



II- 500 der Beilagen zu den stenographischen Protokollen des Nationalrates
XIII. Gesetzgebungsperiode

REPUBLIK ÖSTERREICH

Der Bundesminister für Verkehr

Pr.Zl. 5.905/6-I/1-1972

188 /A.B.
zu 192 /J.
Präs. am 9. März 1972

ANFRAGEBEANTWORTUNG

betreffend die schriftliche Anfrage der Abgeordneten zum Nationalrat Melter und Genossen, Nr.192/J vom 21.1.1972: "Planung der Bahnanlagen im Raume Bregenz."

Zu obiger Anfrage erlaube ich mir, folgendes mitzuteilen:

Zu den Fragen 1) und 2):

Die Österreichischen Bundesbahnen haben für die nach Fertigstellung des Güter- und Zugbildebahnhofes Wolfurt verbleibenden Eisenbahnanlagen in Bregenz Variantenstudien gemacht. In die engere Wahl kamen letztlich 3 Varianten. Die diesbezüglichen Pläne wurden dem Amt der Vorarlberger Landesregierung und dem Magistrat der Stadt Bregenz übermittelt.

Die 1.Variante beinhaltet einen Personenbahnhof auf Niveau der derzeitigen Gleisanlagen (Normaltrasse). Das Bahnhofsgebäude ist um ca. 300 m Richtung Lauterach verschoben, sodaß der künftige Bahnhof im direkten Anschluß an das von der Stadt Bregenz in Aussicht genommene neue Behördenzentrum zu liegen käme. Eine komplette Überbauung der Gleisanlagen wäre möglich.

Die 2. Variante ist gegenüber der seinerzeitigen Unterflurtrasse, die neben der Autobahn geführt war, geringfügig abgeändert.

-2-

Die 3. Variante sieht einen verschwenkten Bahnhof ungefähr auf dem Gelände des derzeitigen Gaswerkes und des Arbeitsamtes vor und durchschneidet die Altstadt von Bregenz unter Niveau. Die Hangtunneltrasse hat gegenüber den derzeitigen Verhältnissen eine Streckenverlängerung von ca. 800 m zur Folge. Auch bei dieser Variante ist eine Überbauung der im offenen Einschnitt geplanten Bahnanlagen möglich.

Zu Frage 3)

Die Kosten der Normaltrasse können auf derzeitiger Preisbasis mit rund 180 Millionen Schilling geschätzt werden, wobei jedoch in dieser Summe keine Kosten für die Schienenfreimachung der Straßenkommunikationen ausgewiesen worden sind, da die künftigen Straßen erst im Zuge von Kontaktgesprächen mit den örtlichen Stellen festgelegt werden können.

Die Kosten der Unterflurtrasse würden sich auf derzeitiger Preisbasis auf ca. 1.520 Millionen Schilling belaufen.

Die Kosten der Hangtunneltrasse sind auf derzeitiger Preisbasis mit rund 680 Millionen Schilling zu veranschlagen, wobei jedoch in diesem Betrag noch keine Kosten für Grund- und Gebäudeablösen, Ersatzherstellungen, Wirtschafterschwernisse und ähnlichem und auch keine Kosten für die Herstellung schienenfreier Straßenkommunikationen enthalten sind, da all diese Fragen erst in Kontaktgesprächen mit der Landesregierung und der Stadt zu klären sein werden.

-3

- 3 -

Zu den Fragen 4) und 5):

Jedwede Änderung der Gleisanlage der Bahnhofsanlagen in Bregenz ist nur mit Hilfe einer Sonderfinanzierung möglich, d.h., die Finanzierung muß außerhalb der ordentlichen und außerordentlichen Gebarung der Österreichischen Bundesbahnen realisierbar sein. Erst nach Sicherstellung dieser Sonderfinanzierung wird über Art und Umfang der Neugestaltung der Bahnanlagen in Bregenz entschieden werden können.

Im Hinblick vor allem auf die Herstellungskosten erscheint die Variante 1 (Normaltrasse) am ehesten realisierbar.

Wien, am 28. Februar 1972

Der Bundesminister:

