



Häufig gestellte Fragen zur Bahnverlängerung

Stand April 2020

Fragen zu den allgemeinen Planungen

Was ist zum Ausbau der Montafonerbahn geplant? Wie weit sind die Planungen?

Die Montafoner Gemeinden haben in einer Machbarkeitsstudie prüfen lassen, ob eine Bahnverlängerung ins Innere Montafon möglich ist. Untersucht wurde eine Erweiterung von Schruns bis Gaschurn Versettla Talstation. Zudem wurde geprüft, ob die Anbindung der Golmerbahn in Vandans möglich ist. Die Machbarkeitsstudie, in der mehrere Varianten geprüft wurden, ist fertig gestellt.

Was sind die Vorteile der Bahnverlängerung für Fahrgäste?

Durch die Bahnverlängerung werden die Gemeinden St. Gallenkirch und Gaschurn an die bereits bestehende Bahnlinie der Montafonerbahn angeschlossen. Dadurch werden große Teile des Montafons sowie Ortszentren, Bergbahnen, Schwimmbäder und Siedlungsgebiete mit einem leistungsfähigen Verkehrsmittel verbunden.

Fahrgäste schätzen an Eisenbahnen besonders den hohen Fahrkomfort, die Pünktlichkeit und hohe Verlässlichkeit bei Wind und Wetter, die Stauunabhängigkeit und den variablen Innenraum. Egal ob mit Gepäck, Sportausrüstung, Einkäufen, Kinderwagen oder Rollstuhl: Die Reise in modernen Niederflurgarnituren ist immer vergleichsweise unkompliziert und angenehm.

Diese Vorteile machen sich im Vergleich zu Busangeboten mit höheren Fahrgastzahlen bezahlt. Auch wenn die Bahn weniger häufig fährt und die Bahnhalte mitunter räumlich etwas weiter von den Siedlungsgebieten entfernt sind. Das lehren zahlreiche Beispiele aus der Schweiz, Südtirol, Frankreich und Österreich.

Bei Bedarf kann die Transport-Kapazität der Bahn vergleichsweise kostengünstig vergrößert werden. Noch dazu ohne Abstriche beim Fahrkomfort oder der Pünktlichkeit.

Fahrgäste können sich ohne Umstieg zügig im Montafon bewegen. Weiterreisende zu oder aus dem Rheintal, Richtung Wien, Deutschland und die Schweiz haben in Bludenz attraktive Anschlüsse zur S-Bahn, zum Regionalexpress und zum Fernverkehr. Die Umstiege am Bahnhof Bludenz sollten für die überwiegenden Fahrgastströme ohne Bahnsteigwechsel möglich sein.

Winter- und Sommergäste können durch die Bahnverlängerung bequem mit dem Zug zu den Schigebieten Golm sowie Silvretta Montafon fahren. Durch die Verbesserung der Bahninfrastruktur wird ein Umstieg vom Auto auf die Öffentlichen Verkehrsmittel erleichtert. Durch den reduzierten Individualverkehr werden Ortschaften und Siedlungsräume entlang der L188 entlastet.

Fragen zur Rentabilität

Wie profitieren die Gemeinden des Außermontafons von der Bahnverlängerung ins Innere Montafon?

Die Gemeinden des Außermontafons (Schruns, Tschagguns, Vandans, Bartholomäberg, Silbertal, St. Anton, Lorüns, Stallehr) profitieren bei ihrer Alltagsmobilität im Montafon gleichermaßen wie die Gemeinden des Innermontafons (St. Gallenkirch, Gaschurn). Selbst für Gemeinden, die nicht direkt an der Bahn liegen, entstehen Vorteile. Zum einen, weil die Reisequalität und Erreichbarkeit zu allen Zielen entlang der Bahnachse erhöht wird. Zum anderen, weil die Anrainer*innen an der L188 spürbar entlastet werden.

Aufgrund von Erfahrungen aus anderen touristischen Regionen ist davon auszugehen, dass die Bahn von Einheimischen und Gästen gleichermaßen angenommen wird.

Folgt die Siedlungsentwicklung zukünftig schwerpunktmäßig den Einzugsgebieten der Bahnstationen, entstehen dort attraktive Subzentren. Die Zentralörtlichkeit von Schruns wird durch die attraktivere Erreichbarkeit gestärkt und gemeinsam kann es so möglich sein, wichtige Versorgungsstrukturen im ländlichen Raum aufrechtzuhalten oder sogar neu anzusiedeln.

Außer im Winter gibt es kaum Stau im Montafon. Zahlt sich die Bahnverlängerung trotzdem aus?

Die Bahnverlängerung wird zu einem ganzjährigen veränderten Verkehrsverhalten führen. Die Mobilität wird menschen- und klimaverträglicher sowie sozial leistbarer. Die Verkehrsentslastung und erhöhte Lebensqualität wird ebenso das ganze Jahr wirken. Die Vermeidung der winterlichen Stauspitzen ist nur ein kleiner Effekt des gesamten Projekts.

Wer soll die Bahnverlängerung nutzen? Rentiert sich die Bahnverlängerung für die Bevölkerung von St. Gallenkirch und Gaschurn?

Die Bahnverlängerung wird für die Montafoner*innen und für die Gäste des Montafons gleichermaßen gebaut. Das Angebot wird derart gestaltet sein, dass Einheimische untertags genauso von der Bahn profitieren, wie Pendler*innen, Schüler*innen, Gelegenheitsfahrer*innen, Aufenthaltsgäste und Tagesgäste.

Aus heutiger Sicht ist davon auszugehen, dass wesentlich mehr Personen die Bahn nutzen werden als das derzeitige System aus Bahn und Bus. Das zeigen sowohl die Simulationen wie auch praktische Erfahrungen aus anderen Regionen, in denen Bahn-Busangebote durch moderne Bahnangebote ersetzt wurden.

Ein gut ausgelasteter Öffentlicher Verkehr „rentiert“ sich für die Bevölkerungen in zweifacher Weise: Die Nutzer*innen des Öffentlichen Verkehrs können zu sehr attraktiven Preisen unterwegs sein. Sie sparen sich durch das verbesserte Angebot womöglich ein ganzes Fahrzeug (z.B. den Zweitwagen) und entlasten das Haushaltsbudget spürbar. Darüber hinaus profitieren alle Anwohner*innen durch weniger Verkehr auf der Straße, weniger Unfälle und weniger Gesundheitsbelastung durch Schadstoffe. Das alles schlägt letztlich in volkswirtschaftlichen Einsparungen zu Buche.

Fragen zu den nächsten Schritten

Was sind die nächsten Schritte? Wann kommt die Bahnverlängerung?

In der Machbarkeitsstudie wurde bestätigt, dass die Bahnverlängerung technisch und betrieblich möglich ist. Zudem wurden die Kosten der Bahnverlängerung geschätzt. Jetzt folgen gemeinsam mit dem Land Vorarlberg Gespräche mit dem Bund über eine mögliche Finanzierung. Die Unterstützung des Landes Vorarlberg wurde im aktuellen Regierungsprogramm bereits festgehalten.

Parallel zu den Finanzierungsgesprächen werden die Flächen für die Bahntrasse gesichert. Diese Flächen werden im regionalen Räumlichen Entwicklungskonzept (regREK) Montafon eingetragen. In weiterer Folge werden die Flächen in die Räumlichen Entwicklungspläne (REP) der Montafoner Gemeinden übernommen. Durch die Festlegung des Bereichs der Trasse in diesen Plänen werden die jeweiligen Flächen gesichert.

Die Bahnverlängerung könnte im Idealfall in zehn Jahren realisiert sein. Schwer vorherzusehen ist dabei, wie lange die Finanzierungsverhandlungen, Grundablösen und Genehmigungsverfahren dauern. Die Detailplanung und Bauzeit selbst ist demgegenüber mit jeweils zwei Jahren verlässlicher zu prognostizieren.

Was steht im aktuellen Regierungsprogramm zur Bahnverlängerung?

Im aktuellen Regierungsprogramm des Landes Vorarlberg steht unter anderem: „Was eine mögliche Verlängerung der Montafonerbahn angeht, wird der Fahrplan, wie in der Machbarkeitsstudie festgelegt, weiterverfolgt. Gemeinsam mit den Montafoner Gemeinden wird beim Bund auf eine Mitfinanzierung und eine Aufnahme des Projektes in das mittelfristige Investitionsprogramm gedrängt.“

Wie wird die Bahnverlängerung im regionalen Räumlichen Entwicklungskonzept (regREK) dargestellt?

Im Zielbild des regionalen Räumlichen Entwicklungskonzeptes finden sich unter drei Leitsätzen Festlegungen zur Montafonerbahn.

Leitsatz	Leitziel	Maßnahme
Das Montafon stimmt seine Siedlungsentwicklung und das Angebot an Öffentlichen Verkehrsmitteln aufeinander ab.	Die Montafonerbahn (im Bestand und in der Erweiterung) ist das Rückgrat der Siedlungsentwicklung in unserer Region.	Im fußläufigen Einzugsbereich der Stationen der Montafonerbahn, soweit dies räumlich möglich und zweckmäßig ist, <ul style="list-style-type: none"> • Siedlungsgebiete verdichten • publikumsintensive Einrichtungen ansiedeln • arbeitsplatzintensive Betriebe zuordnen.
Das Montafon stellt die Weichen für eine zukunftsfähige Mobilität, welche die Mobilitätsbedürfnisse der Bevölkerung und Gäste abdeckt und gleichzeitig ressourcen- und umweltschonend abgewickelt wird.	Wir stellen eine optimale Erreichbarkeit des Montafons sicher.	Die Montafonerbahn als Rückgrat der Mobilität im Tal verstehen, sichern und in das Innere Montafon verlängern.
Das Montafon versteht sich als ein vielfältiger Wirtschaftsraum, der seinen Bewohner*innen eine gute Auswahl an attraktiven und qualitätsvollen Arbeitsstätten und Arbeitsplätzen bietet.	Wir sichern und schaffen Voraussetzungen, die das Montafon zu einem attraktiven Wirtschaftsstandort machen.	Die Montafonerbahn als wichtigen Standortfaktor bewusst machen und bewerben.

Fragen zu Bahnhaltstellen und Zuggarnituren

Wo werden Bahnhaltstellen errichtet?

Nach dem derzeitigen Planungsstand und aufbauend auf den bisherigen Untersuchungen bieten sich folgende Haltestellen an:

Bestandsstrecke bis Schruns	Bahnverlängerung ab Schruns
Bludenz	Aktivpark
Bludenz Moos	Zamangbahn
Bludenz Brunnenfeld	St. Gallenkirch Valisera
Lorüns	St. Gallenkirch Zentrum
St. Anton im Montafon	Gortipohl Garfrescha
Vandans	Innergant
Vandans Zentrum (NEU)	Gortipohl
Golmerbahn (NEU)	Gaschurn Mountain Beach
Kaltenbrunnen	Gaschurn Versettla
Tschagguns	
Schruns	

Mit der Bahnverlängerung werden die Schigebiete Golm und Silvretta Montafon genauso wie die Freibäder, große Schulen und Betriebe, Einkaufs- und Kulturorte, Gesundheitseinrichtungen und die dichten Siedlungsgebiete im Tal mit hohem Fahrkomfort in wenigen Minuten Fahrzeit miteinander verbunden.

Werden die Bahnhaltstellen behindertengerecht gebaut?

Alle Bahnhaltstellen sind in Zukunft behindertengerecht zu bauen. Bestandsbahnhaltstellen sind entsprechend so zu adaptieren, dass eine barrierefreie Zugänglichkeit der Bahnsteige sichergestellt ist. Bei Sehbehinderungen muss eine leichte Orientierung gewährleistet sein. Bahnsteige und Fahrzeuge sind mit Sprachansagen ausgestattet.

Es werden Niederflur-Fahrzeuge eingesetzt, sodass mit Rollstühlen, Kinderwägen und Fahrrädern ein unkomplizierter Ein- und Ausstieg ohne weitere Hilfe möglich ist.

Im Montafon würde auch die Strecke der Bahnverlängerung mit 55 cm hohen Bahnsteigen ausgestattet werden. Bei Vollbahn-Strecken ist dies – im Sinne der Barrierefreiheit – bereits üblich.

Welche Züge werden künftig fahren?

Die Trasse ist auf den Betrieb mit Tram Train Garnituren ausgelegt. In Details sind die Tram Train Garnituren anders gebaut wie klassische Vollbahn Garnituren. Es braucht deshalb neue Garnituren. Die Tram Trains sind gleich breit wie Vollbahn Garnituren. Sie würden auch das vorhandene Stromnetz nützen. Bei einer weiteren Konkretisierung des Projektes können auch oberleitungsfreie Alternativen geprüft werden.

Was ist der Unterschied zwischen Vollbahn und Tram Train?

Die bestehende Montafonerbahn ist eine Vollbahn. Eine Vollbahn kann auf klassischen Bahngleisen fahren und ist für relativ hohe Geschwindigkeiten ausgelegt. Die hohen Geschwindigkeiten werden im Regionalverkehr und besonders im alpinen Raum aufgrund der Kurven und Steigungen nie voll ausgeschöpft.

Eine Tram Train ist die Verbindung aus einer Vollbahn und einer Straßenbahn. Die Tram Train kann sowohl auf klassischen Bahngleisen als auch auf Straßenbahn-Schienen fahren. Die Vorteile einer Tram Train sind, dass engere Radien und größere Steigungen gefahren werden können. Zusätzlich kann eine Tram Train innerorts auf Sicht fahren, weil sie einen kürzeren Bremsweg hat. Das bringt deutliche Vereinfachungen bei der Absicherung des Gleises und bei Eisenbahnkreuzungen mit sich.

Die Bahnverlängerung bis Gaschurn wäre mit einer Vollbahn technisch nicht möglich. Mit einer Tram Train aber sehr wohl. Die Bestandsstrecke bis Schruns müsste dafür nicht umgebaut werden. Zusätzlich kann in Vandans das Zentrum und die Golmerbahn mit der Tram Train erschlossen werden.

Können Fahrräder mittransportiert werden?

Auch die Tram Train Garnituren sind Niederflurfahrzeuge und ermöglichen deshalb die bequeme Fahrradmitnahme. Bei höheren Fahrgastzahlen stößt die Fahrradmitnahme im Zug aber immer wieder an ihre Grenzen. Fahrradverleihsysteme an den Bahnhöfen, gute Fahrradabstellanlagen und der Einsatz von Falträdern sind deshalb als begleitende Maßnahmen empfehlenswert.

Fragen zum Betrieb

Zu welchen Zeiten wird die Bahn künftig fahren?

In der Machbarkeitsstudie wurde von einem Halbstundentakt von 5 bis 19 Uhr (an Wochenenden von 7 bis 19 Uhr) und einem Stundentakt von 19 bis 24 Uhr an sieben Tagen die Woche ausgegangen. In den Nachtstunden kann zusätzlich das Angebot des Nachtexpress (NEX) sowie des Anrufsammeltaxis „go&ko“ genutzt werden.

Wie oft muss ich umsteigen, um nach Gaschurn zu kommen?

Grundsätzlich werden alle Bahnhaltestellen im Montafon zirka halbstündlich angefahren. Wie oft dabei umgestiegen werden muss, hängt vom Start- und Endpunkt der Fahrt ab. Für die Bahnverlängerung gibt es grundsätzlich zwei Betriebsmöglichkeiten:

- Variante 1: Zur vollen und halben Stunde Umstieg von S-Bahn, Regionalexpress (REX) und Railjet in Bludenz und dann ein umstiegsfreier, durchgehender Betrieb von Bludenz bis Gaschurn in der Tram Train.
- Variante 2: Zur halben Stunde Umstieg in Bludenz von S-Bahn und Railjet auf die Tram Train. Zur vollen Stunde Durchbindung des Regionalexpress bis Schruns und dort Umstieg auf die Tram Train bis Gaschurn.

Wie lange dauert eine Fahrt von Bludenz bis Gaschurn?

Die Reisezeiten hängen von der Betriebsweise ab: Bei der reinen Tram Train Variante ab Bludenz dauert die Fahrt von Bludenz über die Golmerbahn bis Gaschurn Versettla 46 Minuten. Im Mischbetrieb Vollbahn und Tram Train (Umstieg in Schruns) liegt die Gesamtreisezeit inklusive Umstiegszeit in Schruns bei 51 Minuten. Zum Vergleich: Aktuell liegt die Gesamtreisezeit mit Zug und Bus von Bludenz bis Gaschurn Versettla bei 58 Minuten.

Entscheidend für die Fahrgastzahl ist neben der Reisezeit vor allem aber der Reisekomfort, die Pünktlichkeit und Verlässlichkeit. In diesen Aspekten haben Schienenfahrzeuge eindeutig die Nase vorne. Im Vergleich zu Busangeboten wird die Bahn deshalb von deutlich mehr Menschen genutzt – sogar wenn der Weg zur Bahnhaltestelle länger ist und der Zug weniger häufig fährt.

Wie gestaltet sich das Umsteigen in Bludenz?

Der Umstieg in Bludenz ist aktuell nicht fahrgastfreundlich gelöst. Ziel muss – unabhängig von der Bahnverlängerung – ein möglichst einfacher Umstieg zwischen den Zugverbindungen sein. Eine Arbeitsgruppe, bestehend aus Vertreter*innen der Montafonerbahn, des Vorarlberger Verkehrsverbundes und des Standes Montafon setzen sich momentan bereits damit auseinander.

An den Bahnanschlüssen in Bludenz wird sich grundsätzlich aber nichts ändern: Im Knoten Bludenz kommen tagsüber zur halben Stunde vier Züge (Fernverkehr aus Wien, Fernverkehr aus Bregenz / Zürich, S-Bahn aus Bregenz / Lindau und S-Bahn aus Schruns) an und fahren vier Züge ab. Zur vollen Stunde kommen tagsüber jeweils drei Züge (Regionalexpress aus Lindau, S-Bahn aus Bregenz und S-Bahn aus Schruns) an und fahren drei Züge ab.

Die Ankunfts- und Abfahrtszeiten der Montafonerbahn sind dabei so gelegt, dass die Übergangszeiten in alle Fahrtrichtungen ein möglichst guter Kompromiss sind. Mit dem durchgehenden Halbstundentakt der Montafonerbahn seit Dezember 2019 sind damit alle Bahnanschlüsse ab Bludenz gut zu erreichen. Alle ankommenden Züge werden mit einem attraktiven Bahnanschluss ins Montafon abgenommen.

Fragen zur Bahntrasse

Wo verläuft die zukünftige Trasse der Bahn?

Nach Abschluss der Prüfung der technischen Machbarkeit wurden die Varianten zueinander bewertet. Die Trasse über Schruns Zentrum, Aktivpark und Zamang nach Galgenul und von dort in Tallage bis Gaschurn Versettla ging als Bestvariante hervor. Diese Variante wird von allen Bürgermeister des Montafons mitgetragen. Details zu den zahlreichen untersuchten Varianten und dem Bewertungsverfahren sind im Bericht zur Machbarkeitsstudie zusammengefasst.

Warum verläuft die Trasse nicht durch die Ortszentren?

Die Bahntrasse der Montafonerbahn wurde – wie zur damaligen Zeit üblich – bewusst außerhalb der Ortszentren geführt. Typischerweise verbinden „Bahnhofsstraßen“ vielerorts die Zentren mit den zugehörigen Bahnhöfen. Fußwege wurden zu dieser Zeit selbstverständlich in Kauf genommen. Die Konkurrenz des eigenen Autos vor der Haustür war noch kein Thema. Dadurch war die Trassenführung meist einfacher. Nutzungskonflikte mit Grundstückseigentümer*innen in den Zentren wurde so aus dem Weg gegangen. Die ursprüngliche Konzeption der Montafonerbahn hätte auch in Tschagguns geendet, wenn sich

nicht Heinrich Mayer vehement dafür eingesetzt hätte, die Bahn bis ins Zentrum von Schruns und damit nahe an seinen Betrieb heran zu führen.

Heutzutage hat sich die Situation grundlegend gewandelt: Mit Öffentlichen Verkehrsmitteln gut erschlossene Gebiete erleben eine neue Blüte und zählen in urbanen Räumen zu gefragten Gebieten der Stadtentwicklung. Kompakte Siedlungsräume mit kurzen Wegen ermöglichen es aber auch in ländlichen Regionen, ein Grundangebot an Nahversorgung aufrecht zu erhalten. Die Abhängigkeit vom motorisierten Individualverkehr kann somit reduziert werden. Diese Gebiete sind deshalb zukunftssträchtige Entwicklungsgebiete.

Für die künftige Entwicklung des Montafons wird es deshalb entscheidend sein, die Siedlungsentwicklung verstärkt entlang der öffentlichen Verkehrsinfrastruktur auszurichten und gemeindeübergreifend die Daseinsfunktionen zu decken.

Der Einsatz von Tram Train Fahrzeugen erlaubt es, näher an die Siedlungsgebiete heranzukommen und Defizite vergangener Planungen in Vandans und bei der Golmerbahn auszugleichen. Die Zentralörtlichkeit von Schruns wird durch eine Weiterführung der Bahn über Schruns Zentrum gestärkt. Die neue Montafonerbahn wird so zu einem Verkehrsmittel für viele Montafoner*innen auch auf ihren alltäglichen Wegen. Sie erreichen damit umstiegsfrei und schnell wichtige Punkte im Tal. Die Bahn wird deshalb auch die Mobilitätsbedürfnisse derjenigen, die untertags im Montafon sind, abdecken und nicht „nur“ die der Pendler*innen.

Im Innermontafon ist allerdings die Erschließung der Ortszentren von St. Gallenkirch und Gaschurn durch die topografischen Rahmenbedingungen schwierig, weshalb selbst die Tram Train dort nicht ins Zentrum fahren kann. Schienengebundene Verkehrsmittel kommen da naturgemäß an ihre Grenzen. Steilstücke und enge Kurven sind nichts für Schienenfahrzeuge – was wiederum die hohe Reisequalität auf der Bahn erklärt. Es ist daher entscheidend, neben dem Bahnausbau die lokalen Mobilitätsräume um jede Bahnhaltestelle mit den passenden Verkehrsmitteln mitzuplanen und auch zeitgerecht umzusetzen.

Wurde bereits mit Grundstückseigentümer*innen der betroffenen Flächen verhandelt?

Nein. Im Zuge der Machbarkeitsstudie wurden mehrere Trassen untersucht. Wo die Bahntrasse schlussendlich verlaufen wird, wurde noch nicht entschieden. Diese Entscheidung muss noch planerisch weiter detailliert werden. Für Verhandlungen mit Grundstückseigentümer*innen ist es deshalb noch zu früh. Zudem verlaufen weite Strecken der untersuchten Trassen nicht auf Privat-Grundstücken, sondern auf Grundstücken der Gemeinden und des Landes.

Werden Grundstückseigentümer*innen enteignet?

Das Eisenbahnrecht sieht zwar grundsätzlich die Möglichkeit von Enteignungsverfahren im Falle von übergeordnetem, öffentlichen Interessen vor. In der Praxis wird dieses Rechtsmittel aber selten eingesetzt. Der Ausbau der Montafonerbahn soll nach tiefer Überzeugung der Projektbetreiber*innen als gemeinsamer Entwicklungsprozess hin zu einer chancenreichen und zukunftssicheren Entwicklung des Montafons verstanden und gelebt werden. Dann können die positiven Effekte des Projektes optimal zur Geltung kommen.

Fragen zu den Kosten

Was kostet die Bahnverlängerung?

In der Machbarkeitsstudie wurden für das Gesamtprojekt (Anbindung Golmerbahn und Ausbau bis Gaschurn) nach derzeitigem Planungsstand Investitionskosten von 208,2 Mio. Euro veranschlagt. Aufgrund der noch geringen Planungstiefe wurde zusätzlich ein Sicherheitsaufschlag von 36,5 % der Gesamtkosten angesetzt. Daraus ergibt sich nach derzeitigem Planungsstand eine erforderliche Investitionssumme von 284,2 Mio. Euro.

Genauso wie wir heute von den Infrastruktur-Investitionsentscheidungen um 1900 (Montafonerbahn, Arlbergbahn, Rheintalbahnhof) noch profitieren, werden viele künftige Generationen vom Bahnausbau profitieren. Die Investition für die Bahnverlängerung ist deshalb über entsprechend lange Zeiträume abzuschreiben. Somit ist die jährliche Abschreibung deutlich geringer.

Die Betriebskosten für einen Halbstundentakt zwischen Bludenz und Gaschurn ohne Streckenerhalt und Fahrzeug-Reserve für Kapazitätserhöhung liegen bei rund 2,6 Mio. Euro pro Jahr. Diese Kosten werden im Bereich Bahn von Land und Bund finanziert. Etwa ein Drittel der Betriebskosten sind dabei für das Rollmaterial aufzuwenden.

Welche Kosten müssen die einzelnen Gemeinden übernehmen?

Die Gespräche über eine konkrete Finanzierung mit Bund und Land sind noch nicht erfolgt. Inhalt der Gespräche wird auch ein möglicher Finanzierungsschlüssel zwischen der Region, dem Land und dem Bund sein.

Warum müssen Gemeinden, die nicht direkt von der Bahnverlängerung profitieren, trotzdem beim Ausbau mitzahlen?

Von einer leistungsfähigen Mobilitätsachse durch das ganze Montafon profitieren alle Gemeinden. Auch die Gemeinden, die nicht direkt an der Bahn liegen. Spätestens wenn mit dem passenden Zubringersystem die nächste Bahnhaltestelle erreicht ist, erleben auch diese Gemeinden die Vorzüge des neuen Verkehrsmittels. Die Solidarität aller Montafoner Gemeinden ist gute und schon lange gelebte Praxis. Bei der Errichtung und beim Erhalt der bestehenden Montafonerbahn bis Schruns wurde sie schon über Jahrzehnte eingeübt und gelebt. Es besteht kein Anlass an dieser Praxis etwas zu ändern.

Könnte das Geld für die Bahnverlängerung nicht wo anders besser eingesetzt werden?

Die erforderlichen Investitionsmittel für den Bahnausbau werden mit zweckgebundenen, eigens dafür vorgesehenen Budgetpositionen gedeckt. Die Beträge sind nicht einfach auf andere Projekte umzulegen und dafür zu verwenden. Eine derartige Infrastrukturinvestition entfaltet zudem über einen extrem langen Zeitraum seine Wirkung. Sie ermöglicht es, großen Teilen der Bevölkerung ein leistungsfähiges Mobilitätsangebot zu vergleichsweise geringen Kosten anzubieten. Durch die Verschränkung mit der touristischen Nutzung sind derartige Projekte auch in ländlichen Regionen mittelfristig volkswirtschaftlich sinnvoll.

Wird das Fahrticket durch den Bahnausbau für Kund*innen teurer?

Die Kosten eines Fahrtickets sind unabhängig vom Bahnausbau. Laufende Index-Anpassungen werden stattfinden, unabhängig von der Bahnverlängerung.

Fragen zum restlichen Fahrplan des Öffentlichen Verkehrs

Wie schaut das Bussystem aus, wenn die Bahnverlängerung umgesetzt ist?

Es wurde an mehreren Stellen untersucht, wie sich die Bahnverlängerung auf den Busverkehr auswirkt. Wichtig ist die Entscheidung, wo künftig der Busknotenpunkt eingerichtet wird. Anbieten würden sich im Hinblick auf Umstiegszeiten die Bahnhaltestellen Schruns Zentrum oder Aktivpark. Wird die Bahn von Schruns bis Gaschurn verlängert, braucht es in diesen Bereichen nur abschnittsweise einen Parallelverkehr mit Bussen.

Mit den dadurch freiwerdenden Ressourcen könnten zusätzliche Gebiete mit dem Öffentlichen Verkehr erschlossen werden. Zum Beispiel mit Zubringer-Bussen von den Wohn- und Nächtigungsorten zu den Bahnhaltestellen und Bergbahnen hin. Autonome Busse

könnten mittelfristig dabei eine interessante Rolle spielen. Ein gutes Fuß- und Radwegenetz sowie hochwertige Radabstellanlagen an den Bahnhaltestellen werden das Angebot zusätzlich ergänzen. Somit werden Mobilitätsformen abseits des Privat-PKW attraktiver.

Was für attraktive Angebote gibt es für Pendler*innen?

Die neue Montafonerbahn wird ein verlässliches, hochkomfortables und pünktliches Verkehrsmittel werden. Diese Parameter sind gerade für Pendler*innen, die täglich auf gute Verbindungen angewiesen sind, wichtig. Um möglichst viele Pendler*innen zum Umstieg auf öffentliche Verkehrsmittel zu bewegen, sind zusätzliche Angebote für die „erste und letzte Meile“ zu entwickeln. Dazu sind sowohl im Montafon wie auch in anderen Regionen Vorarlbergs eine Reihe von Projekten in Vorbereitung. Die Kapazität der Bahn soll ausgeweitet werden. Zudem werden die Bahnhöfe landesweit künftig zu Mobilitätsdrehscheiben weiterentwickelt. An den Bahnhöfen werden die unterschiedlichen Verkehrsmittel optimal miteinander verbunden und eine hohe Aufenthaltsqualität geboten. Dazu zählen neben der Anbindung von Bussen auch hochwertige Abstellanlagen für Fahrräder, Fahrrad-Verleihsysteme, Taxi- und Anrufsammeltaxiangebote, CarSharing-Systeme sowie attraktive Fuß- und Radwegnetze. Ziel ist es, die Reisezeiten für die Pendler*innen zu verkürzen und die Wege so angenehm und entspannend wie möglich zu gestalten, die Ressourcen zu schonen und die notwendige Mobilität möglichst verträglich abzuwickeln.

Fragen zu Alternativen der Bahnverlängerung

Was für Alternativen zur Bahnverlängerung wurden noch untersucht?

Neben einer Verlängerung der Bahn wurden auch eine Seilbahn-Verbindung und eine aufgeständerte Mono-Rail-Verbindung untersucht. In der Gesamtbetrachtung überwiegen aber die Vorteile einer Schienenverbindung. Die Tram Train – eine Mischung aus Straßenbahn und Vollbahn – kann näher an zentrale Punkte heranführen und trotzdem die bestehende Schieneninfrastruktur nach Bludenz mitnutzen. Der bloße Ausbau des Busangebotes wird in den nächsten Jahren ohnehin gemacht und stellt insofern keine Alternative zum Bahnausbau dar.

Was sind die Vor- bzw. Nachteile der Alternativen zum Bahnausbau?

Zusätzlich zur vertieften Auseinandersetzung mit der Verlängerung der Eisenbahn wurden zwei alternative öffentliche Verkehrsmittel geprüft:

Gemeinsam mit der Firma Doppelmayr wurde eine Seilbahnverbindung untersucht. Die mangelnde Geschwindigkeit, die hohen Betriebskosten bei langen Verkehrszeiten und die unverhältnismäßig hohe Beförderungsleistung sowie das Landschaftsbild haben letztlich zu einem Ausscheiden dieses Verkehrsmittels geführt. Seilbahnen sind vor allem dort als Verkehrsmittel interessant, wo sie ihre vergleichsweise geringe Geschwindigkeit durch kurze direkte Luftverbindungen ausgleichen können. Für die Erschließung des Tales in der Längsachse sind sie keine leistungsfähige Alternative.

Übrig geblieben sind Untersuchungen für eine Seilbahn-Anbindung von Galgenul nach Gargellen und eine Verlängerung der Golmerbahn. Diese Verbindungen wurden allerdings aus ähnlichen Gründen ebenfalls nicht weiter behandelt. Im Bereich Golm Talstation stehen noch dazu drei Hochspannungsleitungen einer Seilbahnverbindung zum Hosensee im Wege.

Zusammen mit der Firma Intamin, einem Anbieter von aufgeständerten Monorail-Systemen, wurde außerdem das Verkehrsmittel Monorail untersucht. Monorail-Systeme wurden ursprünglich für Freizeitparks entwickelt. Auch diese Variante wurde aufgrund der großen Entfernung und der geringen Geschwindigkeit ausgeschieden. Zudem sind aufgeständerte Konstruktionen ein deutlicher Eingriff in die Landschaft und machen die Stationen sehr teuer. Derartige Systeme haben ihre Stärken in dicht bebauten Gebieten, wo keine Trassen mehr zu finden sind und sie deshalb Alternativen zum teuren U-Bahnbau darstellen.