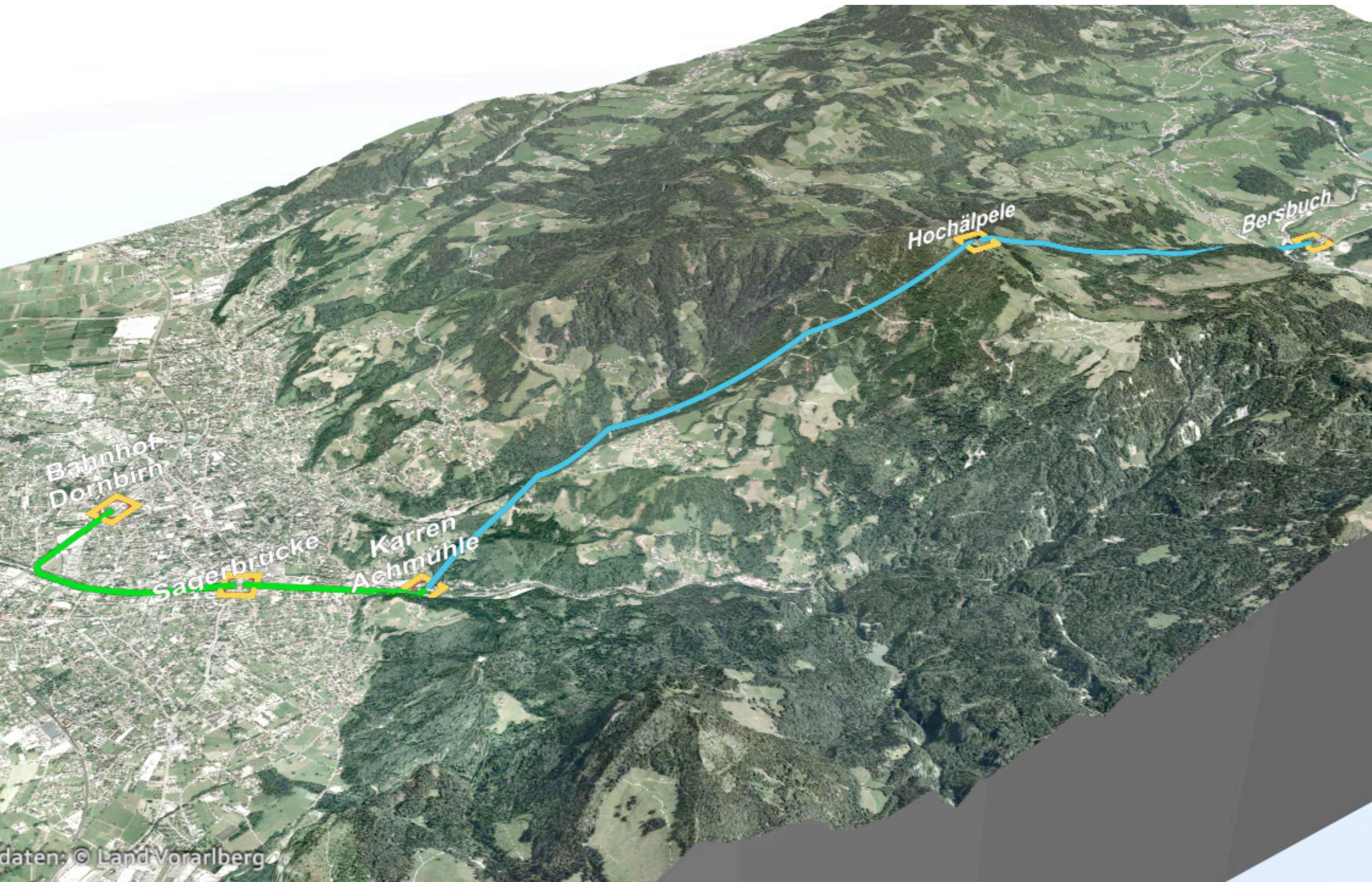


Wälderbahn

Eine Verkehrsverbindung für den ländlichen
Agglomerationsraum Bregenzerwald - Dornbirn

kairos
wirkungsforschung & entwicklung gGmbH





Bahnhof
Dornbirn

Sagerbrücke

Karren
Achmühle

Hochälpele

Bersbuch

Herausforderungen

- Pendlerbewegungen zwischen Bregenzerwald und Rheintal
- Verkehrsbelastung in Durchzugsgemeinden hoch
- ÖV Bregenzerwald zu Spitzenzeiten überlastet
- ÖV Bregenzerwald abhängig von fossilen Energieträgern
- Campus FH Vorarlberg als Entwicklungsgebiet
- Anbindung Bahn - Freizeitinfrastruktur in Dornbirn ausbaufähig
- Güterverkehr

Strategie ÖPNV-Anbindungen

- Hochattraktive und leistungsfähige ÖV-Achsen konkurrenzfähig zum MIV machen.
- Kaufkraft in der (ländlichen) Region halten UND Arbeits- und Ausbildungs-Pendeln ermöglichen.
- ÖV Energieträger auf Autonomie und Effizienz auslegen: Elektro-Antriebe bevorzugen.
- ÖV möglichst für kombinierte Verkehre Freizeit UND Alltag auslegen.

Eckdaten Bregenzerwald

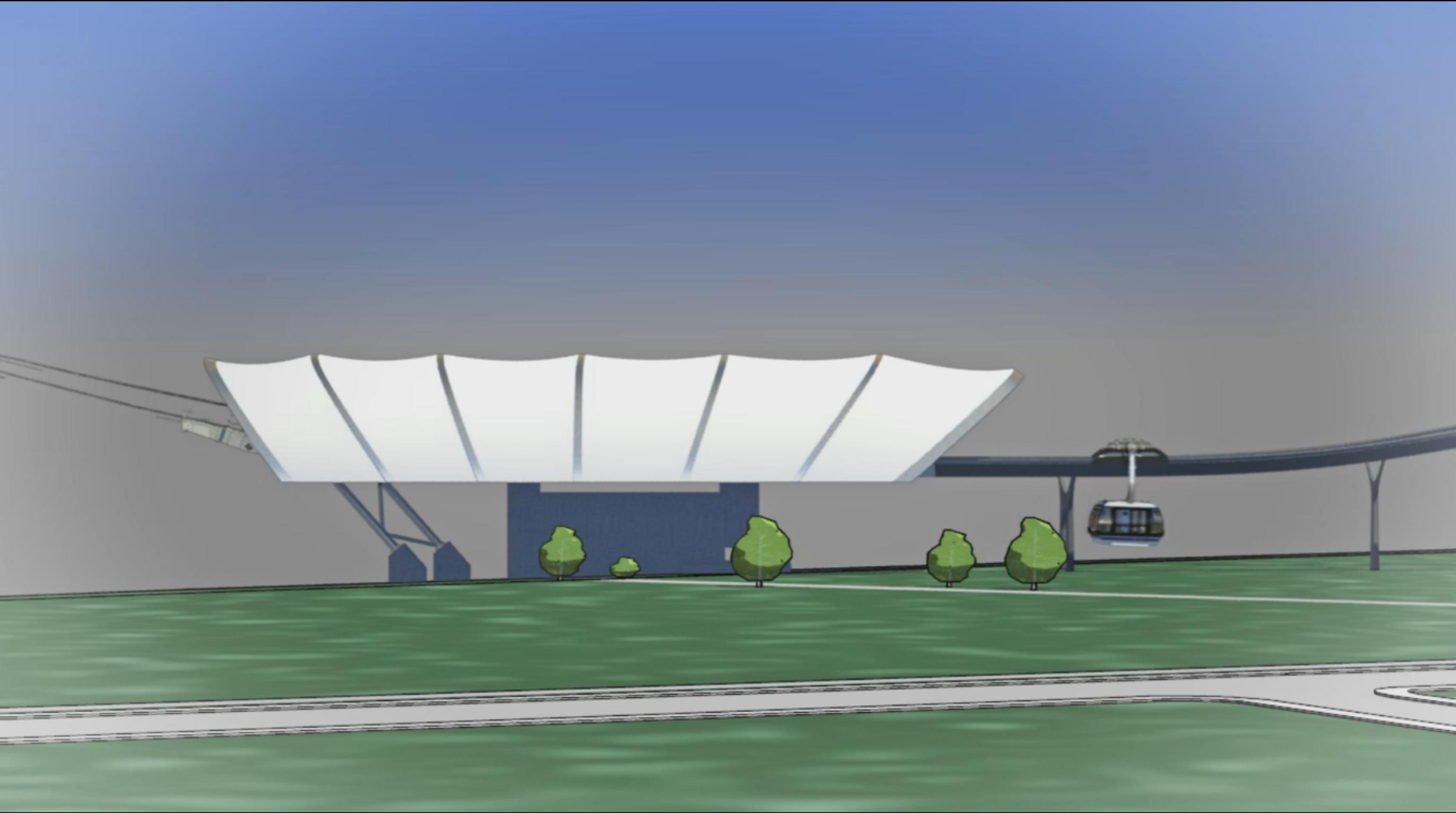
- 30.000 EinwohnerInnen
- 3.500 AuspendlerInnen aus (relevanten) Bregenzerwälder Gemeinden
- 600 SchülerauspendlerInnen
- in Alberschwende: tägliche PKW Anzahl: 9.000/d (in beide Richtungen)
- fast 2.000 Fahrten im Schwerverkehr/d
- 1,6 Mio Nächtigungen im Tourismus

Eckdaten Dornbirn

- 46.700 EinwohnerInnen
- Einpendler
- Innerstädtischer Verkehr mit Bussen
- Mehrere Subzentren, z.B. FH-Campus-Krankenhaus-CCD, Hattlerdorf, Freizeitanlagen, Messepark

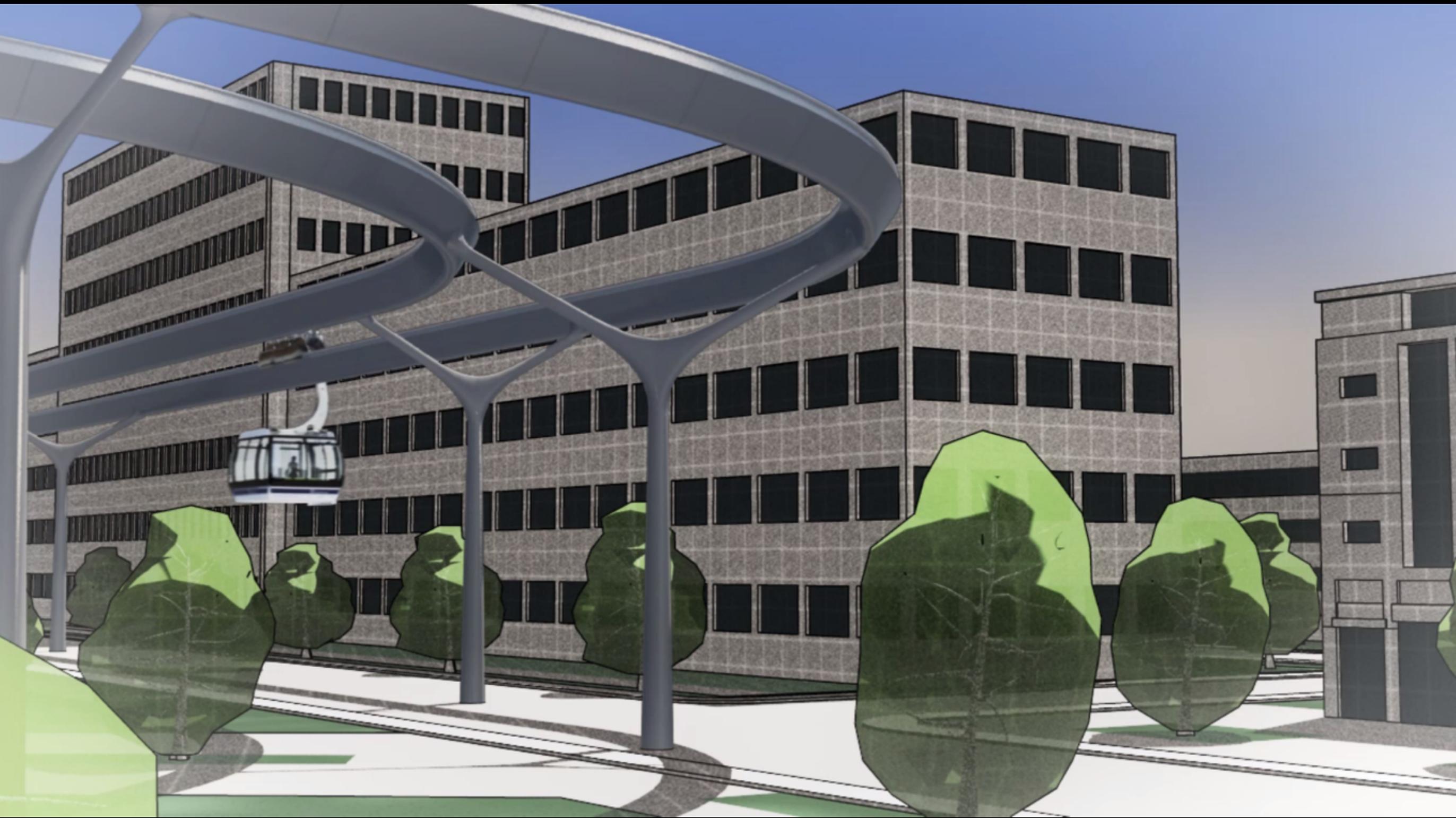
Vorschlag: Kombinierte Seilbahn

- Kombination einer 3S Bahn und einer neuartigen Stadtbahn: CityCableCar (CCC): Seilbahn und innerstädtisches, kurvenfähiges Verkehrsmittel
- Ohne Umsteigen Wechsel der Fahrtechnik
- Personentransport in Gondeln a 28 Personen UND Gütertransport a 2,5 Tonnen pro Gondel



City Cable Car (CCC)

- Stadtbahn Dornbirn: Karren/Achmühle, Sägerbrücke, Bahnhof
- Länge: 3.280 m
- Maximale Geschwindigkeit: 6,5 m/s (23,5 km/h)
- Förderleistung: 2.000 Personen pro Stunde
- Fahrzeit: 12 min





Nächste Schritte

- Alternativenprüfung (Bustunnel, TramTrain, Variante 0+)
- Hauptaugenmerk: Neues Bussystem für den Bregenzerwald, um Angebotsqualität in der Fläche beurteilen zu können
- Investitions- und Betriebskosten
- Modellierung des Fahrgastpotentials und der Entlastungswirkung in ausgewählten Querschnitten

Vielen Dank.

kαiros
wirkungsforschung & entwicklung gGmbH