

LAbg. Clemens Ender  
LAbg. Patrick Wiedl

Götzis, 14. November 2023

Herrn  
Landesrat Daniel Zadra  
im Haus

**Anfrage gemäß § 54 GO d LT –  
Großer Bahnhof für die WESTbahn: Sind Vorarlbergs Bahnfans die Gewinner?**

Sehr geehrter Herr Landesrat!

Es war ein Paukenschlag für alle Vorarlberger Bahnfans: Ab 10. Dezember bedient mit der WESTbahn erstmals ein privater Anbieter im Fernverkehr die Strecke Bregenz-Wien! Die Verträge und Vereinbarungen dazu sind laut Medienberichten bereits in trockenen Tüchern. In Bregenz fahren die Züge um 5.10 Uhr ab und erreichen den Wiener Westbahnhof um 12.52 Uhr. In die andere Richtung geht es ab 15.08 Uhr mit Ankunft Bregenz um 22.47 Uhr. Weitere Verbindungen werden in Aussicht gestellt.

Insgesamt wird die WESTbahn an elf Bahnhöfen im Land Halt machen. „Durch die Bedienung von Bregenz, Dornbirn, Hohenems, Altach, Götzis, Rankweil, Feldkirch, Frastanz, Nenzing, Bludenz und Langen am Arlberg bekommen 50 Prozent der Vorarlberger Bevölkerung die Chance auf nachhaltige und komfortable Verbindungen entlang der West-Ost-Achse bis nach Wien, ohne lästiges Umsteigen“, verdeutlicht WESTbahn Geschäftsführer Thomas Posch in einer Aussendung den wesentlichen Vorteil für die Bahnkunden. Die ÖBB-Railjets halten derzeit nur in den Bahnhöfen Bregenz, Dornbirn, Feldkirch und Bludenz.

Die Konkurrenz durch die WESTbahn sollte für die ÖBB Anlass sein, ihre bestehenden Railjet-Haltestellen in Vorarlberg zu überdenken. Laut Bahnexperten wäre ein Taktmuster, wie sie die REX-Garnituren fahren, auch für die Railjets in Vorarlberg möglich. Diese fahren nämlich die mögliche Höchstgeschwindigkeit derzeit nicht ansatzweise aus. Im Gegenteil, zwischen Bregenz und Feldkirch „dümpelt“ der österreichische „TGV“ geradezu gemächlich dahin. Dieser „Puffer“ könnte für die Anbindung zusätzlicher Bahnhöfe (vorrangig jene mit einem beträchtlichen Einzugsgebiet) genutzt werden. Das würde Sinn machen, zumal der bestehende Taktfahrplan durchaus Lücken hat.

Das gilt vor allem für die Halte Lauterach, Hohenems, Götzis und Rankweil. Insofern könnte das Auftreten eines neuen Mitbewerbers für die ÖBB die Motivation sein, das bestehende Angebot an Haltestellen für Fernreisezüge zu erweitern.

Vor diesem Hintergrund erlauben wir uns deshalb gemäß § 54 LT-GO nachstehende

### **Anfrage**

an Sie zu richten:

1. Wie beurteilen Sie als für den Öffentlichen Verkehr zuständiges Regierungsmitglied das neue Angebot – insbesondere die elf Stopps – und die Aktivitäten der WESTbahn in Vorarlberg insgesamt? Ist abschätzbar, ob sich dadurch die Zahl der Bahnreisenden spürbar erhöht?
2. Wann und wie wurden Sie über die geplanten Aktivitäten der WESTbahn in Vorarlberg erstmals informiert? Entstehen dem Land oder dem Vorarlberger Verkehrsverbund dadurch Kosten? Wenn ja, in welcher Höhe und wofür konkret?
3. Für wie viele zusätzlichen Zugpaare gibt es auf dem Vorarlberger Schienennetz noch Kapazitäten? Wäre eine angedachte Erhöhung der WESTbahn-Zugverbindungen technisch überhaupt möglich? Wenn ja, könnten die WESTbahn-Züge dazu beitragen, die derzeitigen „Löcher“ im Railjet/REX-Taktfahrplan zu schließen und ist dies aus Ihrer Sicht ein Szenario, das jedenfalls angestrebt werden sollte?
4. Ist in diesem Zusammenhang aufgrund der geringen Geschwindigkeit des Railjets zwischen Bregenz und Feldkirch die Einschätzung richtig, dass ein Halt bei zusätzlichen Bahnhöfen (etwa Lauterach, Hohenems, Götzis oder Rankweil) ohne Verlängerung der Gesamtfahrzeit möglich wäre? Wenn nein, weshalb nicht?
5. Planen Sie demnächst Gespräche mit den ÖBB, um eine Anbindung zusätzlicher Bahnhöfe in den Fahrplan der Railjets zu erörtern?

6. Wie pünktlich sind derzeit im Jahresschnitt die Railjets an Vorarlbergs Bahnhöfen?

Für die zeitgerechte Beantwortung unserer Fragen bedanken wir uns und verbleiben

mit freundlichen Grüßen

LAbg. Clemens Ender

LAbg. Patrick Wiedl

Herr LAbg. Clemens Ender und  
Herr LAbg. Patrick Wiedl  
ÖVP Landtagsklub  
Im Hause

Im Wege der Landtagsdirektion

Bregenz, am 05. Dezember 2023

Betreff: LT-Anfragebeantwortung, Zahl: 29.01.465; Großer Bahnhof für die WESTbahn: Sind Vorarlbergs Bahnfans die Gewinner?

Sehr geehrter Herr LAbg. Ender, sehr geehrter Herr LAbg. Wiedl,

zu Ihrer Anfrage gemäß § 54 der Geschäftsordnung des Vorarlberger Landtags erlaube ich mir wie folgt Stellung zu nehmen:

- 1. Wie beurteilen Sie als für den Öffentlichen Verkehr zuständiges Regierungsmitglied das neue Angebot – insbesondere die elf Stopps – und die Aktivitäten der WESTbahn in Vorarlberg insgesamt? Ist abschätzbar, ob sich dadurch die Zahl der Bahnreisenden spürbar erhöht?**

Unter den bestehenden Rahmenbedingungen ist die Entscheidung der WESTbahn für dieses ungewöhnlich dichte Haltemuster nachvollziehbar: Die WESTbahn nutzt die verhältnismäßig lange Fahrzeit (länger als jene der Railjets) zwischen Bregenz und Bludenz und im Tiroler Oberland für Zusatzhalte an klassischen S-Bahn- und REX-Haltestellen – auch um ihr Angebot breiter bekannt zu machen. Ermöglicht wird dies auch durch das von der WESTbahn eingesetzte Rollmaterial, das einige Eigenschaften von Regionalzügen aufweist, z. B. die leichte Konstruktion, die schnelleres Abbremsen und Beschleunigen ermöglicht und dabei einen niedrigeren Energiebedarf und eine geringere Infrastrukturabnutzung aufweist; breitere Türen und Niederflureinstieg, die schnellen Fahrgastwechsel und kürzere Haltezeiten erlauben). Im Gegenzug sind mit diesen Zügen geringere Höchstgeschwindigkeiten als mit den von der ÖBB Personenverkehr eingesetzten Railjets möglich.

Das neue Angebot kann durchaus interessante Zusatzqualität für die Fahrgäste bieten, zumal bestehende Taktverbindungen unbeeinträchtigt bleiben. Derzeit verkehrt um

5:10 Uhr ab Bregenz noch kein REX. Diese WESTbahn-Verbindung wird daher v.a. auch für Pendler:innen innerhalb Vorarlbergs eine attraktive Ergänzung darstellen. Für Fernverkehrsreisende auf den stark nachgefragten Relationen ergänzt die Westbahn das Angebot. Ob und in welchem Ausmaß sich die Anzahl der Reisenden insgesamt erhöht, lässt sich vorab nicht seriös abschätzen.

**2. Wann und wie wurden Sie über die geplanten Aktivitäten der WESTbahn in Vorarlberg erstmals informiert? Entstehen dem Land oder dem Vorarlberger Verkehrsverbund dadurch Kosten? Wenn ja, in welcher Höhe und wofür konkret?**

Am 13. Juli 2023 fand ein erster Termin zwischen Thomas Posch, dem Geschäftsführer der WESTbahn, und LR Daniel Zadra statt, bei dem das Vorhaben, ab Dezember 2024 ein tägliches Zugpaar von Wien kommend über Innsbruck hinaus nach Bregenz zu verlängern, vorgestellt wurde (siehe auch Medienberichte, z. B.

<https://www.derstandard.at/story/3000000179124/westbahn-koennte-ab-dezember-bis-nach-vorarlberg-fahren>).

Schon bisher können Vorarlberger Fahrgäste innerhalb Vorarlbergs mit ihrer Jahreskarte oder anderen Verbundtickets jeden Zug nutzen – unabhängig davon, ob es sich um einen Fern- oder einen Regionalzug handelt. Eine solche Vereinbarung wurde auch zwischen der Verkehrsverbund Vorarlberg GmbH und der WESTbahn abgeschlossen; sie orientiert sich in Inhalt und Höhe an der Handhabung in anderen Bundesländern und den bestehenden Vereinbarungen in Vorarlberg und wird zunächst für ein Jahr befristet abgeschlossen. Die aus dem Tarifvertrag entstehenden Kosten sind wettbewerbsrelevant und somit als Betriebs- und Geschäftsgeheimnis der WESTbahn zu werten, weshalb wir von einer Beantwortung dieser Teilfrage Abstand nehmen müssen.

**3. Für wie viele zusätzlichen Zugpaare gibt es auf dem Vorarlberger Schienennetz noch Kapazitäten? Wäre eine angedachte Erhöhung der WESTbahn-Zugverbindungen technisch überhaupt möglich? Wenn ja, könnten die WESTbahn-Züge dazu beitragen, die derzeitigen „Löcher“ im Railjet/REX-Taktfahrplan zu schließen und ist dies aus Ihrer Sicht ein Szenario, das jedenfalls angestrebt werden sollte?**

Im Fahrplan 2024 wird das Railjet-Angebot im Auftrag des Bundes um ein weiteres Zugpaar ergänzt. Es bestehen somit ab Inkrafttreten des neuen Fahrplans im Dezember keine „Löcher“, besser: Taktlücken mehr bei den Fernverkehrs-/REX-Verbindungen auf der Strecke. Die langjährigen Forderungen Vorarlbergs wurden erfüllt. Die Taktdichte im Fernverkehr über den Arlberg entspricht dem Zielangebot 2030 des Vorarlberger Mobilitätskonzeptes. Zur Verdeutlichung:

- Fernverkehr: Von Osten kommend, bietet die Bahn von ca. 6:30 bis 23:30 (Zeiten in Bludenz) einen **vollständigen Fernverkehr-Studentakt über den Arlberg**. Nach Osten besteht der Fernverkehr-Studentakt über den Arlberg (mit minimalen Abweichungen) von 5:30 bis 20:30 (Zeiten in Bludenz) plus Nachtzugverbindungen. Potential sehen wir über das bestehende Angebot hinaus noch in einer zusätzlichen Spätverbindung (Wien ab 18:30, Innsbruck ab 22:47, an Bludenz 00:30 und weiter bis

Bregenz). Dieser Zug endet derzeit in Innsbruck. Eine mittelfristig wohl notwendige Erhöhung der Mitnahmekapazitäten lässt sich durch die Führung von Doppeltraktionen erreichen.

- **REX**: Im schnellen Regionalverkehr besteht ebenfalls ein fast **vollständiger Stundentakt**, und zwar von 6:00 bis 20:00 Uhr ab Bludenz (Ausnahme: um 11:00 Uhr verkehrt ein Fernverkehrszug statt eines REX) sowie von 6:10 bis 21:10 Uhr ab Bregenz/Lindau, plus zweistündlich alternierend zum Railjet ein REX zwischen Feldkirch und Lindau.

Vorarlberg arbeitet seit vielen Jahren auf ein gut vertaktetes Angebot (Bahn und Bus) hin, um den Fahrgästen den ganzen Tag über, rasche, stabile Wegeketten im öffentlichen Verkehr anzubieten. Dieses Angebot wird gemäß dem Mobilitätskonzept 2019 mit viel Initiative von Gemeinden, Land und VVV laufend verbessert. Das Rückgrat unseres Öffentlichen Verkehrssystem bildet dabei die Schiene. Ein stabiler Takt auf der Schiene ist damit die Grundlage für eine attraktive Anbindung in die Fläche.

Zugleich stößt die Kapazität der Infrastruktur an ihre Grenzen, zumal auch der Güterverkehr auf der Bahn berücksichtigt werden muss. Das im Mobilitätskonzept Vorarlberg definierte Zielangebot 2030 ist zwar zu erreichen. Die Umsetzbarkeit und auch die Einschätzung des Nutzens darüberhinausgehender Verbindungen für die Fahrgäste hängt von den konkreten Zeitlagen und anderen Eigenschaften (Haltemuster, Ankunftszeit im Vorarlberger Netz, Fahrdynamik des Rollmaterials etc.) ab. Die Kompatibilität mit dem bestehenden Taktangebot ist dabei zentral um bestehende Wegeketten von Bahn und Bus tagesdurchgängig aufrechtzuerhalten.

**4. Ist in diesem Zusammenhang aufgrund der geringen Geschwindigkeit des Railjets zwischen Bregenz und Feldkirch die Einschätzung richtig, dass ein Halt bei zusätzlichen Bahnhöfen (etwa Lauterach, Hohenems, Götzis oder Rankweil) ohne Verlängerung der Gesamtfahrzeit möglich wäre? Wenn nein, weshalb nicht?**

Das vom Bund bestellte Fernverkehrsangebot (Verkehrsdienstevertrag, gültig bis Dezember 2029) entspricht dem Integralen Taktfahrplan für Westösterreich mit stündlichen Verbindungen über den Arlberg. Für diese Leistungen werden Railjet-Garnituren eingesetzt, deren Eigenschaften im Unterschied zu den Zügen der WESTbahn nicht für eine hohe Haltedichte geeignet sind. Im Fokus stehen die Bedürfnisse der Fernverkehrsreisenden.

Die Bedienung aller REX-Halte würde aufgrund der fahrdynamischen Eigenschaften der Railjets und den längeren Fahrgastwechselzeiten zu einer Verlängerung der Fahrzeit der Railjets führen. Außerdem werden in der Praxis die Fahrzeitreserven regelmäßig dazu benötigt, um Verspätungen, etwa aus dem Deutschen Eck, aus dem Inntal oder über den Arlberg, aufzuholen, damit die pünktliche Ankunft in Dornbirn und Bregenz erreicht werden kann. Längerfristig (siehe Vorzugsvarianten für das Zielnetz 2040) wird eine Beschleunigung des Fernverkehrs im Rheintal angestrebt.

Vorarlberger Fernverkehrsreisende kritisieren bereits heute häufig die hohe Halte-dichte ab Salzburg. Der Zuglauf von Wien nach Bregenz enthält folgende Halte: Wien: 2, Niederösterreich: 1, Oberösterreich: 1, Salzburg: 1, Tirol: 5, Arlberg: 1, Vorarlberg: 4. Das Haltemuster auf der Linie ist in Tirol und Vorarlberg also bereits überdurchschnittlich dicht.

Abgesehen davon werden die Haltemuster in der Planung je nach Zielgruppen, Funktion und eingesetztem Rollmaterial in die Kategorien Fernverbindung, schneller Regionalverkehr und S-Bahn-Verkehr differenziert. Diese Dreiteilung kommt auch in Vorarlberg zum Einsatz, sodass die Angebote ihre jeweiligen Vorteile für die unterschiedlichen Fahrgastgruppen ausspielen können.

**5. Planen Sie demnächst Gespräche mit den ÖBB, um eine Anbindung zusätzlicher Bahnhöfe in den Fahrplan der Railjets zu erörtern?**

Aus den oben genannten Gründen sind unter den bestehenden Rahmenbedingungen derzeit keine gesonderten Gespräche mit Bund und/oder ÖBB für eine Verdichtung des Railjet-Haltemusters geplant.

**6. Wie pünktlich sind derzeit im Jahresschnitt die Railjets an Vorarlbergs Bahnhöfen?**

Die Pünktlichkeit des Fernverkehrs der ÖBB ist unter folgendem Link abrufbar: <https://www.oebb.at/de/rechtliches/puenktlichkeit/oesterreich>. Für einzelne Bahnhöfe liegen dem Land Vorarlberg keine Informationen vor. Die Bestellung und Finanzierung des Fernverkehrs liegt in der Kompetenz des Bundes. Unsere Zielvorstellung in der Anbindung Vorarlbergs im Fernverkehr (siehe Mobilitätskonzept) bringen wir gegenüber Bund und SCHIGmbH ein.

Mit freundlichen Grüßen

MMag. Daniel Zadra  
Landesrat