



II- 690 der Beilagen zu den stenographischen Protokollen des Nationalrates
XIII. Gesetzgebungsperiode

REPUBLIK ÖSTERREICH

Der Bundesminister für Verkehr
Pr.Zl. 5.905/17-I/1-1972

298/A.B.
zu 343/J.
Präs. am 24. April 1972

Wien, am 19. April 1972

ANFRAGEBEANTWORTUNG

betreffend die schriftliche Anfrage der
Abgeordneten MELTER, Dr. STIX und Genossen,
Nr. 343/J-NR/1972 vom 15. März 1972
"Bahnhof Bregenz".

Zu obiger Anfrage erlaube ich mir, folgendes mitzuteilen:

Zu Punkt 1:

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 drei Varianten. Die diesbezüglichen Pläne wurden dem Amt der Vorarlberger Landesregierung und dem Magistrat der Stadt Bregenz übermittelt.

In sämtlichen drei Varianten wird der künftige Personenbahnhof Bregenz den modernen Anforderungen entsprechend mit schienenfrei zugänglichen Bahnsteigen und modernen Sicherungsanlagen ausgerüstet werden.

Zu Punkt 2:

Unter Berücksichtigung des Verkehrsaufkommens sind im Personenbahnhof bei den Varianten 1 und 3 (siehe zu 3) vier Bahnsteigkanten und bei der Unterflurlösung Variante 2 (wegen der beengten Platzverhältnisse) drei Bahnsteigkanten vorgesehen. Bei allen drei Lösungen wird auf günstige Umsteigmöglichkeiten und kurze Wege Rücksicht genommen.

Der Güterverkehr wird - wie Ihnen bereits bekannt ist - nach Fertigstellung des Zugbilde- und Verschubbahnhofes Wolfurt aus dem Bereich Bregenz verlegt.

- 2 -

Zu Punkt 3:

Wie unter Punkt 1) ausgeführt, wurden drei Varianten ausgearbeitet.

Variante 1: Normaltrasse:

Diese Variante beinhaltet einen Personenbahnhof auf Niveau der derzeitigen Gleisanlagen. Das Bahnhofsgebäude ist um ca. 300 m Richtung Lauterach verschoben, so daß 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 Kosten dieser Variante würden ohne Nebenkosten, wie Straßenherstellungen, Schienenfreimachung von Kreuzungen etc. rund 180 Millionen Schilling betragen.

Variante 2: Unterflurtrasse:

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

Die Kosten der Unterflurtrasse würden einschließlich aller Nebenkosten rund 1.520 Millionen Schilling betragen.

Variante 3: Hangtunneltrasse:

Diese 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 hatte 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.

Die Kosten dieser Variante würden ohne Nebenkosten, wie Straßenherstellungen, Schienenfreimachung von Kreuzungen, Grund- und Gebäudeablösen, Wirtschafterschwernisse und ähnlichem, rund 680 Millionen Schilling betragen.

Zu Punkt 4:

Mit dem Bau einer der drei Varianten für den Personenbahnhof Bregenz (welche Lösung gewählt wird, ist noch nicht entschieden)

- 3 -

kann erst nach der Verlegung der Güterverkehrsanlagen von Bregenz nach Wolfurt begonnen werden.

Es darf jedoch darauf hingewiesen werden, daß die Realisierung jeder dieser Varianten nur im Rahmen einer Sonderfinanzierung außerhalb des ÖBB-Budgets möglich ist.

Aus diesem Grunde und wegen des erst nach Fertigstellung des Zugbilde- und Güterbahnhofes Wolfurt möglichen Baubeginnes läßt sich im gegenwärtigen Zeitpunkt ein konkreter Zeitplan noch nicht erstellen.

Der Bundesminister:



A handwritten signature, likely "Wilfried", is written in cursive between two horizontal lines. The signature is written in dark ink and is somewhat stylized.