Anfrage FPÖ – eingelangt: 9.2.2018 – Zahl: 29.01.358

LAbg. Dr. Hubert F. Kinz

Herrn Landesstatthalter
Mag. Karlheinz Rüdisser
Landhaus
6900 Bregenz

Bregenz, am 9. Februar 2018

Betrifft: **Anfrage gemäß § 54 GO d LT –**
Zukunft des grenzüberschreitenden Schienenverkehrs

Sehr geehrter Herr Landesstatthalter!

Der Vorarlberger Landtag hat sich in seiner Sitzung vom 11. Mai 2016 einstimmig zum überregionalen Bahninfrastrukturausbau für einen leistungsstarken und zukunftsfähigen Personen- und Güterverkehr bekannt.

Mittlerweile ist der Ausbau der Strecke 48 München-Lindau, sowohl in Richtung Elektrifizierung als auch in Richtung Geschwindigkeitserhöhung voll im Gange. Die Fahrzeit wird in wenigen Monaten unter 3:30 Stunden sein. Vorgesehen ist deshalb der Einsatz von Fahrzeugen für den bogenschnellen Zugbetrieb-Fernverkehr mit der Schweiz, wie der Hochgeschwindigkeitszug ETR 610. Die Neigetechnikzüge ermöglichen eine höhere Geschwindigkeit.

Diese Züge passieren zwischen der Grenze Leiblach und der Grenze zur Schweiz auch das Vorarlberger Bahnnetz. Im heurigen Jahre kommt es diesbezüglich ab 23. März zu Streckenabschnittssperren mit Schienenersatzverkehr in den Bereichen Geltendorf - Buchloe, Buchloe - Bad Wörishofen, Mindelheim - Sontheim, Bahnhof Kießlegg und der angrenzenden Strecke sowie Hergatz – Lindau.

Die Aufnahme des Neigetechnikbetriebs ist dann zum Fahrplanwechsel im Dezember 2020 vorgesehen. Gleichzeitig wird von der Deutschen Bahn diese Umbaumaßnahme und die Attraktivierung der Strecke massiv beworben. Hinzu kommt, dass auch die Strecke Ulm – Stuttgart diesbezüglich ausgebaut wird, die Teil der Magistrale für Europa ist.

Was für den Personenverkehr und damit für den Vorarlberger Tourismus wichtig ist, ist es auch für die Wirtschaft und den Export wichtig.

Ich erlaube mir daher an Sie nachstehende

A N F R A G E

zu richten:

1. Welche Maßnahmen sind am Streckennetz und an den Bahnnebenbauten - wie Bahnhöfen und Haltestellen sowie Übergängen - diesbezüglich am Vorarlberger Bahnnetz geplant?

2. Welche Auswirkungen haben die Streckenstörungen auf den Personenfern-, den Personennah-, und den Güterfernverkehr? Welche Begleitmaßnahmen sind hier von der Vorarlberger Landesregierung und den ÖBB angedacht?

3. Werden im Bereich der betroffenen Strecke Bahnübergänge geschlossen? Wenn ja, welche und zu welchem Zeitpunkt?

4. Werden bei Schließung von Bahnübergängen Ersatzbaumaßnahmen, insbesondere radfreundliche Unter- und Überführungen geplant?

5. Ändern sich die Bahnschrankenschließzeiten während dieser Streckenstörungen?

6. Welche Änderungen ergeben sich für den Bahnhof Bregenz Hafen und an den beiden innerstädtischen Bahnübergängen (links und rechts des Postgebäudes und der Kulturhäuser)?

7. Welche Ausweitung des Güterfernverkehrs vom Bahnhof Wolfurt aus ist angedacht?

8. Sind für den Personennahverkehr zusätzliche Haltestellen eingeplant? Wie viele Personenfernzüge, wie viele Personennahverkehrszüge und wie viele Güterzüge werden dann am Tage in diesem Streckenbereich in Bregenz durchgeführt?

9. Gibt es durch die schnelleren und häufigeren Zugsbewegungen zusätzlichen Erhaltungs- und Instandsetzungsbedarf am Vorarlberger Bahnnetz? Wie werden diese Erhaltungsarbeiten durchgeführt und kommt es dabei zu Streckensperren?

Ich bedanke mich im Voraus für die fristgerechte Beantwortung meiner Anfrage und verbleibe

mit freundlichen Grüßen

LAbg. Dr. Hubert F. Kinz
FPÖ-Wirtschaftssprecher

Beantwortet: 2.3.2018 – Zahl: 29.01.358

Landesstatthalter
Mag. Karlheinz Rüdisser

Vorarlberg
unser Land

Herrn
LAbg. Dr. Hubert F. Kinz
Freiheitlicher Landtagsklub
Landhaus
6900 Bregenz

Bregenz, am 02.03.2018

im Wege der Landtagsdirektion

Betreff: **Zukunft des grenzüberschreitenden Schienenverkehrs**
Anfrage vom 9. Februar 2018, Zl. 29.01.358

Sehr geehrter Herr LAbg. Dr. Kinz!

Ihre gemäß § 54 der Geschäftsordnung des Vorarlberger Landtages eingebrachte Anfrage beantworte ich – in Angelegenheiten betreffend die Zuständigkeiten des Bundes außerparlamentarisch, in Angelegenheiten des öffentlichen Verkehrs, des Mobilitätsmanagements und der Radverkehrsinfrastruktur im Einvernehmen mit Landesrat Johannes Rauch – wie folgt:

1. **Welche Maßnahmen sind am Streckennetz und an den Bahnnebenbauten - wie Bahnhöfen und Haltestellen sowie Übergängen - diesbezüglich am Vorarlberger Bahnnetz geplant?**

   Entsprechend der Vereinbarung im bilateralen Abkommen zwischen Österreich und der Schweiz liegt die erste Priorität im Ausbau der Strecke St. Gallen – St. Margrethen – Bregenz mit dem Ziel, die Kantenzeit auf 30 Minuten zu reduzieren. In Vorarlberg betrifft dies die Ausbaumaßnahmen St. Margrethen – Lauterach einschließlich der Bahnhofsverbesserungen in Lustenau und Hard-Fußach sowie den Neubau der Haltestelle Lauterach West.

   Ziele der Attraktivierung dieses Streckenabschnittes sind u.a.:
   - Fahrzeitverkürzung auf 30 Minuten zwischen St. Gallen und Bregenz;
   - Halbstundentakt im Regionalverkehr St. Margrethen – Bregenz;
   - Zweistundentakt im Fernverkehr Zürich – St. Gallen – Bregenz – Lindau – München und

Amt der Vorarlberger Landesregierung
Landhaus, Römerstraße 15, 6901 Bregenz, Österreich | www.vorarlberg.at | DVR 0058751
karlheinz.ruedisser@vorarlberg.at | T +43 5574 511 23000 | F +43 5574 511 923095

- neue Personenverkehrsangebote auf der Südschleife Lauterach zwischen St. Margrethen / Lustenau Richtung Dornbirn / Feldkirch

Der Neubau der Rheinbrücke inklusive der Streckenerneuerung im Lustenauer Bogen bis unmittelbar vor den Bahnhof Lustenau wurde aufgrund des hohen Gefahrenpotentiales durch die Hochwässer des Rheins bereits im Dezember 2010 in Angriff genommen und im März 2013 abgeschlossen. Des Weiteren wurde im September 2015 nach Erteilung der eisenbahnrechtlichen Baugenehmigung mit dem Bau des Bahnhofes Lustenau Anfang 2016 begonnen, die Fertigstellung ist bis Ende des Jahres vorgesehen.

Im Vorarlberger Teil der Strecke wird eine Verkürzung der Fahrzeit durch Abflachung des Lustenauer Bogens und des Harder Bogens angestrebt. Zudem ist ein zweigleisiger Ausbau zwischen der zu modernisierenden Haltestelle Hard-Fußach und der geplanten neuen Haltestelle Lauterach West vorgesehen. Die notwendigen Verfahren (inkl. UVP) wurden Ende 2017 abgewickelt, der Bescheid wird in Kürze ergehen. Bisher geplant war der Baubeginn für den Abschnitt Lauterach – Lustenau einschließlich der Haltestellen im Oktober 2018. Die Fertigstellung sollte passend zur Inbetriebnahme der Elektrifizierung und der Streckenverbesserungen in Deutschland Ende 2020 erfolgen, Restarbeiten noch bis 2021 erledigt werden. Die Schweiz hat ihre Aufgaben bereits erfüllt. Nach jüngsten Mitteilungen sind zwar die Baumaßnahmen in Deutschland im Zeitplan, die Umsetzung in Vorarlberg könnte jedoch um ein Jahr nach hinten verschoben werden. Zudem ist für eine Umsetzung der Maßnahmen das Vorliegen eines rechtskräftigen Bescheides erforderlich.

2. Welche Auswirkungen haben die Streckenstörungen auf den Personenfern-, den Personennah-, und den Güterfernverkehr? Welche Begleitmaßnahmen sind hier von der Vorarlberger Landesregierung und den ÖBB angedacht?

Die Baumaßnahmen zwischen Lindau und Geltendorf haben auf den Bahnverkehr in Vorarlberg keine unmittelbaren Auswirkungen. Grundsätzlich ist festzuhalten, dass, sofern durch Streckensperren Zugausfälle hervorgerufen werden, diese Leistungen im Schienenersatzverkehr mit Bussen zu erbringen sind. Die Fahrgäste werden darüber und über die nötigen Ersatzfahrpläne über Aushänge an den betroffenen Bahnhöfen und über Hinweise im Online-Fahrplan informiert. Dies ist bereits seit vielen Jahren eine geübte Praxis. Im Güterverkehr werden Güterzüge bei Streckensperren gegebenenfalls umgeleitet. Angesichts der Kosten

und Unannehmlichkeiten für die Kunden wird jedoch versucht, Streckensperren so kurz wie möglich zu halten und langfristig optimal vorzubereiten.

3. **Werden im Bereich der betroffenen Strecke Bahnübergänge geschlossen? Wenn ja, welche und zu welchem Zeitpunkt?**
4. **Werden bei Schließung von Bahnübergängen Ersatzbaumaßnahmen, insbesondere radfreundliche Unter- und Überführungen geplant?**

Welche Bahnübergänge zwischen Lindau und Geltendorf geschlossen werden und welche Ersatzbaumaßnahmen in Deutschland geplant sind entzieht sich unserer Kenntnis und unserem Einflussbereich. In Lindau selbst werden im Rahmen des Neubaus und der Neugestaltung der Zufahrtsituation zur Insel mehrere Bahnübergänge durch Unterführungen ersetzt.

In Vorarlberg bleiben nach derzeitigem Stand alle Bahnübergänge sowohl zwischen Lustenau und Hard-Fußach als auch zwischen Bregenz und Lochau/Hörbranz erhalten. Eine Ausnahme bildet der Bahnübergang Bregenz Vorklostergasse, der aufgelassen werden kann, falls eine technische Lösung für eine Unterführung für Fußgänger und Radfahrer sowie eine Einigung zur Finanzierung gefunden wird.

5. **Ändern sich die Bahnschrankenschließzeiten während dieser Streckenstörungen?**

Die Bahnschrankenschließzeiten werden entsprechend dem infolge von Bauarbeiten gegebenenfalls geänderten Fahrplan angepasst, aber nicht grundsätzlich geändert.

6. **Welche Änderungen ergeben sich für den Bahnhof Bregenz Hafen und an den beiden innerstädtischen Bahnübergängen (links und rechts des Postgebäudes und der Kulturhäuser)?**

Eine Adaptierung der Haltestelle Bregenz-Hafen für den Einsatz der neuen Triebwagengarnituren wird derzeit untersucht. Damit in Zusammenhang steht auch die gegebenenfalls notwendige Anpassung des daneben befindlichen Bahnübergangs. Beim Bahnübergang zur Rathausstraße sind derzeit keine Änderungen vorgesehen.

7. Welche Ausweitung des Güterfernverkehrs vom Bahnhof Wolfurt aus ist angedacht?

Der Güterterminal Wolfurt zählt zu den wichtigsten Knotenpunkten Österreichs im Bereich des Güterverkehrs. Vor rund 30 Jahren wurde der Güterbahnhof mit integriertem Terminal eröffnet. Seit damals erlebte die Anlage eine dynamische Entwicklung, sodass ihre Kapazitätsgrenzen erreicht wurden. Bereits 2008 wurden pro Monat in etwa so viele Container umgeschlagen wie im gesamten Jahr 1992.

Um die stetig wachsenden Umschlagsmengen bewältigen zu können, braucht der neue Güterterminal einerseits deutlich mehr Kapazität und andererseits eine Anlagenkonfiguration, die einen effizienten Umschlag ermöglicht.

Herz der Anlage bilden in Zukunft vier bis zu 750 Meter lange Containerladegleise, die auf rund 600 Meter kranbar sind. Die Containerzüge können direkt als Ganzzug ein- und ausfahren, es ist kein Verschub mehr erforderlich. Diese Gleise sind mit zwei Containerkränen ausgerüstet, die den gesamten Umschlag zwischen Schiene und Straße effizient bewerkstelligen. Entlang der Gleise können zukünftig circa 1.700 Container (20 Fuß-Äquivalent) abgestellt werden. Zwischen den Containergleisen und den bestehenden Betriebsgleisen werden drei Stutzgleise für die Abstellung von Containertragwagen mit einer Gesamtnutzlänge von ungefähr 1.200 Metern errichtet. Es wird ein Leercontainerlager mit Platz für bis zu 3.500 Containern geschaffen. Für den WLV-Betrieb (Wagenladungsverkehr, wie z.B. Holz-, Fertigteil-, Mineralöltransporte) wurde eine moderne Anlage mit 500 Meter Nutzlänge im Norden errichtet. Die Containerverladung soll von rund 100.000 auf rund 190.000 Einheiten jährlich gesteigert werden, der Wagenladungsverkehr von rund 2.900 Wagen auf 4.000 Wagen jährlich.

Die Ausweitung der Kapazitäten des Güterterminals Wolfurt lässt sich auch aus den maximalen Prognoseverkehrsdaten für den grenzüberschreitenden Schienengüterverkehr ablesen. Alle geplanten Maßnahmen auf der „Allgäubahn“, „Südbahn“ und „Bodenseegürtelbahn“ wurden in der „Potenzialstudie zur Abschätzung des zukünftigen Verkehrs unter Einbeziehung der Infrastrukturausbauten in Deutschland und in der Schweiz“ berücksichtigt. Demnach wurden für den Raum Bregenz für den grenzüberschreitenden Schienengüterverkehr maximal 12 zusätzliche Güterzüge pro Tag abgeschätzt. Dazu kommen noch einige zusätzlich mögliche Güterzüge von Wolfurt Richtung Ostösterreich und Richtung Schweiz.

8. **Sind für den Personennahverkehr zusätzliche Haltestellen eingeplant? Wie viele Personenfernzüge, wie viele Personennahverkehrszüge und wie viele Güterzüge werden dann am Tage in diesem Streckenbereich in Bregenz durchgeführt?**

   Außer der geplanten neuen Haltestelle Lauterach West sind auf der Strecke St. Margrethen – Lustenau – Hard/Fußach – Lauterach – Bregenz – Lochau/Hörbranz keine neuen Haltestellen geplant. Auf deutscher Seite wird der Bahnhof Lindau-Reutin neu errichtet, der Inselbahnhof bleibt für den Nahverkehr erhalten.

   Im Streckenbereich zwischen Bregenz und Lindau werden lt. Verkehrsprognose 2025+ an Werktagen 18 Schnellzüge, 71 Eil- und Regionalzüge, maximal 14 Güterzüge und zwei Dienstzüge (das sind Einzellok- oder Überstellfahrten), in Summe somit maximal 105 Züge, erwartet. Das sind insgesamt um rund 20 % mehr als heute.

9. **Gibt es durch die schnelleren und häufigeren Zugsbewegungen zusätzlichen Erhaltungs- und Instandsetzungsbedarf am Vorarlberger Bahnnetz? Wie werden diese Erhaltungsarbeiten durchgeführt und kommt es dabei zu Streckensperren?**

   Nach Auskunft der ÖBB-Infrastruktur AG wird auf den neu ausgebauten Streckenabschnitten kurz- bis mittelfristig ein geringerer Erhaltungsbedarf angenommen. Langfristig ist mit einem Erhaltungsbedarf zu rechnen, der dem heutigen Aufwand entspricht. Am übrigen Streckennetz wird ein dem heutigen Aufwand entsprechender bzw. ein geringfügig höherer Erhaltungsbedarf angenommen. Die Erhaltungsarbeiten werden analog der derzeit gepflegten Vorgangsweise durchgeführt, bei denen es kurzfristig auch zu Kapazitätseinschränkungen (im Extremfall auch Streckensperren) kommen kann. Die Erhaltungsarbeiten werden jedoch so kurz wie möglich und in der Regel außerhalb der verkehrlichen Spitzenzeiten durchgeführt.

Mit freundlichen Grüßen