

Die Vorarlbergbahn verläuft entlang des Rheingrabens im Westen Österreichs durch das gleichnamige Vorarlberg von Norden nach Süden. Im Gegensatz zur Arlbergbahn, die im Osten an die Vorarlbergbahn anschließt, verläuft die Strecke trotz Alpennähe nahezu im Flachland.

Die rund 70 km lange Strecke beginnt an der Landesgrenze zu Deutschland in Lochau-Hörbranz und führt über Bregenz, Wolfurt, Dornbirn und Feldkirch nach Bludenz, wo sie in die Arlbergbahn übergeht. Die 1872 eröffnete Strecke hatte zu Beginn keine Verbindung zum übrigen Österreich da die Streckenführung über den Arlberg die Baumeister und Ingenieure vor große Probleme stellte. Erst 12 Jahre später im Jahr 1884 wurde die Lücke durch den Arlbergtunnel geschlossen und der Inselbetrieb gehörte der Vergangenheit an.

Bis zum Jahr 1954 wurde auf der gesamten Strecke der elektrische Zugbetrieb aufgenommen. Eine Besonderheit ist der weitere Streckenverlauf auf deutschem Gebiet bis nach Lindau: Da Lindau keine Verbindung zum deutschen Bahnstromnetz hat wurde der Abschnitt zwischen der Landesgrenze und Lindau von der ÖBB nach deutschen Vorschriften errichtet und wird auch durch die ÖBB betrieben. In Lindau müssen alle weiterfahrenden Züge auf deutsche Dieselloks umgespannt werden.

Der zweigleisige Ausbau erfolgte in den 1990er Jahren und endete mit dem Abschnitt Bludenz – Feldkirch, in dessen Zuge auch ein neuer Tunnel durch den Schattenberg bei Feldkirch getrieben wurde. Mit Ausnahme des Abschnitts Bregenz - Lochau-Hörbranz ist die Strecke nun durchgehend zweigleisig ausgebaut. Die Betriebsführung kann ebenfalls im gesamten Streckenverlauf auf Gleiswechselbetrieb zurückgreifen.

Insgesamt drei Übergänge in Nachbarländer schließen an die Vorarlbergbahn an. Der bereits erwähnte Grenzübergang nach Deutschland im Norden bildet zusammen mit der eingleisige Strecke vom Abzweig Lauterach (zwischen Bregenz und Wolfurt) über Lustenau nach St.Margarethen in der Schweiz einen Teil der Hauptverkehrsachse von München nach Zürich. Die ebenfalls eingleisige Strecke von Feldkirch in das Fürstentum Liechtenstein und weiter nach Buchs in der Schweiz ist ihrerseits Teil der Verbindung von Wien nach Zürich. Die einzige Bahnlinie im Fürstentum Lichtenstein wird von der ÖBB betrieben und ist Bestandteil der Simulation.

Auf der Strecke verkehren nahezu alle Zuggattungen der ÖBB vom Regionalverkehr über Fernverkehr bis zum Güterverkehr im Mischbetrieb. Im Regionalverkehr verkehren Triebzüge der Reihe 4020 im Pendel zwischen Bludenz und Bregenz im Stundentakt, in der Hauptverkehrszeit im 30-Minuten-Takt. Zusammen mit einigen Eilzügen als Verstärker bildet der Regionalverkehr die Hauptlast der Strecke. Einige dieser Züge werden bis nach Bregenz-Hafen verlängert. Eine Reihe nationaler und

internationaler Fernreisezüge komplettiert das Angebot im Personenverkehr. In Feldkirch befindet sich zudem eine Autoverladung, was bei einigen Fernzügen die dem Autoreiseverkehr dienen zu Rangierarbeiten führt. Im Güterverkehr belasten neben nationalen Güterzügen nach Wolfurt vor allem internationale Güterzüge die Strecke. Dabei führt der bevorzugte Weg über Feldkirch in die Schweiz während die Verbindung nach Deutschland über Lochau-Hörbranz und in die Schweiz über Lustenau nur von wenigen Zügen benutzt wird. Zahlreiche Gleisanschlüsse in den Bahnhöfen und Anschlussstellen auf der freien Strecke mit zum Teil erheblichem Wagenaufkommen sorgen für reichlich Rangieraufkommen und die dazugehörigen Übergabefahrten zu den Knotenpunkten.

Die Gesamtzugzahlen schwanken im Streckenverlauf durch die abgehenden Strecken sowie die Endbahnhöfe im Streckenverlauf teilweise erheblich. Während südlich von Feldkirch rund 220 Züge verkehren sind es zwischen Feldkirch und Wolfurt nur noch 160. Durch den Zu- und Abfluß über Lustenau werden zwischen Wolfurt und Bregenz wieder knapp über 200 Züge erreicht. Die Nachbarländer erreichen über Nendeln 82, über Lustenau 40 und über Lochau-Hörbranz 72 Züge.

Betriebliche Mittelpunkte gibt es drei. Zum einen der Bahnhof Bregenz als Endpunkt der Regionalbahnlinie und einiger Fernverkehrszüge. Lokumfahrten, Leerreisezüge und Bahnsteigwenden sorgen für reichlich Betrieb. Zusätzliche Aufmerksamkeit erfordert der eingleisige Streckenabschnitt nach Lochau-Hörbranz. Zudem behindern zahlreiche Bahnübergänge durch ihre Schließzeiten den Zug- und Rangierbetrieb.

Der Bahnhof Wolfurt ist zentrales Güterverkehrszentrum des Vorarlbergs. Zehn lange Gleise dienen allein der Ein- und Ausfahrt sowie der Bildung und Auflösung von Güterzügen. Für das Wagenaufkommen sorgen eine große Spedition, eine große Ortgüteranlage mit Magazin, drei Rampengleisen und mehreren Ladestraßen. Gleise für Öl-Verladung und ein kleines Containerterminal komplettieren das Angebot. In Wolfurt unterhält auch der Zoll eigene Gleise für die Prüfung der aus Deutschland und der Schweiz angelieferten Waren. Die Fahrleitungs- und die Bahnmeisterei haben in Wolfurt einen Stützpunkt von dem aus sie zu Wartungs- und Reparaturarbeiten ausrücken. Drei Rangierloks sind in Wolfurt stationiert und leisten im Schichtbetrieb das Rangiergeschäft rund um die Uhr.

Darüber hinaus ist Wolfurt Abstellbahnhof für Reisezüge, Triebwagen und Loks und besitzt eine Wagenwaschanlage was Wolfurt zum Ziel vieler Leerreise- und Lokzüge macht.

Der dritte Schwerpunkt ist Feldkirch. Hier sorgen endende und wendende Fernverkehrs- und Regionalzüge sowie die bereits erwähnte Autoverladung für Betrieb. Als Abzweigbahnhof mit anschließender eingleisiger Strecke sind Kreuzungen hier an der Tagesordnung. In Feldkirch unterhalten Bahn- und Fahrleitungsmeisterei ebenfalls einen Stützpunkt. Für die anfallenden Rangieraufgaben verfügt Feldkirch über eine eigene Rangierlok. An örtlichen Anschließen ist in erster Linie das Wagenausbesserungswerk zu nennen.

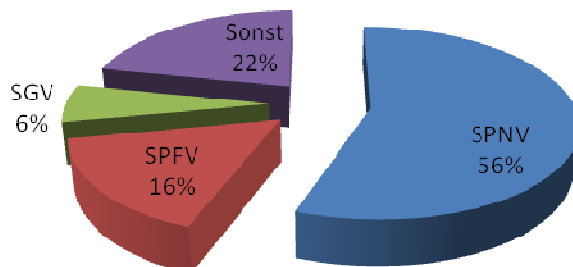
Die Bahnstrecke Feldkirch - Buchs verläuft trotz ihrer nur 18 km Länge mit Österreich, Liechtenstein und der Schweiz über gleich drei Staatsgebiete. Die eingleisige Linie wurde im Jahr 1872 fertiggestellt und ist seit 1926 elektrifiziert. Der Bahnhof Nendeln ist der einzige Bahnhof auf der Strecke und dient fast ausschließlich den Zugkreuzungen. Während sich im Personenverkehr der SPNV mit 12 und der SPfV mit 17 Zügen in etwa die Waage halten dominiert der SGV mit 36 Zügen deutlich.

Zuginformationen:

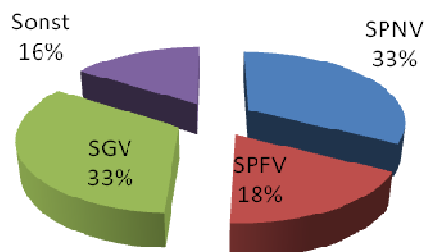
(Arlbergbahn - Bludenz) - Feldkirch - Wolfurt - Bregenz - Lochau-Hörbranz - (Lindau)

- EC-Linie (München) - Bregenz - (Zürich); Lokbespannter Wagenzug, Hg 160 km/h
- EC-Linie (Wien) - Feldkirch - (Zürich); Lokbespannter Wagenzug, Hg 160 km/h
- OEC-Linie Bregenz - Feldkirch - (Wien/Zentralösterreich); Lokbespannter Wagenzug, Hg 160 km/h
- OIC (einzelne Züge); Lokbespannter Wagenzug, Hg 160 km/h
- D (Deutschland) - Innsbruck; Lokbespannter Wagenzug, Hg 160 km/h
- E-Linie Bludenz/Feldkirch - Bregenz; Triebwagen der Baureihe 4020, überwiegend eine Einheit (3-teilig), Hg 120 km/h
- R-Linie Bludenz - Bregenz (- Bregenz-Hafen); Triebwagen der Baureihe 4020, überwiegend eine Einheit (3-teilig), Hg 120 km/h
- R-Linie Bregenz - Lochau-Hörbranz - (Lindau); Triebwagen der Baureihe 4020, überwiegend eine Einheit (3-teilig), Hg 120 km/h
- R-Linie (St. Margrethen) - Bregenz; Triebwagen der Baureihe 4020, überwiegend eine Einheit (3-teilig), Hg 120 km/h
- Güterverkehr mit gemischten Zügen, Container- und Massengutzüge; Hg 80-120 km/h

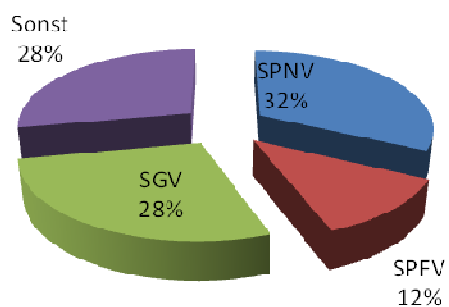
Verkehrsarten Bregenz



Verkehrsarten Feldkirch



Verkehrsarten Wolfurt



Verkehrsarten Dornbirn

