



II- 1839 der Beilagen zu den stenographischen Protokollen des Nationalrates  
XIII. Gesetzgebungsperiode

REPUBLIK ÖSTERREICH

Der Bundesminister für Verkehr

Pr.Zl. 5.905/50-I/1-72

803 /A.B.

zu 812 /J.

Präs. am 5. Dez. 1972

ANFRAGEBEANTWORTUNG

betreffend die schriftliche Anfrage der Abgeordneten zum Nationalrat Dr.Blenk und Genossen, Nr.812/J-NR/72 vom 11.Oktobe 1972: "Verlegung der Bahntrasse in Bregenz in einen Pfänder-Basistunnel"

Zu obiger Anfrage erlaube ich mir, folgendes mitzuteilen:

Zu Frage 1) und 2)

Im Zusammenhang mit dem beabsichtigten Ausbau der Bundesstraßen 190 und 202 hat die Stadtgemeinde Bregenz und die Vorarlberger Landesregierung die Österreichischen Bundesbahnen um Prüfung ersucht, ob eine Verlegung der derzeitigen Bahntrasse möglich wäre.

Die Österreichischen Bundesbahnen haben diesem Ersuchen entsprochen und unter Berücksichtigung der Autobahnplanung für die künftig in Bregenz verbleibenden Bahnanlagen nach Absiedlung des Güterbahnhofes 3 Varianten ausgearbeitet:

- 1.) Normaltrasse,  
bei der ein verkleinerter Bahnhof unter  
Beibehaltung seiner derzeitigen Höhenlage  
in Bregenz verbleibt.
- 2.) Unterflurtrasse,  
ungefähr in der Trassenführung der seiner-  
zeit abgeänderten Autobahnunterflurtrasse.
- 3.) Hangtunneltrasse,  
die nach Rücksprache mit der Stadt Bregenz  
in Form einer generellen Studie erstellt  
wurde. Der Bahnhof wird verschwenkt ungefähr  
im Gelände des derzeitigen Gaswerkes und  
Arbeitsamtes situiert, die weitere Bahntrasse  
Richtung Lindau durchschneidet die Altstadt  
von Bregenz bereits unter Niveau.

Im Zuge von Gesprächen mit Vertretern des Amtes  
der Vorarlberger Landesregierung und der Stadt  
Bregenz wurde eine Weiterverfolgung der Unter-  
flurtrasse ausgeschieden.

Die Detailverhandlungen zwischen den Österreichischen  
Bundesbahnen einerseits und der Vorarlberger Landes-  
regierung sowie der Stadt Bregenz andererseits kön-  
nen erst nach Abschluß der Planung über die künftige  
Linienführung der ÖBB im Raum Bregenz - Lochau und  
dem Vorliegen einer dementsprechenden Kostenrechnung  
hiezu ein Ergebnis bringen.

#### Zu Frage 3)

Der Abschluß der Planungsarbeiten für die künftige  
Linienführung der Vorarlberger Bahn in einen Pfänder-  
Hangtunnel hängt von der Auswertung der bereits

- 3 -

durchgeführten und vom Bundesministerium für Bauten und Technik den Österreichischen Bundesbahnen kürzlich übersandten geodätischen Neuaufnahme ab. Darüberhinaus ist es auch für die Österreichischen Bundesbahnen unumgänglich notwendig, zu wissen, welche Bahngrundstücke vom Standpunkt der Straßenplanung benötigt werden, weil dies wiederum die Voraussetzung für eine Detailplanung einer künftigen Eisenbahnlinienführung und in weiterer Folge für eine darauf basierende endgültige Berechnung bildet. Eine diesbezügliche Erklärung, welche Bahngrundstücke für die künftige Straßenführung der Bundesstraßen 190 und 202 in Anspruch genommen werden müssen, liegt seitens der zuständigen Vorarlberger Stellen jedoch noch nicht vor.

Zu den Fragen 4) und 5)

Über die Frage der Sonderfinanzierung und die voraussichtliche Bauzeit können Aussagen erst nach Vorliegen der Detailplanungen gemacht werden, da erst dann die Kosten als auch der Bauumfang in vollem Ausmaß feststeht.

Wien, am 30. November 1972  
Der Bundesminister:

