

**Vor allem. Vorarlberg.**

**Vorarlberg**  
Volkspartei  
LANDTAGSKLUB

LAbg. Daniel Steinhofer  
Reichenaustraße 21  
6890 Lustenau

Lustenau, 10. Juni 2015

Herrn Landesrat  
Johannes Rauch  
Landhaus  
6900 Bregenz

**Anfrage gemäß § 54 GO d LT –  
Notwendige Verbesserungen und Planungen im ÖPNV**

Sehr geehrter Herr Landesrat!

Es gehört zu den Grundaufgaben der Verkehrspolitik im Öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) ein leistungsfähiges und kundenorientiertes Angebot bereit zu stellen und die Infrastruktur bedarfsgerecht zu verbessern. Damit soll nicht zuletzt – zusammen mit Maßnahmen im Fußgänger- und Radfahrbereich (Umweltverbund) – eine bequeme und attraktive Ergänzung und vollwertige Alternative zum motorisierten Individualverkehr geschaffen werden.

Der ÖPNV soll nicht nur Wohngebiete und Arbeitsstätten oder Knotenpunkte wie etwa Sporteinrichtungen, Kultureinrichtungen oder Konsumeinrichtungen verknüpfen, sondern unter Berücksichtigung von wirtschaftlichen und verkehrsmäßigen Erfordernissen auch in puncto Schnelligkeit, Regelmäßigkeit und Attraktivität einen gewissen Erziehungs- bzw. Lenkungseffekt, gerade bei jungen Menschen, ermöglichen.

Neben dem schienengebundenen öffentlichen Personennahverkehr ist auch die Leistungsfähigkeit des straßengebundenen Personennahverkehrs laufend zu evaluieren und gegebenenfalls auszubauen.

Wir erlauben uns daher, an Sie gemäß § 54 LT-GO nachstehende

## Anfrage

an Sie zu richten:

1. In welchen Bereichen und mit welcher Priorisierung möchten Sie das Zielangebot (einerseits beim Linienschema Schienenverkehr, andererseits bei den ÖPNV-Verkehrsmitteln und der Bedienungsqualität), wie im Verkehrskonzept 2006 beschrieben, erreichen? In welchen Bereichen wurden die Ziele bereits erreicht?
2. Welche konkreten Verbesserungen haben sich durch den Fahrplan, der am 14. Dezember 2014 in Kraft getreten ist, hinsichtlich zusätzlicher Verbindungen auf der Schiene und auf der Straße, stabileren Anschlüssen sowie zusätzlichen Angeboten am Abend und in der Nacht ergeben?
3. Welche weiteren Verbesserungen sind geplant, um Bus und Bahn noch mehr zu vernetzen und abzustimmen und wie könnte eine landesweite Anschluss-sicherung ausschauen?
4. Wie werden die Wochenendverbindungen im Schienenverkehr zwischen Bregenz und Bludenz (Verbindungen um 00:14 Uhr, 01:14 Uhr und 02:14 Uhr) sowie zwischen Bludenz und Bregenz nachts (Verbindungen um 00:39 Uhr und 01:39 Uhr) angenommen?
5. Gibt es Überlegungen, die Lücke im Schienenverkehr auf der Strecke von Bludenz nach Bregenz zwischen 01:39 Uhr und 04:39 Uhr bzw. auf der Strecke von Bregenz nach Bludenz zwischen 02:14 Uhr und 04:44 Uhr zu schließen? Wenn ja, welche Kosten wären damit verbunden?
6. Wie werden die Wochenendverbindungen beim Nachtexpress N6 (Schrund-Partenen) angenommen? Wurde ein Lückenschluss zwischen der spätesten und der frühesten Verbindung geprüft? Welche Kosten fallen dafür an?
7. Wie werden die Wochenendverbindungen beim Nachtbus Hinter- und Vorderwald (N8 und N9) angenommen? Wurde ein Lückenschluss zwischen der spätesten und der frühesten Verbindung geprüft? Welche Kosten fallen dafür an? Gibt es hier eine Sponsorenvereinbarung mit „Spark7“?
8. Die letzte Verbindung von Dornbirn nach Bezaun besteht um 23:35 Uhr, die letzte Verbindung von Bregenz nach Bezaun um 23:14 Uhr. Gibt es Überlegungen, die Lücke bis um 07:33 Uhr bzw. 07:20 Uhr zu verringern? Was würden zusätzliche Nachtverbindungen von Dornbirn oder Bregenz nach Bezaun kosten?
9. Wie sind die Kosten zwischen ÖBB und Land Vorarlberg bei den Nachtverbindungen verteilt?

10. Gibt es Überlegungen, Nachttaxi bzw. Taxibon-Systeme (wie beispielsweise im Montafon oder im Vorderland) auf andere Teile des Landes auszuweiten? Wenn ja, mit welchen Kosten wäre zu rechnen?
11. Bis wann wird die Schienenverbindung von Dornbirn nach Lustenau/Hard für den Personenverkehr geöffnet sein?
12. Wurde die Verlängerung der Montafonerbahn bis nach St. Gallenkirch bereits geprüft? Wenn ja, mit welchem Ergebnis?
13. Wo wird der geplante Pilotversuch mit einem Elektro-Bus umgesetzt? Wer sind die Projektpartner?
14. In welcher Form beteiligt sich die Vorarlberger Landesregierung beim Projekt „FL.A.CH“ bei den Finanzierungsverhandlungen zwischen Österreich, Liechtenstein und der Schweiz? Wie ist der aktuelle Stand der Verhandlungen?

Für die zeitgerechte Beantwortung unserer Fragen bedanken wir uns und verbleiben mit freundlichen Grüßen

LAbg. Daniel Steinhofer

LAbg. Julian Fässler

**Beantwortet: 1.7.2015 – Zahl: 29.01.096**

BEANTWORTUNG DURCH LANDESRAT JOHANNES RAUCH

Bregenz, am 01. Juli 2015

Herrn Landtagsabgeordneter  
Daniel Steinhofer  
Landtagsklub Volkspartei Vorarlberg  
im Hause

**im Wege der Landtagsdirektion**

Betrifft: Notwendige Verbesserungen und Planungen im ÖPNV  
Bezug: Ihre Anfrage vom 10. Juni 2015, Zl. 29.01.096

Sehr geehrter Herr Landtagsabgeordneter Steinhofer,

zu Ihrer gemäß §54 der Geschäftsordnung des Vorarlberger Landtags an uns gerichtete Anfrage betreffend den ÖPNV nehme ich wie folgt Stellung:

**1. In welchen Bereichen und mit welcher Priorisierung möchten Sie das Zielangebot (einerseits beim Linienschema Schienenverkehr, andererseits bei den ÖPNV-Verkehrsmitteln und der Bedienungsqualität), wie im Verkehrskonzept 2006 beschrieben, erreichen? In welchen Bereichen sind die Ziele bereits erreicht?**

Das Verkehrskonzept „Mobil im Ländle“ gibt ein Zielkonzept für 2015 vor. Die Angebotsentwicklung folgte und folgt diesen Vorgaben. Zusätzliche Kriterien für die zeitliche Priorisierung der Umsetzungsschritte sind eine regionale Ausgewogenheit sowie zwingende Erfordernisse, die sich etwa aus Änderungen im Fernverkehr oder in Nachbarregionen oder der starken Nachfrageentwicklung ergeben. Allein zwischen 2006 und 2012 konnte eine Verdoppelung der Fahrgastzahlen verzeichnet werden. Zahlreiche Bahnverbindungen sind mittlerweile auch zwischen den erklärten Hauptverkehrszeiten in der Früh und am späten Nachmittag (laut Verkehrskonzept 6.00-9.00 Uhr und 15.00-18.00 Uhr) stark ausgelastet.

Stellt man Zielkonzept und den heurigen werktäglichen Fahrplan einander gegenüber zeigt sich, dass das im Verkehrskonzept formulierte Mengengerüst für 2015 (unter der Berücksichtigung der damals definierten Spitzenzeiten 6.00-9.00 und 15.00-18.00 Uhr) in weiten Teilen erreicht wurde:

- **S1: Abschnitt Lindau-Bregenz:** Halbstundentakt (Zielmengengerüst erreicht)
- **S1: Abschnitt Bregenz-Feldkirch**

- S-Bahn: Halbstundentakt, Verdichter in der Spitzenzeit (Mengengerüst erreicht, Bedienungszeit über Zielkonzept, nachfragebedingt weitere Verdichter geplant)
- REX und Fernverkehr: unregelmäßiges Angebot, teils große Angebotslücken v.a. an REX-Halten (Einschränkungen der Weiterentwicklung bisher durch unregelmäßigen Fernverkehr und teils fehlende infrastrukturelle Voraussetzungen, Verbesserungen durch Umsetzung Integraler Taktfahrplan bzw. einzelner Baumaßnahmen in Planung)
- **S1: Abschnitt Feldkirch-Bludenz:**
  - S-Bahn: Halbstundentakt bis 21:00 bzw. 22:00 Uhr, Verdichter in der Frühspitze (Mengengerüst im Durchschnitt erfüllt, Halbstundentakt am Abend noch nicht komplett, Erweiterung geplant, Bedienungszeit über Zielkonzept)
  - REX und Fernverkehr: unregelmäßiges Angebot, teils große Angebotslücken noch stärker als im Rheintal an REX-Halten (Einschränkungen der Weiterentwicklung bisher durch unregelmäßigen Fernverkehr, Verbesserungen durch Umsetzung Integraler Taktfahrplan in Planung)
- **S2: Feldkirch-Buchs:** insgesamt neun Kurspaare im Regionalverkehr plus neun Kurspaare im Fernverkehr (weder Bedienungszeit noch Zielmengengerüst erreicht. Begründung: fehlende infrastrukturelle Voraussetzungen für einen durchgehenden Taktverkehr sowie Nachfragekonzentration auf Pendlerzeiten)
- **S3: Bregenz- St.Margrethen:** bis auf drei Zugpaare am Vormittag Halbstundentakt 6:00-19:00 Uhr (Angebot liegt aufgrund der positiven Nachfrageentwicklung über dem Zielmengengerüst, Bedienungszeit noch nicht vollständig erreicht)
- **S4: Schruns-Bludenz:** Stundentakt mit Verdichtern in der Spitzenzeit (Mengengerüst noch nicht erreicht, Bedienungszeit erreicht; weitere Verdichtungen mit nächstem Fahrplanwechsel geplant)

Insgesamt wurde das Angebot in den letzten Jahren stark ausgebaut und insbesondere das Grundangebot einer S-Bahn im Halbstunden bzw. Stundentakt ist weitestgehend umgesetzt. Darüber hinaus sollen die noch bestehenden Taktlücken geschlossen werden.

Wesentliche Angebotsdefizite bestehen

- auf der S3 nach Buchs. Voraussetzung für spürbare Verbesserungen im Angebot und auch in der Inanspruchnahme ist die Umsetzung des Infrastrukturprojektes S-Bahn FL.A.CH (siehe auch Frage 14).
- bei Menge und Systematisierung der schnellen Verbindungen in Rheintal und Walgau und dabei insbesondere bei der Bedienung der REX-Halte. Für die Modernisierung der REX-Halte wurden und werden in den nächsten Jahren große Summen investiert. Im Rahmen der Umsetzung des Integralen Taktfahrplans werden die Voraussetzungen für eine entsprechende Bedienung der REX-Halte geschaffen.

Ein weiterer Schwerpunkt resultiert aus der Notwendigkeit der Erhöhung der Sitzplatzkapazitäten, um die stark wachsende Anzahl von Fahrgästen befördern zu

können. Mit der bestehenden Fahrzeugflotte ist das nicht zu bewerkstelligen. Der Einsatz neuer bzw. zusätzlicher Fahrzeuge ist damit unbedingt erforderlich, um im Schienenpersonennahverkehr (SPNV) eine angemessene Qualität anbieten zu können.

## **2. Welche konkreten Verbesserungen haben sich durch den Fahrplan, der am 14. Dezember 2014 in Kraft getreten ist, hinsichtlich zusätzlicher Verbindungen auf der Schiene und auf der Straße, stabileren Anschlüssen sowie zusätzlichen Angeboten am Abend und in der Nacht ergeben?**

Im Fokus der aktuellen Angebotsplanung auf der Schiene stehen die stufenweise abendliche Angebotsverdichtung im Walgau zum S-Bahn-Halbstundentakt, die Verkehrstagsaufstockung bei bestimmten, bislang nicht täglich verkehrenden Verbindungen, die Ergänzung von systematischen REX-Verbindungen sowie Anpassungen aufgrund von Umstellungen im Fernverkehr.

Für das Fahrplanjahr 2015 wurden folgende konkreten Maßnahmen umgesetzt:

- Zusätzliche Verkehrstage (künftig täglich) folgender S-Bahn- und REX-Verbindungen: Bregenz ab 7:44 Uhr, Lochau ab 17:04 Uhr, Bludenz ab 7:09 Uhr, Feldkirch ab 11:50 Uhr
- Kursverlängerungen bzw. Rückverlängerungen im Walgau: Bregenz-Hafen ab 19:41 Uhr, Lindau ab 20:31 Uhr, Bludenz künftig ab 4:39 Uhr und 20:09 Uhr
- Rückverlängerung bis Lindau: Lindau künftig ab 00:01 Uhr
- Neuer REX: 19:00 Uhr ab Bludenz bis Bregenz
- Zusätzlicher Verkehrstag (künftig täglich) 7:09 Uhr ab Bludenz

Auf der Straße wurde das Busangebot außerhalb der Spitzenzeiten ausgebaut, eine neue grenzüberschreitende Verbindung im Pendlerzeitraum durch Verlängerung der Linie 61 über Meiningen zum S-Bahn-Knoten Oberriet hinaus geschaffen sowie bestimmte Anschlussverkehre an die Bahn optimiert. Grundsätzlich ist anzumerken, dass der Fokus auf die nachfragestärksten Zeiträume gerichtet ist. Zusatzangebote am Abend und vor allem in der Nacht lassen sich nicht so einfach als zusätzliche liniengebundene Kurse einrichten, da sie besonders kostenintensiv sind und häufig nicht den Nachfragemustern vom Tagesverkehr entsprechen. Hier sind alternative Bedienungsmodelle im Einsatz bzw. in Planung, die im Verantwortungsbereich der einzelnen Gemeindeverbände liegen.

## **3. Welche weiteren Verbesserungen sind geplant, um Bus und Bahn noch mehr zu vernetzen und abzustimmen und wie könnte eine landesweite Anschlusssicherung ausschauen?**

Mit der Umsetzung des Integralen Taktfahrplans (ITF) über den Arlberg, der im Schienenfernverkehr einen Stundentakt über den Arlberg vorsieht (Wien-Innsbruck-Feldkirch stündlich, ab Feldkirch alternierend bis Zürich bzw. Bregenz), bietet sich die Möglichkeit auch den Vorarlberger SPNV weiter zu systematisieren und zu erweitern. Die konsequente Systematisierung des Bahnangebots - als Rückgrat des ÖPNV in Vorarlberg - ist eine wichtige Voraussetzung für die Weiterentwicklung der Taktstrukturen des Busangebotes und einer Wegekette mit schlanken Übergängen zwischen den Verkehrsmitteln des ÖPNRV.

Auch das Fahrplanangebot auf der S3 nach St. Margrethen und der S4 (Montafonerbahn) soll in diesem Zusammenhang weiter systematisch ausgebaut werden, sobald die infrastrukturellen und betriebstechnischen Voraussetzungen erfüllt sind. Vornehmliches Ziel ist eine weitgehende Verdichtung des werktäglichen Angebots zum Halbstundentakt zwischen 6.00 und 20.00 Uhr. Von konkreten zukünftigen Fahrplanmaßnahmen abgesehen, ist eine grundlegende Prüfung der aktuellen Anschlusssituationen zwischen Bus und Bahn an den Vorarlberger Bahnhöfen vorgesehen, um eventuelle Schwachstellen (zu kurze bzw. zu lange Übergangszeiten) zu identifizieren und Angebotsalternativen zu erarbeiten.

#### **4. Wie werden die Wochenendverbindungen im Schienenverkehr zwischen Bregenz und Bludenz (Verbindungen um 00:14 Uhr, 1:14 Uhr und 2:14 Uhr) sowie zwischen Bludenz und Bregenz nachts (Verbindungen um 00:39 Uhr und 1:39 Uhr) angenommen?**

Die ÖBB hat die letzten detaillierten Zählungen im 2013 durchgeführt. Diese zeigen folgendes Ergebnis:

- 5693-Bregenz ab 00:14 Uhr rund 160 Einsteiger pro Kurs (Wochenende)  
rund 80 Einsteiger pro Kurs (Wochentags)
- 5695-Bregenz ab 01:14 Uhr rund 160 Einsteiger pro Kurs
- 5697-Bregenz ab 02:14 Uhr rund 120 Einsteiger pro Kurs
- 5688-Bludenz ab 00:39 Uhr rund 200 Einsteiger pro Kurs (Wochenende),  
rund 40 Einsteiger pro Kurs (Wochentags)
- 5690-Bludenz ab 01:39 Uhr rund 200 Einsteiger pro Kurs

Einstiegshaltestellen mit hoher Frequenz sind Bregenz/Bregenz-Hafen, Dornbirn, Klaus und Feldkirch.

Vergangene ÖBB-Zählungen lieferten aufgrund von technischen Problemen kein vollständiges zuverlässiges Datenmaterial. Verhandlungen zwischen Land und ÖBB kamen zu dem Ergebnis, dass die ÖBB neue aussagekräftige Zählungen durchführen wird.

#### **5. Gibt es Überlegungen, die Lücke im Schienenverkehr auf der Strecke von Bludenz nach Bregenz zwischen 1:39 Uhr und 4:39 Uhr bzw. auf der Strecke von Bregenz nach Bludenz zwischen 2:14 Uhr und 4:44 Uhr zu schließen? Wenn ja, welche Kosten wären damit verbunden?**

Nein, solche Überlegungen gibt es derzeit nicht. Aufgrund der starken Nachfrage liegt der Schwerpunkt auf nachfragestärkeren Tageszeiten bzw. auf der Investition in zusätzliche Kapazitäten für die Bewältigung der Nachfrage auf bestehenden Kursen. Ein durchgehendes 24h-Angebot auf der Strecke zwischen Bregenz und Bludenz an den Wochenenden bedürfte zwei zusätzliche Kurspaare. Das Ausmaß der dafür zu bestellenden Kilometer entspräche gut der Hälfte der Angebotsausweitungen, die jeweils in den letzten Jahren realisiert wurden.

**6. Wie werden die Wochenendverbindungen beim Nachtexpress N6 (Schrups-Partenen) angenommen? Wurde ein Lückenschluss zwischen der spätesten und der frühesten Verbindung geprüft? Welche Kosten fallen dafür an?**

Grundsätzlich werden die Wochenendverbindungen beim Nachtexpress N6 sehr gut angenommen, wobei die Nachfrageschwerpunkte vor allem in der kalten Jahreszeit liegen, sobald die Rodelsaison begonnen hat. Teilweise ist die Auslastung derart hoch, dass zusätzliche Verstärkerfahrten erforderlich sind. Eine zeitliche Ausweitung des Nachtbusangebots ist derzeit allerdings nicht vorgesehen.

**7. Wie werden die Wochenendverbindungen beim Nachtbus Hinter- und Vorderwald (N8 und N9) angenommen? Wurde ein Lückenschluss zwischen der spätesten und der frühesten Verbindung geprüft? Welche Kosten fallen dafür an? Gibt es hier eine Sponsorenvereinbarung mit „Spark 7“?**

Der Nachtbus Bregenzerwald wird ebenfalls grundsätzlich gut angenommen. Im Jahr 2014 wurden auf den beiden Linien N8 bzw. N9, die jeweils einmal wöchentlich geführt werden (Nacht von Sa auf So) knapp 3.600 Fahrgäste befördert. Heuer fanden bis Ende Mai ca. 1.500 Beförderungen statt. Eine Erweiterung des Nachtbusangebots wird laufend geprüft. Die Realisierung scheitert bis dato jedoch am Verhältnis Kosten und damit verbundenem Fahrgastpotential. Die Linien N8 und N9 verkehren pro Jahr an 51 Betriebstagen. Hierfür fielen im Jahr 2014 ca. netto 10.000 € an Kosten an. Im Moment gibt es eine laufende Sponsorenvereinbarung mit „Spark7“ und die Fahrgäste mit einer gültigen Spark7-Karte können den Nachtbus gratis benützen.

**8. Die letzte Verbindung von Dornbirn nach Bezau besteht um 23:35 Uhr, die letzte Verbindung von Bregenz nach Bezau um 23:14 Uhr. Gibt es Überlegungen, die Lücke bis um 7:33 Uhr bzw. bis 7:20 Uhr zu verringern? Was würden zusätzliche Nachtverbindungen von Dornbirn oder Bregenz nach Bezau kosten?**

Der Abendverkehr wurde mit Fahrplanwechsel 2012/13 weiter auf Dornbirn ausgerichtet, da dort höhere Fahrgastzahlen festgestellt wurden. Von Dornbirn gibt es von Mo-Sa bis 23:35 Uhr eine fast stündliche Verbindung Richtung Bezau/Bregenzerwald. Zudem gibt es zwischen Bregenz und Dornbirn ein sehr gutes Bahn- und Busangebot, mit welchem sich die Anschlüsse in Dornbirn gut erreichen lassen. Mit Einführung der 365 € maximo-Jahreskarte wurde hier auch eine flexible Wegauswahl und somit eine bessere Anbindung erreicht. Mit zusätzlichen Nachtverbindungen sind weitere Personal-, Fahrzeug- und Betriebskosten verbunden. Zu berücksichtigen ist auch, dass Nachtstunden mit Zuschlägen verbunden sind. Durch zusätzliche Kursfahrten können aus organisatorischen Gründen auch Leerfahrten entstehen, welche der Besteller mitfinanzieren muss. Deshalb ist es in diesem Zusammenhang sehr schwierig, eine pauschale Antwort zu geben. Dies müsste im jeweiligen Falle, spezifisch beurteilt werden.

**9. Wie sind die Kosten zwischen ÖBB und Land Vorarlberg bei den Nachtverbindungen verteilt?**

Unabhängig von der Zeitenlage bestellt das Land Verkehrsleistungen bei den ÖBB „brutto“. Das bedeutet, dass die ÖBB dem Land die Kosten für die zusätzlichen

Schienenverkehrsleistungen weiterverrechnet. Die Aufteilung der aus dem Mehrangebot resultierenden zusätzlichen Tarifeinnahmen werden dann – ebenso wie alle Tarifeinnahmen im Verbundraum - über den Verkehrsverbund nach einem vereinbarten Schlüssel auf alle Besteller im ÖPNRV verteilt.

**10. Gibt es Überlegungen, nachttaxi bzw. Taxibon-Systeme (wie beispielsweise im Montafon oder im Vorderland) auf andere teile des Landes auszuweiten? Wenn ja, mit welchen Kosten wäre zu rechnen?**

Aktuell werden weite Teile des Landes durch Nachtverkehrsangebote erschlossen, wobei diese in ihrer Art und Ausprägung stark variieren. Neben liniengebundenen Angeboten, die einem klaren Fahrplan folgen und teilweise ohne Voranmeldung nutzbar sind, existieren Anrufsammeltaxis sowie der YOYO-Rufbus im Oberen Rheintal, der von einer beliebigen Haltestelle im Einzugsgebiet die gesamte Fläche (ebenfalls im Einzugsgebiet) erschließt. Die Anforderungen an die Nachtbusysteme unterscheiden sich von Region zu Region und liegen im Verantwortungsbereich der einzelnen Gemeindeverbände. Derzeit finden im Unterland Prüfungen zu zusätzlichen bzw. alternativen Nachtbusangeboten statt, konkrete Aussagen zur Angebotsart bzw. zum räumlichen Umfang (Einzugsgebiet) lassen sich derzeit allerdings nicht treffen. Ebenso ist die Frage nach möglichen Kosten nicht pauschal zu beantworten, da diese systemabhängig sind und von vielen Faktoren (u.a. Größe des Erschließungsraums, Erschließungsdichte, Nachfragpotenzial) abhängig sind.

**11. Bis wann wird die Schienenverbindung von Dornbirn nach Lustenau/Hard für den Personenverkehr geöffnet sein?**

Voraussetzung für eine Führung von Zügen zwischen Lustenau und Dornbirn ist der Ausbau der Eisenbahnstrecke Lustenau – Hard/Fußach – Lauterach. Zwischen den Haltestellen Hard/Fußach und Lauterach West ist in diesem Zusammenhang die Zulegung eines neuen Gleises erforderlich, um betrieblich die notwendigen Zugsbegegnungen abwickeln zu können. Für diese Gleiszulegung ist eine UVP erforderlich, die derzeit von den ÖBB in Zusammenarbeit mit den Sachverständigen des Landes vorbereitet wird. Die Unterlagen sollten bis Ende des Jahres soweit aufbereitet sein, dass nächstes Jahr eingereicht werden kann. Darüber hinaus sind mit Lustenau, Hard/Fußach und Lauterach West drei Haltestellen neu zu errichten. Die Fertigstellung der Haltestelle Lustenau ist eine weitere betriebliche Voraussetzung für die Ausbauarbeiten zwischen Lustenau und Lauterach. Die Fertigstellung ist Ende 2017 / Anfang 2018 zu erwarten. Der daran anschließende Streckenausbau bis Lauterach soll zwischen 2018 und 2020 erfolgen, sodass Ende 2020 / Anfang 2021 die Inbetriebnahme möglich ist. Nach heutigem Stand ist somit frühestens zum Fahrplanwechsel im Dezember 2020 ein Zugsangebot zwischen Lustenau und Dornbirn denkbar.

**12. Wurde die Verlängerung der Montafonerbahn bis nach St. Gallenkirch bereits geprüft? Wenn ja, mit welchem Ergebnis?**

In Vorbereitung der notwendigen Strategischen Umweltprüfung (SUP) für zur Diskussion stehende Entlastungen von Ortsdurchfahrten im Montafon

(z.B. Umfahrung Lorüns) wird auch eine umfangreiche Alternativenprüfung vorgenommen. Eine der betrachteten Alternativen ist dabei die Verlängerung der Montafonerbahn. Die Ausschreibungsunterlagen für die notwendigen Planungsarbeiten für diese Alternativenprüfung sind fertig gestellt, die Ausschreibung erfolgt in den nächsten Tagen. Ergebnisse sollten bis Ende des Jahres oder Anfang nächsten Jahres vorliegen.

**13. Wo wird der geplante Pilotversuch mit einem Elektro-Bus umgesetzt? Wer sind die Projektpartner?**

Der Pilotversuch „Elektro-Bus“ wurde im März/April dieses Jahres im Raum Oberes Rheintal/Feldkirch durch die VVV GmbH durchgeführt. Es wurde eine begleitende Studie erstellt, auf deren Basis derzeit strategische Überlegungen im Aufsichtsrat der VVV GmbH angestellt werden.

**14. In welcher Form beteiligt sich die Vorarlberger Landesregierung beim Projekt „FL.A.CH“ bei den Finanzierungsverhandlungen zwischen Österreich, Liechtenstein und der Schweiz? Wie ist der aktuelle Stand der Verhandlungen?**

Vorarlberg ist in das Projekt FL.A.CH. im Rahmen eines trilateralen Lenkungsausschusses eingebunden. Das Land ist seit langem bemüht, die Voraussetzungen und Planungen, die auf der Österreichischen Seite für das Gesamtprojekt notwendig sind, gemeinsam mit den ÖBB weiter voranzutreiben. So wurde vom Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie mit Bescheid vom 15.6.2015 der ÖBB-Infrastruktur AG, nach Durchführung der Umweltverträglichkeitsprüfung und des teilkonzentrierten Genehmigungsverfahrens für den Ausbau der S-Bahn FL.A.CH., ÖBB Strecke Feldkirch - Buchs (SG), Abschnitt Feldkirch - Staatsgrenze bei Tosters, die Genehmigung nach dem dritten Abschnitt des Umweltverträglichkeitsprüfungsgesetzes erteilt.

In die Planungen auf Liechtensteiner Seite ist Vorarlberg fachlich – insbesondere hinsichtlich der Schnittstellen – zwar am Rande eingebunden, nicht jedoch in die Finanzierungsverhandlungen. Während die Finanzierungsfragen zwischen Vorarlberg und den ÖBB/BMVIT klar sind, kommt dem Land Vorarlberg, nach dem Dissens zwischen dem Fürstentum Liechtenstein und Österreich hinsichtlich der finanziellen Beteiligung Liechtensteins am Projekt FL.A.CH. sowie hinsichtlich der zukünftigen Betriebs- und Erhaltungskosten nur eine Vermittlerrolle zu. Vorarlberg hat auch gegenüber dem Bund klargestellt, dass das FL.A.CH.-Projekt für den gesamten Raum im Sinne einer zukunftsorientierten Standortpolitik sehr relevant ist. Dies wird auch von der Schweiz so gesehen.

Mit freundlichen Grüßen

Landesrat Johannes Rauch