

# Zugfahrzeiten Wien West - Bregenz

## Eine Chronologie

Von Markus Rabanser



Die folgende Aufstellung zeigt die Fahrzeiten der Züge in der Relation von Wien Westbahnhof nach Bregenz im Zeitablauf. Während in den letzten Jahren im Bereich der Westbahnstrecke bedeutende Verbesserungen an der Streckenführung erzielt werden konnten, überrascht es doch, dass sich diese Ausbaumaßnahmen bisher überhaupt nicht in spürbar kürzeren Fahrzeiten bemerkbar gemacht haben. Die angeführten Fahrzeiten wurden jeweils dem österreichischen Kursbuch entnommen. Die Bezeichnung der Züge hat sich natürlich ebenfalls im Laufe der Zeit verändert.

### 1953:

	D 235	D 213
Wien West ab	21:15	09:20
Bregenz an	10:38	23:03
<b>Fahrzeit</b>	<b>13:23</b>	<b>13:43</b>

Die Züge verkehrten alle über die ÖBB Strecke Salzburg - Bischofshofen - Zell am See. Die oben angeführten Verbindungen sind die einzigen direkten Züge, die zwischen Bregenz und Wien in Verkehr gesetzt wurden. Jedem Zug wurden damals zahlreiche Kurswagen beigegeben, die Manipulationsarbeiten in den Abzweigebahnhöfen verursachten dementsprechende betriebliche Aufenthalte, die sich natürlich auch in der langen Fahrzeit widerspiegeln.

### 1956/57:

	D 235	D 221/E 639	E 633
Wien West ab	21:10	06:15	09:15
Bregenz an	10:45	20:00	23:56
<b>Fahrzeit</b>	<b>13:35</b>	<b>13:45</b>	<b>14:41</b>

Die Verbindung mit D 221/E 639 wurde mittels Kurswagen sichergestellt. An den sonstigen Gegebenheiten hatte sich noch kaum etwas geändert.

### 1958/59:

	D 235	D 221/E 639	TS 13/P 2747
Wien West ab	21:00	06:10	11:35
Bregenz an	10:46	20:00	22:17
<b>Fahrzeit</b>	<b>13:46</b>	<b>13:50</b>	<b>10:42</b>

Die neu geschaffene Verbindung Triebwagenschnellzug (TS) „Transalpin“ von Wien Westbahnhof nach Zürich via Salzburg Aigen - Feldkirch - Buchs stellt als Umsteige Verbindung mittlerweile die schnellste Verbindung zwischen Wien und Bregenz her, obwohl der Anschlusszug in sämtlichen Stationen zwischen Feldkirch und Bregenz stehenbleibt. Der „Transalpin“ verkehrt auf der Güterzugschleife zwischen Hallwang-Elixhausen und Salzburg Gnigl und umfährt so den Salzburger Hauptbahnhof. Da die Züge bisher in Salzburg Hbf gestürzt werden mussten, konnte durch die neue Route auch so wieder an Fahrzeit eingespart werden.

### 1967:

	D 235	TS 11/P 2009	TS 121
Wien West ab	21:55	08:45	13:50
Bregenz an	10:26	19:07	22:35
<b>Fahrzeit</b>	<b>12:31</b>	<b>10:22</b>	<b>08:45</b>

Im Sommerfahrplan 1967 fährt mit dem neu geschaffenen TS 121 erstmals ein Zug über die deutsche Korridorstrecke Salzburg - Rosenheim - Kufstein. Ein „Stürzen“ des Zuges in Salzburg Hbf ist nicht mehr nötig, da die Strecke nach Ro-

senheim direkt verläuft. Obwohl die Korridorstrecke nur rund 60 Kilometer kürzer ist, kann aufgrund der höheren Streckenhöchstgeschwindigkeit eine bedeutend kürzere Fahrzeit erreicht werden. Der TS 11 „Transalpin“ fährt immer noch über Bischofshofen und Zell am See, hält jetzt auch in Salzburg Hauptbahnhof. Weiterhin besteht bei dieser schnellen Verbindung von Feldkirch nach Bregenz nur Anschluss mit einem Personenzug.

### 1972:

	D 235	TS 462/P2709	TS 464
Wien West ab	21:55	09:50	13:58
Bregenz an	10:26	18:13	22:20
<b>Fahrzeit</b>	<b>12:31</b>	<b>08:23</b>	<b>08:22</b>

Der direkte Nachtzug benötigt genau dieselbe Zeit. Der TS 462 „Transalpin“ fährt mittlerweile auch über Rosenheim. Obwohl der Anschluss Feldkirch - Bregenz weiterhin mit einem Personenzug sichergestellt ist, benötigt diese Verbindung für die Gesamtstrecke nur eine Minute länger als der TS 464 „Bodensee“, der mittlerweile von Bregenz nach St. Gallen HB verlängert wurde.

### 1980:

	D 546	Ex 462/P 5516	TS 164
Wien West ab	21:45	09:50	11:00
Bregenz an	10:26	18:14	19:35
<b>Fahrzeit</b>	<b>12:41</b>	<b>08:24</b>	<b>08:35</b>

Beim Nachtzug hat sich die Zugnummer geändert, die Fahrzeit wurde wiederum leicht verlängert. In diesem Zusammenhang ist zu bemerken, dass dieser Zug auch für den Stückgut-Güterverkehr herangezogen wurde und aus diesem Grunde oftmals längere Lade-Aufenthalte auf den Bahnhöfen vonnöten waren. Der jetzt als Ex 462 verkehrende „Transalpin“ verkehrt nun nicht mehr als Triebwagen, das heisst, im Bf. Rosenheim in Deutschland muss die Lokomotive den Zug umfahren, nach Durchführung einer Bremsprobe kann die Weiterfahrt erfolgen. Trotzdem ist die Umsteige Verbindung weiterhin die schnellste Möglichkeit, um mit der Bahn von Wien nach Bregenz zu reisen. Der TS 164 fährt nun in einer früheren Fahrplanlage, dafür gibt es einen weiteren TS 142 „Montfort“, der in der alten Fahrzeit des „Bodensees“ über Rosenheim nach Bregenz fährt.

### 1982:

	D 546	Ex 462/Ex 162	TS 164
Wien West ab	22:00	09:00	13:00
Bregenz an	10:29	17:05	21:22
<b>Fahrzeit</b>	<b>12:29</b>	<b>08:05</b>	<b>08:22</b>

Am 8. Februar 1982 wird das Schleifengleis (= die Umfahrung) in Rosenheim eröffnet. Die Züge Salzburg - Kufstein müssen nun nicht mehr im Bf. Rosenheim anhalten, sondern können diesen umfahren. Der Nachtzug D 546 verkehrt weiterhin über Bischofshofen - Zell am See. Der Anschluss zum Ex 462 „Transalpin“ in Feldkirch wird jetzt mit dem nur mehr in Dornbirn haltenden Ex 162 (Graz - Bregenz, Kurswagen nach Straßburg) hergestellt. Die Fahrzeit dieser Verbindung ist so wieder spürbar schneller. Mittlerweile verkehren mit den Zügen „Zürichsee“ und „Franz Schubert“ weitere Expresszüge von Wien nach Vorarlberg. Auch diese fahren über Rosenheim. Früher bestanden statt diesen Zügen Schnellzugverbindungen via Bischofshofen und Zell am See.

**1988/89:**

	D 546	EC 62/Ex 162	Ex 164	Ex 180
Wien West ab	22:00	09:00	13:00	17:40
Bregenz an	09:35	17:02	21:07	00:52
<b>Fahrzeit</b>	<b>11:35</b>	<b>08:02</b>	<b>08:07</b>	<b>07:12</b>

Als Alternative zum Flugzeug wird eine Tagesrandverbindung Ex 180/182 „Symphoniker“ eingeführt, der früh morgens von Bregenz nach Wien fährt und spätabends die Rückfahrt antritt. Mit dieser Verbindung wird der - bislang nie mehr erreichte - Rekord aufgestellt. Es handelte sich dabei um den ersten Zug der ÖBB, der fahrplanmäßig eine Höchstgeschwindigkeit von 150 km/h erreichte, die Halte waren auf Linz - Salzburg - Innsbruck - Landeck - St. Anton a.A. - Bludenz - Feldirch - Dornbirn beschränkt. In der Gegenrichtung wurde auch in Dornbirn und St. Anton a.A. durchgefahren. Die Fahrzeit des Nachtschnellzuges konnte mittlerweile unter 12 Stunden gesenkt werden.

**1991:**

	D 246	Taktzug Beispiel
Wien West ab	22:10	09:40
Bregenz an	07:51	17:45
<b>Fahrzeit</b>	<b>09:41</b>	<b>08:05</b>

Durch die Einführung des NAT (Neuer Austro Takt) verkehren nun alle zwei Stunden direkte Züge von Bregenz nach Wien. Die Schnellverbindung "Symphoniker" fiel diesem Taktfahrplan zum Opfer. Die Umsteigeverbindung mit dem EC 62 Transalpin war nun nicht mehr nötig, da zirka zeitgleich ein direkter Zug verkehrte. Alle IC Wien - Bregenz benötigten nun dieselbe Fahrzeit. Obwohl diese Intercity-Züge zahlreiche zusätzliche Halte aufwiesen, konnte die Fahrzeit in etwa gehalten werden. Der Nachtzug befördert mittlerweile kein Stückgut mehr, die langen Lade-Aufenthalte sind entfallen.

**1996:**

	EN 246	EC 162/E 1662	EC 558
Wien West ab	22:30	09:20	15:20
Bregenz	07:56	17:18	23:16
<b>Fahrzeit</b>	<b>09:26</b>	<b>07:58</b>	<b>07:56</b>

Der NAT wurde aufgelöst. Bei einigen Verbindungen muss jetzt wieder in Feldkirch umgestiegen werden, die Züge bleiben wieder auf weniger Stationen stehen. Eine schnelle Tagesrandverbindung wird nicht mehr eingeführt, die Fahrzeiten sind deswegen jedoch nur unbedeutend kürzer geworden.

**2001:**

	EN 246	EC 162/E 1662	EC 568
Wien West ab	22:15	09:16	15:16
Bregenz	07:56	17:17	23:15
<b>Fahrzeit</b>	<b>09:41</b>	<b>08:01</b>	<b>07:59</b>

In der Zwischenzeit wurden keine neuen Züge mehr eingeführt. Obwohl einige Neubau-Abschnitte mittlerweile in Betrieb sind (z. B. Ausbau Arlbergstrecke, Umfahrung Lambach, Umfahrung Melk) sind Auswirkungen auf die Fahrzeiten nur insofern feststellbar, als dass diese wieder (leicht) verlängert wurden. ■