

# Montafonerbahn mit Tram-Train?

**Entwurf August 2018**

Wieder einmal flammt die Diskussion über die Streckenverlängerung der Montafonerbahn (MBS) neu auf. Das Land Vorarlberg hat zusammen mit dem Stand Montafon dazu bei der Bregenzer Kairos eine neue Machbarkeitsstudie in Auftrag gegeben. Angedacht ist nun die 12,7 km lange Bahn um 14,8 km bis nach Gaschurn-Versettla zu verlängern. Dazu hat man zehn Varianten untersucht und als Bestvariante ein Tram-Train-System (TT) erkoren. Die Gesamtkosten erreichen inklusive eines Sicherheitszuschlags approximative 284,2 Mio. Euro. Die Bauzeit würde etwa sechs Jahre betragen.

Angedacht sind 40 m lange Gelenktriebwagen in der normalen Vollbahnbreite aber mit kürzeren Wagenkästen, um auch engere Bögen befahren zu können. Die Höchstgeschwindigkeit läge bei 100 km/h. Bis zu drei Fahrzeuge sollen in Vielfachsteuerung verkehren. Die Wagenbodenhöhe von 55 cm soll mit den Bahnsteigkanten korrelieren. Als Fahrleitungsspannung sind 15 kV AC und allenfalls oberleitungslose Abschnitte vorgesehen.

Das Zürcher Büro IBV Hüsler AG schlägt zwei Fahrplankonzepte vor. Das Eine sieht vor, die TT verkehren im Halbstundentakt ab Bludenz bis Gaschurn-Versettla. Die Fahrzeit beträgt 46 Minuten. Zur vollen Stunde besteht in Bludenz Anschluss an den REX von und nach Lindau sowie an die S-Bahn von und nach Bregenz. Zur halben Stunde gilt gleiches für die S-Bahn mit Bregenz und dem Fernverkehr mit Wien und Bregenz / Zürich. Das Andere sieht vor, zur halben Stunde verkehrt ab Bludenz ein TT bis Gaschurn-Versettla. Zur vollen Stunde wird der REX bis Schruns durchgebunden. Wo zur Weiterfahrt auf die TT umgestiegen werden muss. Damit beträgt die Reisezeit 51 Minuten. Die teilweise in Doppeltraktion verkehrenden REX werden in Bludenz gestärkt und geschwächt. So dass im Montafon immer nur Einfachtraktionen verkehren. Damit erspart man sich den umfangreichen Ausbau der Bahnsteige. Auch verkehrten die REX nicht über die neue Schlaufe Vandans Zentrum und Golmerbahn, sondern auf dem bestehenden Trasse.

Die MBS beförderte 2017 insgesamt 1,44 Mio. Fahrgäste, das sind 6,5 % mehr als im Vorjahr. Dazu kommen 5500 Nettotonnen Güter.

Angemerkt sei, von 1928 bis 1953 bestand zwischen Tschagguns und Partenen bereits einmal ein 18 km lange Materialbahn mit 760 mm Spurweite zum Bau des Vermut-Stausees.



Die angedachte Streckenführung. Schwarz die bestehende Strecke. Rot die Neubaustrecken. (Skizze: Kairos)

## Tram-Train?

In Österreich verfolgt man TT Ideen nicht nur im Vorarlberg. Während in Deutschland und insbesondere in Karlsruhe die Euphorie dazu eher abklang. So betreibt man zukünftig in Karlsruhe nur noch Strecken mit TT die auch effektiv Stadtbahnstrecken befahren und nicht nur reguläre Eisenbahnstrecken. Denn die TT Fahrzeuge sind gegenüber von «normalen» Eisenbahnzügen einfach zu teuer. Zudem ist der Komfort für die Fahrgäste merklich schlechter. Kommt dazu, dass die heutigen Regularien kaum mehr neue TT auf regulären Eisenbahnstrecken zulassen.

Ein anderer Aspekt könnte sein, dass im Vorarlberg Ideen bestehen auch gänzlich neue Stadtbahnstrecken im Raum Bregenz, Dornbirn, Lustenau und Hard zu realisieren. Damit könnten sich auch von der ÖBB unabhängige Synergien ergeben.

Soeben hat sich die MBS dazu entschlossen von der ÖBB drei Talent zu übernehmen, um die Züge ab Bludenz bis Schruns durchbinden zu können. Damit wird das Fahrplankonzept mit TT und REX bis Schruns wahrscheinlicher.

Ein weiterer Aspekt, die Reisezeit auf den heutigen 12,7 km beträgt 19 Minuten, was einer Reisegeschwindigkeit von 40,1 km/h entspricht. Mit der Realisierung des Ausbaus auf 27,5 km Streckenlänge sinkt diese bei 46 Min. Reisezeit auf 35,9 respektive bei 51 Min. auf 32,4 km/h. Nach Google braucht man auf der Strasse für die heutige Strecke 17 Min. und für die neue Gesamtstrecke 30 Minuten.

Eher verwunderlich ist, dass niemand ernsthaft die Idee verfolgt Züge über grössere Distanzen bis ins Montafon durchzubinden, z. B. ab Herisau – St. Gallen oder Ulm - Lindau. Dazu gäbe es zumindest im Wintersportverkehr ein beachtliches Potenzial. Aber mit einem TT würde genau das verhindert.