

II-659 der Beilagen zu den stenographischen Protokollen des Nationalrates
XI. Gesetzgebungsperiode

8.6.1967

292/A.B.

A n f r a g e b e a n t w o r t u n g

zu 256/J

des Bundesministers für Verkehr und verstaatlichte Unternehmungen Dipl.-
Ing. Dr. W e i ß
auf die Anfrage der Abgeordneten M e l t e r und Genossen,
betreffend "Unterflurführung der Bundesbahn im Abschnitt Schiffshafen bis
Bodenseestadion in Bregenz".

-.-.-.-

Zur Anfrage des Herrn Abgeordneten erlaube ich mir, folgendes mitzu-
teilen:

Die Autobahnplanung im Raume Bregenz ist seit mehr als 5 Jahren im
Gange. Zur engeren Auswahl standen bis vor kurzem 2 Projekte, erstens die
Seetrasse, die die Führung der Autobahn ungefähr im gleichen Niveau wie
die Bahnanlagen zwischen Bahn und See-Ufer vorsah, und zweitens eine ent-
weder offen geführte Hangtrasse oder eine Tunneltrasse, die praktisch einer
Umfahrung des Bregenzer Raumes gleichkommt.

Über Auftrag des Herrn Bundesministers für Bauten und Technik und der
Vorarlberger Landesregierung wurden im Gegenstande bereits mehrfach Gut-
achten eingeholt und weiters zur Klärung der Frage der Führung der Auto-
bahn am 2.2.1965 unter Vorsitz des Herrn Landeshauptmannes Dr. Kessler
eine Enquete unter Beiziehung aller Interessenten durchgeführt. Bei dieser
Enquete konnte jedoch über die Führung der Autobahn keine Einigung erzielt
werden.

Bei den vorher angeführten Trassenführungen wären bei der unter Pkt. 2
der Anfrage genannten Hang- und Tunneltrasse die Eisenbahnanlagen im Stadt-
bereich von Bregenz praktisch nicht berührt, und bei der unter Pkt. 1 der
Anfrage genannten Seetrasse würden bei den bestehenden Anlagen der Bahn nur
verhältnismäßig geringfügige Änderungen erforderlich sein. Bei beiden
Varianten kann im wesentlichen die Verkehrssituation im Raume Bregenz eisen-
bahntechnisch beibehalten werden.

In der Folge hat die Stadtgemeinde Bregenz an Zivilingenieure den Auf-
trag vergeben, ein neues Projekt auszuarbeiten, das im wesentlichen der
Trassenführung der Seestrecke folgt, jedoch die Autobahn in eine Tieflage
legt. Im Zusammenhang damit wird auch vorgeschlagen, die Eisenbahnanlagen
im Stadtbereich von Bregenz ebenfalls abzusenken, damit eine Ausdehnung
des Siedlungsgebietes bis zum See - teilweise Überbauung der Bahnanlagen
und der Autobahntrasse - ermöglicht wird.

zu 256/J

Es muß jedoch betont werden, daß den Österreichischen Bundesbahnen das im Sommer 1966 zur Begutachtung übergebene Projekt den Rahmen einer Ideen-skizze kaum übersteigt, jedoch die technische Durchführung eines solchen Projektes ohne Zweifel möglich ist.

Eine größenordnungsmäßige Schätzung der Aufwendungen für die Tieferlegung der heutigen Bahnanlagen muß mit mehr als einer Milliarde Schilling beziffert werden. Eine Tieferlegung könnte eher in Frage kommen, wenn im Bereiche des heutigen Bahnhofes nur eine Haltestelle bestehen bleibt, während alle übrigen Anlagen in die Räume südlich von Bregenz verlegt werden.

Daraus ergibt sich eine grundlegende Änderung der Betriebsabwicklung. Alle heute vom Bahnhof Bregenz besorgten Aufgaben mit Ausnahme der Abfertigung der Reisenden und des Gepäcks müßten von angrenzenden Bahnhöfen übernommen werden. Die bisherigen Zugbildeaufgaben im Reiseverkehr wären nach Lochau-Hörbranz und für den Güterverkehr nach Lauterach zu verlegen. Hiezu müßten sowohl der Bahnhof Lochau-Hörbranz wesentlich vergrößert und ein neuer Güterbahnhof in der Nähe des bestehenden Bahnhofes Lauterach errichtet werden. Außerdem hätte die Verlegung der Zugbildeaufgaben im Reiseverkehr nach Lochau-Hörbranz den zweigleisigen Ausbau der Strecke zwischen Bregenz und Lochau-Hörbranz zur Folge. Auch in der Bedienung der bestehenden Industriegleisanschlüsse sind umfassende Änderungen erforderlich.

Die betrieblichen Änderungen einer Unterflurlegung des Bahnhofes Bregenz würden somit eine vollkommene Neuorganisation des Verschubdienstes ergeben und hätten auch die räumliche Trennung der jetzt dem Bahnhof Bregenz zufallenden Aufgaben zur Folge.

Ein Beitrag der Österreichischen Bundesbahnen könnte sich bei der Unterfluranlage im Raume Bregenz nur auf den Betrag erstrecken, der sich nach Vorliegen eines für die restlose Beurteilung geeigneten Projektes allenfalls durch nachweisbare Einsparungen in der Betriebsführung ergeben würde, und außerdem in jener Höhe, die die Modernisierung bzw. der Umbau des derzeitigen Bahnhofes in seiner jetzigen Lage kosten würde.

Es bedarf auch der Feststellung, daß sich zweifellos die Sicherung der tiefliegenden Anlagen gegen Wassereinbruch äußerst schwierig gestalten, zumindest jedoch sehr bedeutenden Aufwand verursachen wird. Aber auch in der Frage könnte erst nach Vorlage eines baureifen Projektes ein verlässliches Urteil gefällt werden.

In dieser Angelegenheit hat im übrigen der Generaldirektor der Österreichischen Bundesbahnen über meinen Auftrag mit den zuständigen Stellen in Bregenz eine eingehende Aussprache abgeführt.

-.-.-.-