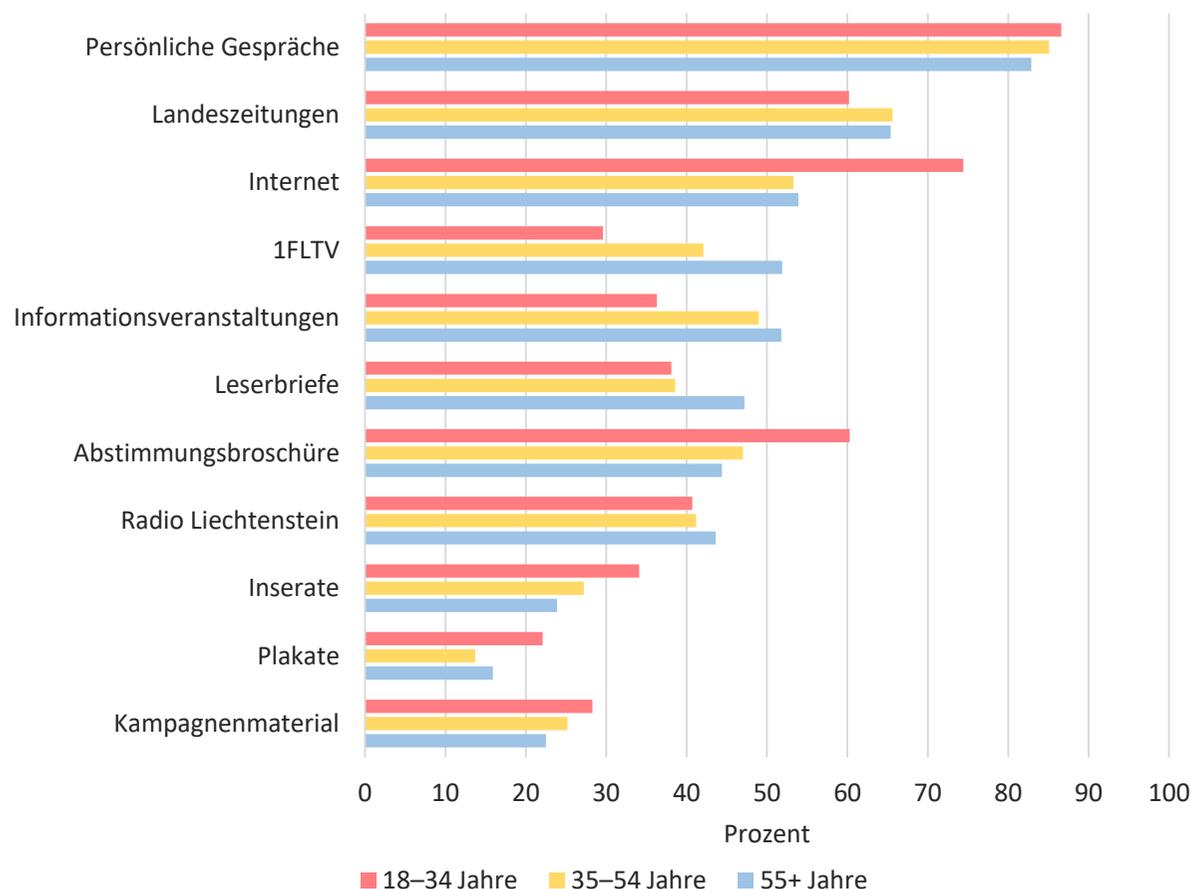
1FLTV (.180***)

Plakate (.088**)

Kampagnenmaterial (n.s.)

Bei den Jungen waren das Internet und die Abstimmungsbroschüre der Regierung überdurchschnittlich wichtig in der Informationsbeschaffung im Vorfeld der drei Abstimmungen vom 30. August 2020. Mit Veranstaltungen und Sendungen auf 1FLTV wurden die Älteren überdurchschnittlich erreicht.

Abb. 29: S-Bahn – Informationskanäle als «wichtig» oder «eher wichtig» eingestuft, nach Alter (in Prozent; N = 1'244–1'413)



Beeinflussung durch Empfehlungen zur Abstimmung

Filter: Nur Abstimmende

N = 1'276–1'306 (in Klammer: Cramer-V/sig.)

Bevorzugte Partei (.326***)

Parteien generell (.283***)

Fürstenhaus (.300***)

Wirtschaftsverbände (.517***)

Vorsteher/-innen (.539***)

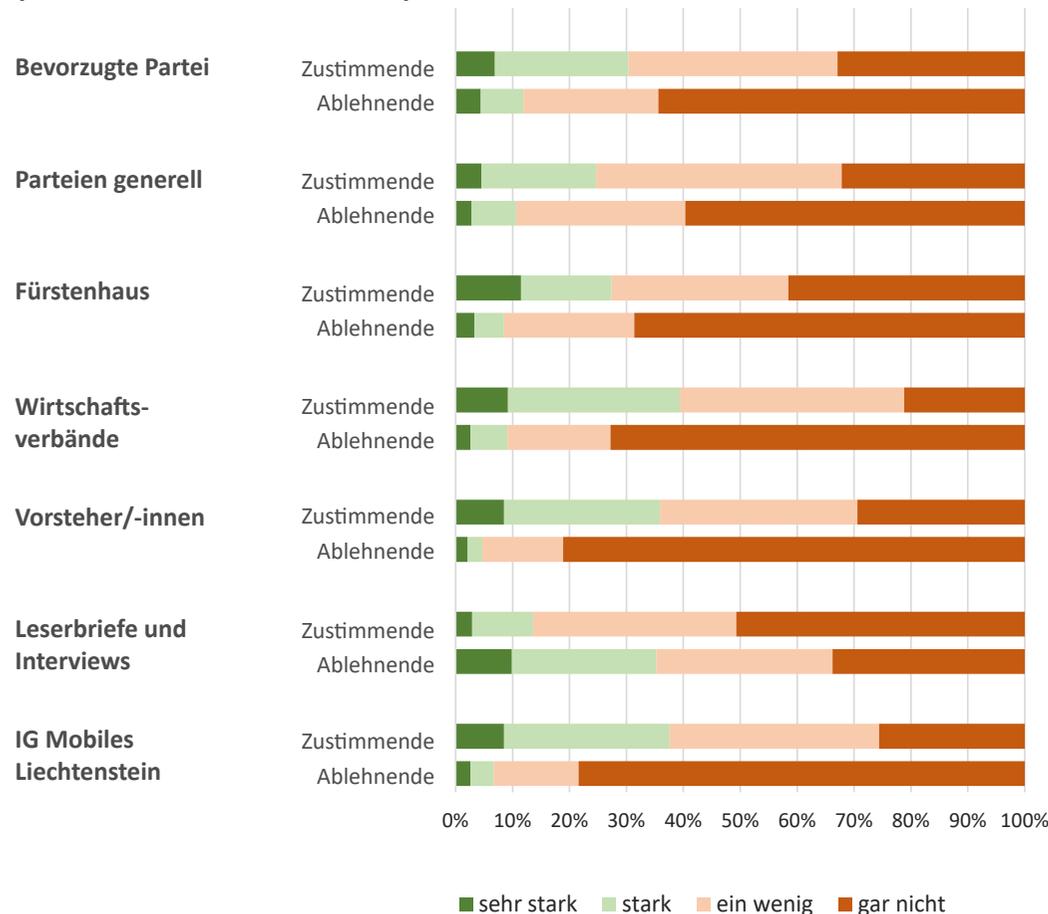
Leserbriefe/Interviews (.247***)

IG Mobiles Liechtenstein (.537***)

Die Befürworter/-innen der S-Bahn geben deutlich häufiger an, dass sie von Empfehlungen verschiedener Akteure beeinflusst wurden oder auf diese hörten. Rund 40 Prozent geben an, dass sie sehr stark oder stark Empfehlungen der Wirtschaftsverbände und der IG Mobiles Liechtenstein gefolgt sind, etwas weniger oft werden die Vorsteher/-innen genannt, rund 30 Prozent geben die bevorzugte Partei oder das Fürstenhaus an.

Bei den Gegner/-innen der S-Bahn geben rund 10 Prozent oder noch weniger an, dass sie von den genannten Empfehlungen beeinflusst wurden. Dagegen bekundet rund ein Drittel der Ablehnenden, dass Leserbriefe und Interviews sie sehr stark oder stark beeinflusst haben, während dies bei den Zustimmungenden zur S-Bahn nur rund 13 Prozent sind.

Abb. 30: S-Bahn – Beeinflussung durch Abstimmungsempfehlungen (in Prozent; N=1'276–1'306)



Alle Zusammenhänge der deklarierten Stärke der Beeinflussung und dem Stimmverhalten sind statistisch hochsignifikant.

Zusammenfassung: Wichtigste Faktoren mit Einfluss auf den Stimmentscheid

Filter: Nur Abstimmende

N = 1'471

Abschliessend werden die wichtigsten signifikanten Einflussfaktoren gemäss bivariaten und binär-logistischen Analysen einer weiteren binär-logistischen Regressionsanalyse unterzogen. In mehreren Schritten werden dabei Variablen aus dem Modell entfernt, die sich unter Einschluss anderer Variablen als nicht mehr massgeblich herausstellen.

Es bestätigt sich die Vermutung, die sich aus den vorangegangenen binär-logistischen Regressionsanalysen ableiten lässt. Soziodemografische Merkmale, Vertrauen in die Wirtschaft oder Vertrauen in die meisten der abgefragten Institutionen erweisen sich für den Stimmentscheid als unwesentliche Einflüsse. Die bedeutendsten Faktoren mit Einfluss auf den Stimmentscheid sind die Parteineigung, das Regierungsvertrauen, das politische Interesse, ferner auch die Nutzung von 1FLTV und das Vertrauen (oder Misstrauen) gegenüber den Medien (Nagelkerkes R-Quadrat unter Einschluss aller Variablen=.472; unter Einschluss der letztgenannten Variablen=.377).

Hinweis Nagelkerkes R-Quadrat < 0.1 = Modell mit schlechter Erklärungsgüte; 0.1–0.5 = mittlere Erklärungsgüte; >0.5 = gute Erklärungsgüte.

ABSTIMMUNGSANALYSEN SEIT 2011

Marxer, Wilfried (2020): Volksabstimmung «Doppelte Staatsbürgerschaft» vom 30. August 2020.
Ergebnisse einer Onlineumfrage. BERN (LI Aktuell 2/2020).

Marxer, Wilfried (2020): Volksabstimmung «HalbeHalbe» vom 30. August 2020.
Ergebnisse einer Onlineumfrage. BERN (LI Aktuell 3/2020).

Marxer, Wilfried (2018): Volksabstimmung «Tour de Ski» vom 25. November 2018.
Ergebnisse einer Onlineumfrage. BERN (LI Aktuell 1/2018).

Marxer, Wilfried (2016): Volksabstimmung «Familienzulagengesetz» vom 18. September 2016.
Ergebnisse einer Umfrage. BERN (LI Aktuell 2/2016).

Marxer, Wilfried (2016): Volksabstimmung «Krankenversicherungsgesetz» vom 13. Dezember 2015.
Ergebnisse einer Umfrage. BERN (LI Aktuell 1/2016).

Marxer, Wilfried (2014): Volksabstimmung «Pensionskasse Win-Win» und «Win-Win-50» vom 15. Juni 2014.
Ergebnisse einer Umfrage. BERN (LI Aktuell 1/2014).

Marxer, Wilfried (2012): Volksabstimmung «Ja – damit deine Stimme zählt» vom 1. Juli 2012.
Summarische Ergebnisse einer Umfrage. Presseunterlagen. BERN.

Marxer, Wilfried (2011): Umfrage zur Volksabstimmung «Hilfe statt Strafe». Medienorientierung am 12. Oktober 2011.
Liechtenstein-Institut. BERN.

Alle Publikationen stehen auf www.liechtenstein-institut.li zum Download zur Verfügung.

