

---

**1959/AB-BR/2004**

---

Eingelangt am 06.02.2004

Dieser Text ist elektronisch textinterpretiert. Abweichungen vom Original sind möglich.

BM für Verkehr, Innovation und Technologie

## Anfragebeantwortung

Die schriftliche Anfrage Nr. 2137/J-BR/2004 betreffend Eisenbahntunnel durch den Pfänder, die die Bundesräte Jürgen Weiss und GenossInnen am 18. Dezember 2003 an mich gerichtet haben, beehre ich mich wie folgt zu beantworten:

### Frage 1:

Wie beurteilen Sie anhand der Machbarkeitsstudie die Realisierungsmöglichkeit eines Eisenbahntunnels durch den Pfänder?

### Antwort:

Die im Jahre 2003 abgeschlossene Machbarkeitsstudie „Eisenbahnumfahrung Bregenz“ hatte vornehmlich zum Ziel, langfristige infrastrukturelle Ausbaumöglichkeiten im Raum Bregenz, wie insbesondere verschiedene Lösungen für einen Pfänder-Eisenbahntunnel, aufzuzeigen und zu bewerten. Diese sind im großräumigen, internationalen Zusammenhang zu sehen.

Österreichische Verkehrsprognosen und auch die Prognosen der Nachbarländer weisen aber nicht auf Verkehrsmengen hin, die in absehbarer Zeit eine derartige Infrastrukturinvestition rechtfertigen würden. Im Rahmen der Überarbeitung des deutschen Bundesverkehrswegeplanes wurden die Prognosen für den Güterverkehr im Bodenseeraum überprüft und es wurde festgestellt, dass als Prognoseverkehrsbelastung maximal 20 bis 25 Güterzüge pro Tag im Jahr 2015 anzusetzen sind. Dies deckt sich auch mit Prognosen aus der Schweiz, die für die Strecke von St. Margrethen Richtung Österreich von bis zu 20 Güterzügen pro Tag ausgehen. Das bedeutet im Vergleich zum derzeitigen Betriebszustand eine Zunahme von rund 10 bis 20 Güterzügen im Jahr 2020. Bei den Trassenüberlegungen ist daher der Personenverkehr mit einzubeziehen und nicht nur von einer Güterzugsumfahrung Bregenz auszugehen.

Es besteht Einvernehmen zwischen Bund, Land Vorarlberg und den österreichischen Bundesbahnen, dass das derzeitige und auch das künftig zu erwartende Verkehrsaufkommen im betreffenden Streckenabschnitt einen Ausbau mit Investitionskosten von -je nach untersuchter Variante - bis zu rund 1 Mrd. € nicht rechtfertigt.

Unter Einbezug aller Faktoren und Argumente wird daher von den Gutachtern folgendem Trassen-vorschlag der Vorzug gegeben: Hangtunneltrasse von Lochau bis Bregenz mit Neuanlage des Bahnhofes in Tieflage kombiniert mit Unterflurtrasse vom Bahnhof Bregenz bis zum Güterbahnhof Wolfurt und einem Anschluss Richtung Schweiz ebenfalls mittels Unterflurtrasse. Die Gesamtkosten für diese Maßnahmen liegen bei rund 621 Mio. €.

**Frage 2:**

Halten Sie es für notwendig, für die Sicherstellung der dafür benötigten Grundstücke und Trassenkorridore entsprechende Vorsorge zu treffen?

**Antwort:**

Die hauptsächliche Zielsetzung der vorliegenden Machbarkeitsstudie lag in einer langfristigen Vorsorgeplanung, um die nötigen Grundstücksflächen und Trassenkorridore freihalten zu können und einer möglichen zukünftigen Verkehrszunahme beim Güter- und/oder Personenverkehr Rechnung zu tragen. Wie anlässlich der Präsentation der Machbarkeitsstudie am 5. Dezember 2003 von Landesrat Rein klar zum Ausdruck gebracht wurde, begrüßen das Land Vorarlberg und die betroffenen Gemeinden die Studie als Grundlage, um die nötigen Trassenkorridore und Grundstücke vorsorglich frei zu halten.

**Frage 3:**

Welche Auswirkungen hat die Machbarkeitsstudie für den Stellenwert des Eisenbahntunnels durch den Pfänder im Generalverkehrsplan?

**Antwort:**

Die Eisenbahnumfahrung Bregenz wurde als Pfänder-Eisenbahntunnel im Paket 2 - somit für den Zeitraum nach 2021 - in den Generalverkehrsplan mit geschätzten Investitionskosten von 1.090 Mio. € aufgenommen. Es ist nicht beabsichtigt, diese Festlegungen auf Grundlage des nun vorliegenden Ergebnisses der Machbarkeitsstudie zu verändern.