



Vorarlberg
unser Land

Laufende Projekte und Konzepte des Landes im regionalen Bahnverkehr

B. Manhart

e5-Themenforum

Öffentlicher Verkehr in Vorarlberg – Quo Vadis?

1. März 2016

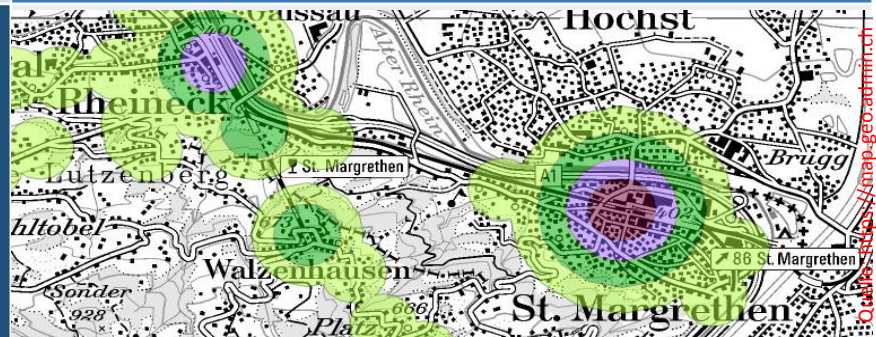
Infrastruktur



Quelle: ÖBB PV AG; RM Vorarlberg



Fahrplan



Siedlung und Verkehr

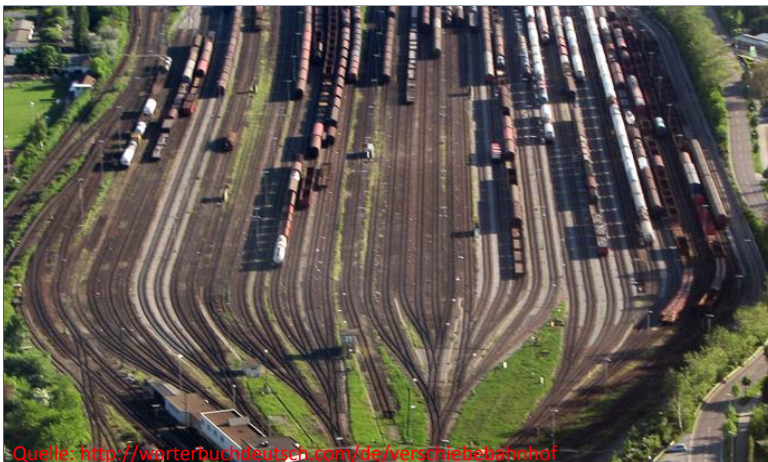
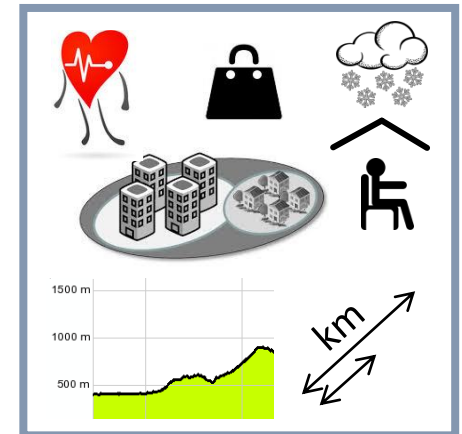
Quelle: map.geo.admin.ch

Die Infrastruktur gibt uns den Rahmen vor!



Gestaltung der Haltepunkte

- Qualität für Bahnkunden und Umfeld
(Barrierefreiheit, Information, Wetterschutz, Service, Ortsteilverbindung,...)
- Verknüpfung mit anderen Mobilitätsangeboten
(Bus, Fahrrad, Fußgänger, Taxi, Carsharing, P&R, K&R)



Konfiguration der Gleisanlagen

- Rahmenbedingungen für Fahrplangestaltung
(Geschwindigkeit, Kreuzungspunkte, Blockabstände, Bahnsteigkanten...)
- Rahmenbedingungen für Betriebsqualität
(Pünktlichkeit...)

Aktuelle Bahnprojekte

Lauterach

- Eröffnet (fehlend: geschlossene Fahrradabstellanlagen, Elektroladeinfrastrukturen)

Hohenems

- Bahnsteige und Bahnsteigzugänge fertiggestellt
- Noch offen: B&R, Radunterführung, Vorplatz (Oberflächen, Möblierung), P&R
- Fertigstellung : Sommer 2016

Rankweil

- Gleisarbeiten haben begonnen
- Fertigstellung : Gleisprojekt und Vorplatz West bis 2017; im Anschluss Vorplatz Ost

Lustenau

- Spatenstich erfolgt
- Fertigstellung bis: Ende 2017 (Restarbeiten 2018)

Götzis

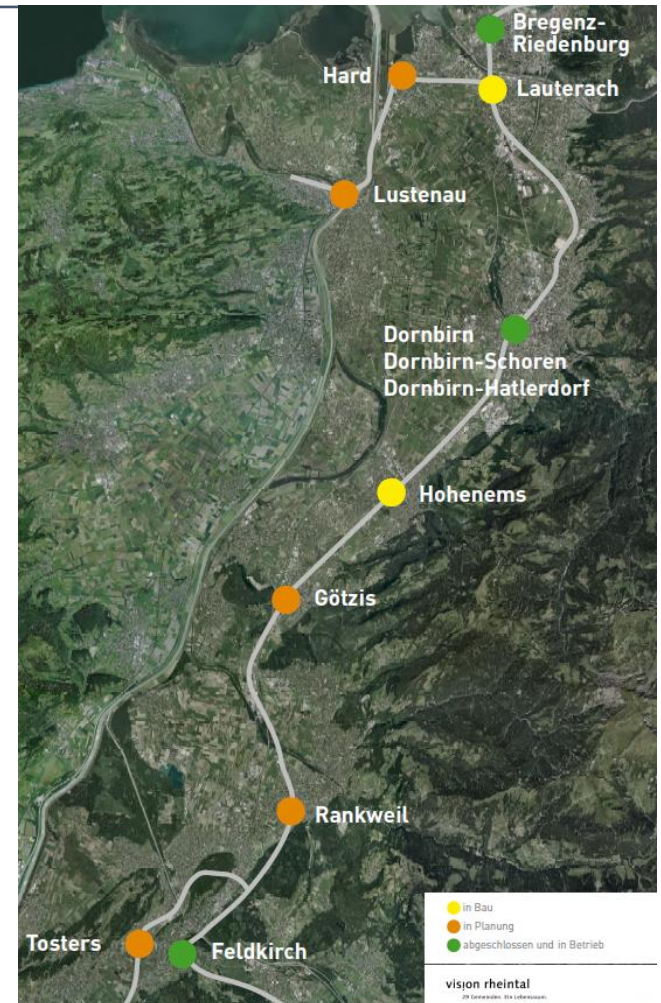
- In Planung
- Fertigstellung: noch nicht festgelegt

Hard-Fußach

- In Planung (Einreichung EB/UVP gesamthaft für Abschnitt Lustenau-Lauterach)
- Fertigstellung Abschnitt Lustenau-Lauterach bis: 2019/2020

Strecke: Lustenau-Lauterach

- Erhöhung der Streckengeschwindigkeit zwischen Lustenau und Hard
- Herstellung 2-Gleisigkeit zwischen Hard und Lauterach)



Projekt Mobilitätsverknüpfung Vorarlberg

Anlass

- Das Rheintalkonzept mehr als 10 Jahre alt
- Stark steigende Fahrgastzahlen und ÖV-Angebot
- Infrastruktur teilweise nicht mehr bedarfsgerecht, zB Fahrradabstellplätze, Buskanten, ...

Ziel

- Abschätzung des künftigen Fahrgastpotentials
- Abschätzung Infrastrukturbedarf für Bahnhofszubringer (Fuß, Rad, Bus, PKW, Taxi, Elektro)
- Maßnahmenempfehlungen

→ Fortschreibung des Rheintalkonzepts

Umsetzung

- Untersuchung von ÖBB-Infrastruktur und Land
 - Auftragnehmer: - Büro für Raumplanung und Verkehr (BVR): Klaus Schlosser
 - Energieinstitut Vorarlberg: Martin Reis (Unterauftrag: Verena Steidl)
- Fertigstellung: Frühjahr 2016

Deutschland



Ab 2017 bis 2021/2022

- Elektrifizierung der Strecken
 - Lindau - Friedrichshafen – Ulm (– Stuttgart)
 - Lindau – Memmingen – Geltendorf (– München)
- Durchgangsbahnhofs Lindau-Reutin wird errichtet



Vorteile

- Wechsel Diesel- auf Elektrolok entfällt (Zeitersparnis)
- Durchgehende Verbindungen via Lindau-Reutin statt über Lindau-Insel möglich → Richtungswechsel entfällt (Zeitersparnis)

→ **Verbesserungen und neue Optionen für grenzüberschreitende Angebote !**

Beispiele

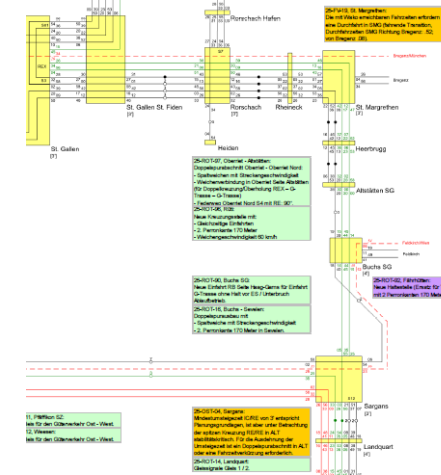
- EC Zürich-München: Fahrzeitverkürzung von derzeit über 4 h auf unter 3:30 h (Abschnitt Bregenz-München von 2:30 h auf rund 2:00 h)
- Schnellere Verbindung Bregenz-Stuttgart von rund 3:00 h auf 2:20 h
- Möglichkeit durchgehender REX-Verbindung (Schruns-) Bludenz – Friedrichshafen ab ca. 2024

Schweiz

- **Ausbauschnitt 2025:**
Leistungssteigerung der Strecke St.Gallen-Chur →
Ermöglichung eines Halbstundentakts der RE-Züge Wil-St.Gallen-Sargans (-Chur)
- **Ausbauschnitt 2030**
Laufende Abstimmungen in der Schweiz

Derzeitiger Planungsstand:

Starker Angebotsausbau auf Schweizer Seite, die konkreten grenzüberschreitenden Angebote sind noch zu koordinieren



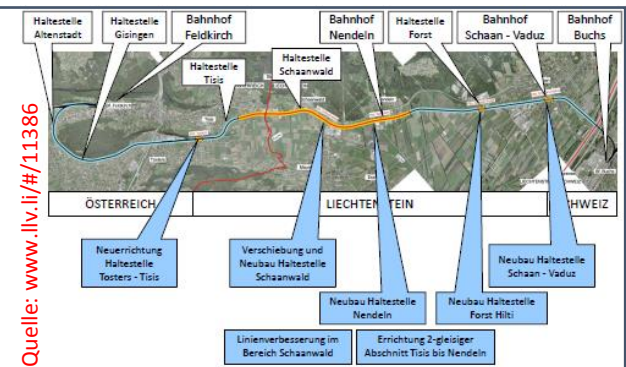
Quelle: www.bav.admin.ch/fabi/04579/

Liechtenstein (S-Bahn FL.A.CH)

- Behördliche Genehmigungen für die Umsetzung liegen vor
- Absichtserklärung sieht in einem ersten Schritt einen Stundentakt (mit HVZ-Verdichtungen) vor

Derzeitiger Planungsstand:

- Finanzierung des Projektes zwischen Bund und Liechtenstein noch ungelöst

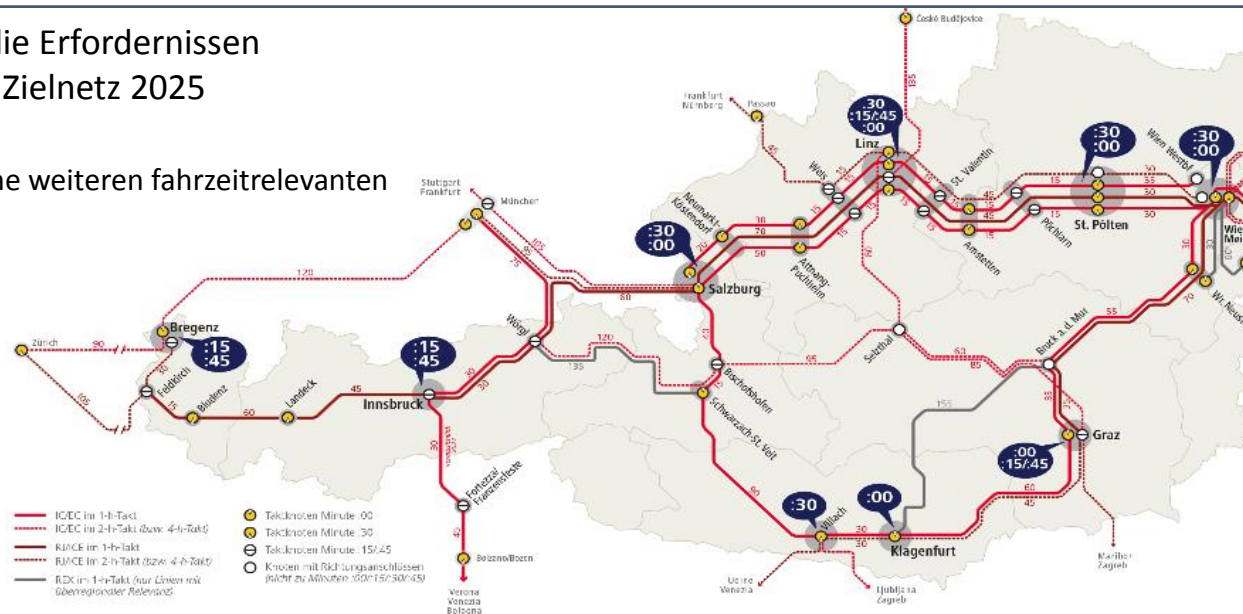


Quelle: www.llv.li/#/11386

Österreich

Infrastrukturausbau ausgerichtet auf die Erfordernissen des **Integralen Taktfahrplan (ITF)** bzw. Zielnetz 2025

- Derzeit seitens des Bundes bis 2025 keine weiteren fahrzeitrelevanten Ausbauten in Westösterreich geplant
- Forderungen Vorarlberg (und Tirol)
 - Ausbau deutsches Eck
 - Verbesserungen am Arlberg
 - verstärktes Gegengleisfahren



Quelle: blog.oebb.at

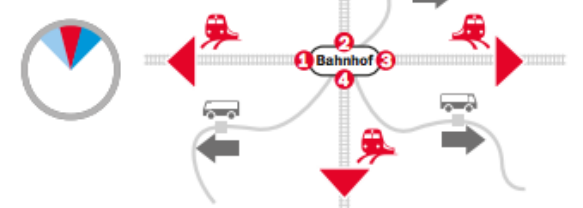
Phase 1: Zufahrt
Züge und Busse fahren gleichzeitig auf den Bahnknoten zu



Phase 2: Umsteigen
Züge und Busse bieten ideale Anschlüsse im Bahnknoten



Phase 3: Weiterfahrt
Züge und Busse verlassen den Bahnknoten wieder gleichzeitig

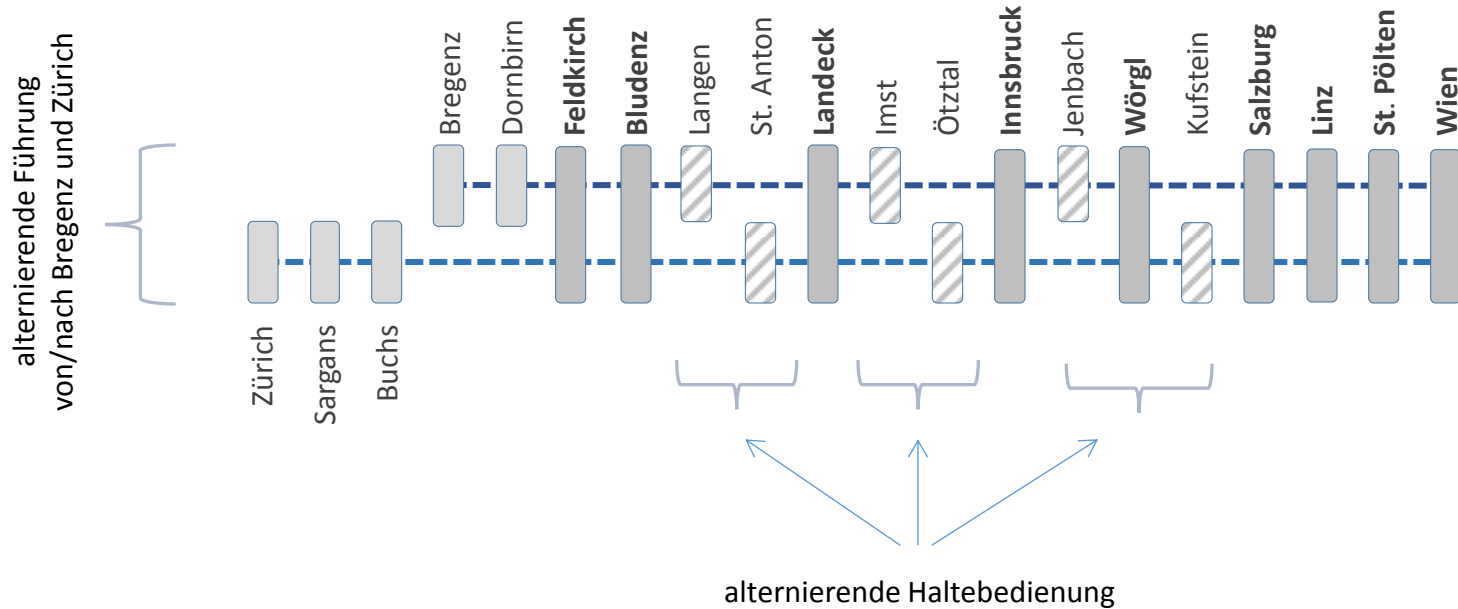


Quelle: blog.oebb.at

Umsetzung des ITF in Westösterreich

Abstimmungen zwischen Vorarlberg/Tirol/Bund und ÖBB in den Jahren 2014 und 2015

Ergebnis: - einheitliches Halteschema im Fernverkehr → regelmäßiger Stundentakt* nach Wien



Fahrzeit :

Vorarlberg-Wien bleibt wie heute (Feldkirch-Wien: 6:13 h)

Vorarlberg-Innsbruck wird etwas kürzer (Feldkirch-Innsbruck: 1:54 h; heute 2:01 h)

Quelle: eigene Darstellung

* Ausnahme IC 118/119

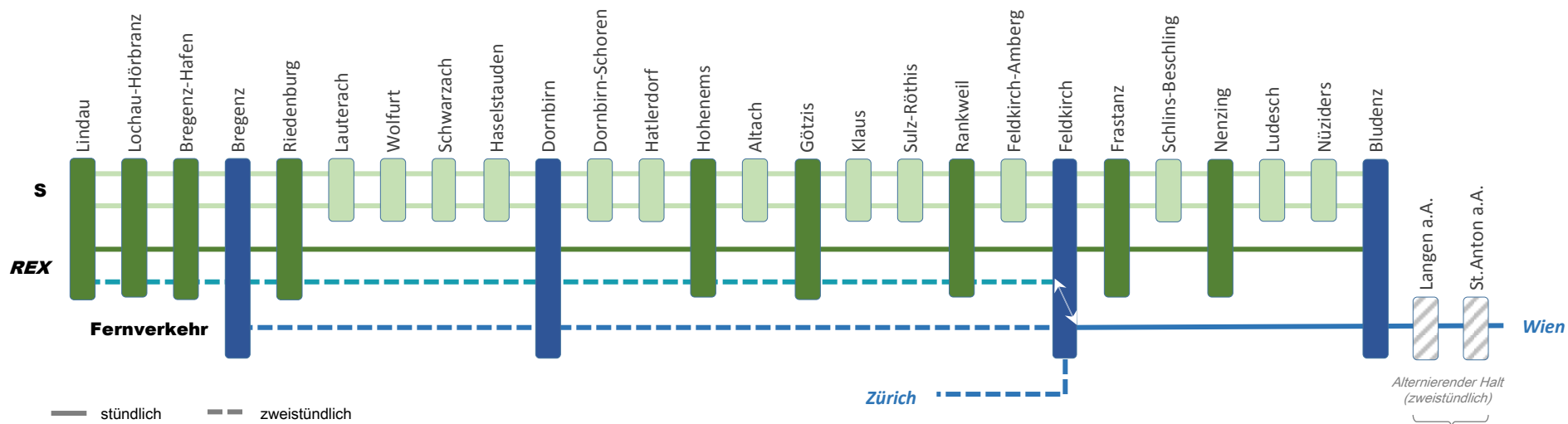
	Stunde I				Stunde II				
	REX	S	railjet	S	REX	S	railjet	REX	S
Bludenz	:00	:09	:31	:39	:00	:09	:31		:39
Nenzing	:06	:19		:49	:06	:19			:49
Frastanz	:11	:25		:55	:11	:25			:55
Feldkirch	:17	:30	:48	:00	:17	:30	:42	:47	:00
Rankweil	:22	:35		:05	:22	:35		:52	:05
Götzis	:27	:44		:14	:27	:44		:57	:14
Hohenems	:32	:50		:20	:32	:50		:02	:20
Dornbirn	:39	:59	:09	:29	:39	:59		:09	:29
Riedenburg	:45	:11		:41	:45	:11		:15	:41
Bregenz	:48	:14	:17	:44	:48	:14		:18	:44

Fahrplanwechsel Dezember 2016

- Systematisierung des Taktsystems im Fernverkehr (Bund) und im schnellen Schienenregionalverkehr (Land)
- Umfang der Ausweitung derzeit in Abstimmung

Auswirkungen

- Aufwertung des ÖV im Montafon, Walgau, Rheintal, Rheindelta
- Neue Möglichkeiten in der Busanbindung → schnellere Reiseketten auch aus der Fläche



ÖV-Erschließungsgüte

...ein Beitrag zur ÖV-orientierten Siedlungsplanung und zur siedlungsorientierten ÖV-Planung

ÖV-Erschließungsgütekarte

... 2005 im Rahmen der Vision Rheintal für das Rheintal erstellt (nach adaptierter Schweizer Methodik)

- ... aktuelle Projekte:
- Erschließungsgütekarte für ganz Vorarlberg
(Mitwirkung: VVV, EI, Land; Auftragnehmer: Metron AG)
 - ÖROK: Erschließungsgütekarte Österreich

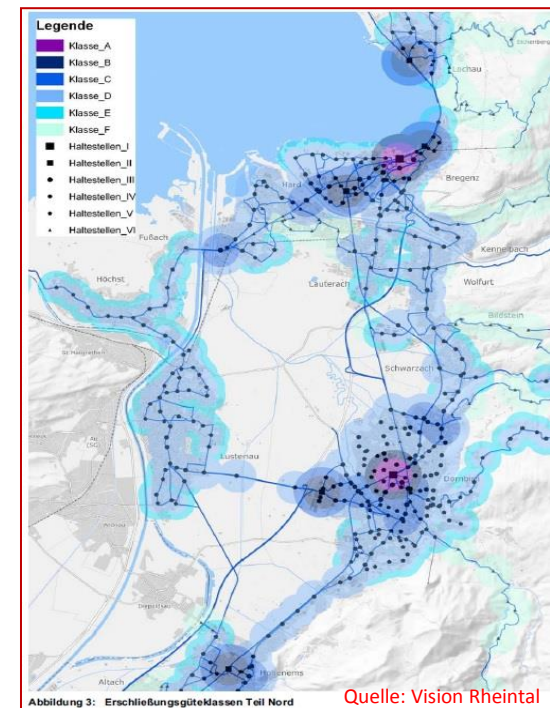
Prinzip

Je näher eine Haltestelle und je dichter und hochwertiger dort das Fahrplanangebot ist, umso besser ist die ÖV-Erschließung.

Methode

Festlegung der Güteklassen anhand:

- Kategorie einer Haltestelle
 - Bedienungshäufigkeit
 - Verkehrsmittelarten (Bus, S-Bahn, REX/Fernverkehr)
- Erreichbarkeit der Haltestelle = Entfernung

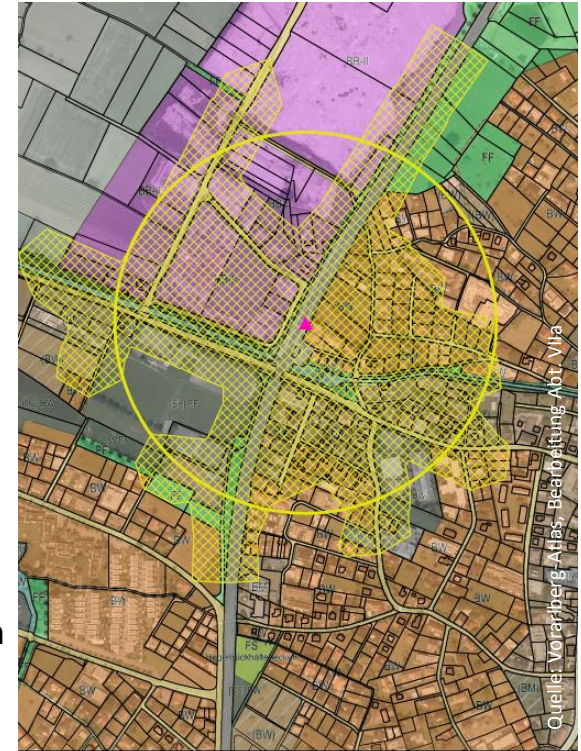


Neuerungen

- Betrachtung von ganz Vorarlberg!
- Periodische Aktualisierbarkeit der ÖV-Erschließungsgütekarte!
„Basisuntersuchung“: Schultag (6:00 bis 20:00 Uhr) außerhalb der touristischen Hauptsaisonen → künftig abweichende Stichtage und Betrachtungszeiträume auswertbar, zB: touristischer ÖV, Tagesrandangebot etc.
- Ergebnisse auch als GIS-Daten!
Verschneidung mit anderen räumlichen Daten möglich (Widmung, Einwohner, Arbeitsplätze, Bauflächenreserven...)
- Verwendung des realen Wegenetzes statt Luftlinienmeter!

Nutzen

- Objektive Darstellung der ÖV-Erschließungsqualität von Standorten möglich
Anm: für umfassende Aussagen auch andere Parameter relevant: insbesondere die Erreichbarkeit (inklusive Reisezeiten, relevante Reiseziele etc.)
- Hilfreiches Tool für Raum- und Verkehrsplanung
 - Liegen die bestehenden Haltestellen optimal ?
 - Wo ist durch Ergänzungen im Wegenetz eine wesentliche Verbesserung der ÖV-Erschließung für die Bevölkerung erreichbar?
 - Wo sind geeigneter Standorte für bestimmte Nutzungen?
 - Wo haben Angebotsausweitungen einen besonders hohen Nutzen ?
 -



Bhf Dornbirn Haselstauden: 400m Gehdistanz
 Bhf Dornbirn Haselstauden: 300m Puffer



Vorarlberg
unser Land

Herzlichen Dank für Ihr Interesse!



Quelle: Verkehrsverbund Vorarlberg GmbH

Barbara Manhart
Amt der Vorarlberger Landesregierung – Abteilung VIa

1. März 2016