

An den
Präsident des Nationalrates
Mag. Wolfgang Sobotka
Parlament
1017 Wien

21. September 2018

Geschäftszahl: BMVIT-10.000/0022-I/PR3/2018

Sehr geehrter Herr Präsident!

Die Abgeordneten zum Nationalrat Mag. Loacker, Kolleginnen und Kollegen haben am 24. Juli 2018 unter der **Nr. 1472/J** an mich eine schriftliche parlamentarische Anfrage betreffend Infrastrukturprojekte in Vorarlberg gerichtet.

Diese Anfrage beantworte ich wie folgt:

Zu den Fragen 1 und 2:

- *Waren nur Fragen des Personenverkehrs Thema der Unterredung zwischen den Vorarlberger Landesregierungsmitgliedern und dem BMVIT?*
 - a. *Wenn ja, warum wurde der Güterverkehr nicht thematisiert?*
 - b. *Wenn ja, sind Gespräche in Bezug auf den Güterverkehr bereits geplant und terminiert?*
 - c. *Wenn der Personen- und der Güterverkehr Gesprächsthema waren, welche Aspekte wurden dabei besprochen?*
 - d. *Wenn der Personen- und der Güterverkehr Gesprächsthema waren, welche Maßnahmen wurden vereinbart?*
- *Waren nur Fragen des Nahverkehrs Thema der Unterredung zwischen den Vorarlberger Landesregierungsmitgliedern und dem BMVIT?*
 - a. *Wenn ja, warum wurde der Fernverkehr nicht thematisiert?*
 - b. *Wenn ja, sind Gespräche in Bezug auf den Fernverkehr bereits geplant und terminiert?*
 - c. *Wenn der Nah- und der Fernverkehr Gesprächsthema waren, welche Aspekte wurden dabei besprochen?*
 - d. *Wenn der Nah- und der Fernverkehr Gesprächsthema waren, welche Maßnahmen wurden vereinbart?*

Konkret ging es bei dem angesprochenen informellen Treffen zwischen einer Vorarlberger Delegation und mir sowie Mitarbeitern aus meinem Haus um unterschiedliche Themen, die sowohl den Personen- als auch den Güterverkehr in Vorarlberg in den Bereichen Straßeninfrastruktur, öffentlicher Nahverkehr und Eisenbahninfrastruktur betreffen. Im Rahmen des Treffens wurden keine Vereinbarungen bzw. Verträge unterzeichnet.

Auf Expertenebene findet eine laufende Abstimmung zwischen dem Bundesland Vorarlberg und dem BMVIT betreffend die Entwicklung des Eisenbahnverkehrs einerseits über den „Lenkungsausschuss Vorarlberg (Eisenbahninfrastruktur)“ und andererseits im Rahmen der Tätigkeiten zu den Verkehrsdiesteverträgen statt.

Zu Frage 3:

- *Bedeutet der im zitierten Medienbericht erwähnte „Ausbau“ der Verbindung nach St. Margrethen einen zweigleisigen Ausbau der Strecke von Vorarlberg in die Schweiz?*
- a. *Wenn ja, wie sieht der Zeitplan dafür aus?*
 - b. *Wenn ja, welche Kosten sind mit dem zweigleisigen Ausbau verbunden?*
 - c. *Wenn ja, wer übernimmt die Finanzierung dieses Ausbaus?*
 - d. *Wenn nein, wie wird ein Ausbau aussehen, der die Strecke eingleisig belässt?*
 - e. *Wenn nein, welche zusätzlichen Kapazitäten im Personennahverkehr können durch diesen „Ausbau“ erzielt werden?*
 - f. *Wenn nein, welche zusätzlichen Kapazitäten im Personenfernverkehr können durch diesen „Ausbau“ erzielt werden?*
 - g. *Wenn nein, welche zusätzlichen Kapazitäten im Güterverkehr können durch diesen „Ausbau“ erzielt werden?*
 - h. *Wenn nein, aus welchen Gründen wird von einem zweigleisigen Ausbau Abstand genommen?*

Die Hauptziele des Ausbaus St. Margrethen – Lauterach sind die infrastrukturellen Voraussetzungen für folgende Angebote zu schaffen:

- Halbstundentakt im Regionalverkehr St. Margrethen – Bregenz
- Zweitundentakt im Fernverkehr Zürich - St. Gallen – Bregenz – Lindau – München
- Fahrzeitverkürzung auf 30 min zwischen St. Gallen und Bregenz

Dazu wird – neben weiteren Maßnahmen – der Abschnitt zwischen Hard/Fußbach und Lauterach West zweigleisig ausgebaut.

Bezüglich weiterer Informationen zum Projekt darf auf die Webseite der ÖBB-Infrastruktur AG zum Ausbau St. Margrethen - Lauterach¹ sowie die Kurzbeschreibung des Projektes auf der Webseite des Landes Vorarlberg als UVP-Behörde² verwiesen werden.

Die für das Projekt anfallenden Kosten sowie deren Aufteilung auf Bund und Land habe ich bereits ausführlich in der Beantwortung der parlamentarischen Anfrage Nr. 331/J im April dieses Jahres dargelegt. Es haben sich bezüglich der Kosten in der Zwischenzeit keine neuen Erkenntnisse ergeben.

Aufgrund einer Beschwerde zum UVP-Bescheid ist der ursprüngliche Zeitplan nicht mehr haltbar, wonach eine Fertigstellung des Projektes bis Ende 2020 angestrebt war. Der weitere Zeitplan hängt vom Erkenntnis des Bundesverwaltungsgerichtes ab. Unter der Voraussetzung, dass im ersten Quartal 2019 ein rechtskräftiger Bescheid vorliegt, kann eine Umsetzung des Gleisprojektes bis 12/2021 erfolgen. Andernfalls ist mit einer weiteren Verzögerung von mindestens einem zusätzlichen Jahr zu rechnen.

¹ <https://infrastruktur.oebb.at/de/projekte-fuer-oesterreich/bahnstrecken/arlbergstrecke-innsbruck-bregenz/ausbau-st-margrethen-lauterach>

² https://www.vorarlberg.at/pdf/kurzbeschreibung_vorhaben.pdf

Zu Frage 4:

- Welche Annahmen über die Entwicklung des Gütertransportvolumens legt das BMVIT bei der Kalkulation für die nötigen Infrastrukturkapazitäten in die Schweiz zugrunde?
 - a. Welcher Anteil dieses Wachstums soll nach Ansicht des BMVIT über die Bahnstrecke abgewickelt werden?
 - b. Welcher Anteil dieses Wachstums soll nach Ansicht des BMVIT über die Straße abgewickelt werden?

Mit dem Ziel auf eine einheitliche Datengrundlage und vergleichbare Annahmen im Zusammenhang mit der Infrastrukturplanung aufsetzen zu können, werden im Bereich des BMVIT generell die Ergebnisse der Verkehrsprognose 2025 als Grundlage herangezogen.

Ergänzend wurden für das Prognose-Betriebsprogramm 2025+ für den Güterverkehr noch die Ergebnisse der von BMVIT, Land Vorarlberg und ÖBB an die Fa. ProgTrans / ETH-Zürich beauftragten Potenzialstudie „Zukünftiges Potenzial des Schienengüterverkehrs im Raum Bregenz im Hinblick auf den Ausbau der Streckenabschnitte Lindau-Geltendorf und Lindau-Friedrichshafen-Ulm“ berücksichtigt, um die Auswirkungen der Infrastrukturverbesserungen im süddeutschen Raum angemessen abbilden zu können. Die daraus abgeleiteten Ergebnisse wurden darüber hinaus mit den Planungen und Prognosen im deutschen Bundesverkehrswegeplan auf Plausibilität überprüft, sodass eine abgestimmte Prognose vorliegt

Im Prognose-Betriebsprogramm 2025+ kommt es im Güterverkehr zwischen „ohne Ausbau“ und „mit Ausbau“ zu keinen Steigerungsraten im Güterverkehr. Der zweigleisige Ausbau zwischen Hard und Lauterach West ist erforderlich, um vor allem die zukünftigen Zunahmen des Nahverkehrs betrieblich zu ermöglichen.

	Streckenabschnitt ↓	Schnellzüge			Eil- und Regionalzüge			Ferngüterzüge			Nahgüterzüge			Dienstzüge			Gesamtsumme			
		Tag 6-19 h	Abend 19-22 h	Nacht 22-6 h	Tag 6-19 h	Abend 19-22 h	Nacht 22-6 h	Tag 6-19 h	Abend 19-22 h	Nacht 22-6 h	Tag 6-19 h	Abend 19-22 h	Nacht 22-6 h	Tag 6-19 h	Abend 19-22 h	Nacht 22-6 h	Tag 6-19 h	Abend 19-22 h	Nacht 22-6 h	Gesamt
Betriebsprogramm 2025+ ohne Ausbau der Infrastruktur	Lauterach West - Lustenau (VzG 30401)	12	4	0	42	7	5	11	3	9	3	0	0	3	0	0	71	14	14	99
Betriebsprogramm 2025+ mit Ausbau der Infrastruktur (Sensitivitätsanalyse)	Lauterach West - Lustenau (VzG 30401)	12	4	0	68	11	7	11	3	9	3	0	0	3	0	0	97	18	16	131
Zunahmen:	Lauterach West - Lustenau (VzG 30401)	0	0	0	26	4	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	26	4	2	32

Bzgl. der Aufteilung der Gütermengen auf Straße und Schiene wird auf die im Gesamtverkehrsplan für Österreich sowie den im Weißbuch Verkehr der Europäischen Kommission verankerten Ziele hinsichtlich der Verlagerung auf die Schiene verwiesen.

Zu Frage 5:

- Inwiefern hat der Ausbau der Bahnstrecke Zürich- München, die dem Bodensee entlang durch Österreich führt, in den Gesprächen Berücksichtigung gefunden?

Wie oben erläutert ist eine der Zielsetzungen des Ausbaus St. Margrethen – Lauterach die Fahrzeitverkürzung, die Ermöglichung eines Zweistundentaktes auf der Relation Zürich – Bregenz – München sowie die Umsetzung eines durchgehenden Halbstundentaktes im Regional-

verkehr St. Margrethen – Bregenz.

Das Land Vorarlberg hat sich in dem Gespräch für eine zügige Realisierung des Infrastrukturprojektes eingesetzt. Das BMVIT wird sich im Rahmen seiner Möglichkeiten ebenfalls für eine rasche Realisierung des Projektes einsetzen, sobald die erforderlichen Genehmigungen vorliegen.

Zu Frage 6:

- *Inwiefern waren mögliche EU-Förderungen für internationale Bahnverbindungen ein Thema beim Gespräch zwischen den Vertretern der Vorarlberger LReg und dem BMVIT?*

Die Frage nach möglichen EU-Förderungen war nicht Gegenstand des Gespräches.

Wie bereits in meiner Beantwortung der parlamentarischen Anfrage Nr. 1002/J erläutert, wurden die Planungen für den Streckenabschnitt St. Margrethen - Lauterach von der EU im Rahmen des INTERREG III A - Alpenrhein-Bodensee-Hochrhein - Projektes mit ca. 50 % gefördert; erhaltener Förderungsbetrag: € 0,944 Mio.

Für die Umsetzung von Maßnahmen werden die Chancen auf eine Ko-Finanzierung der EU aus der „Connecting Europe Facility“ für den Bereich Verkehr (CEF-V) in der EU-Finanzperiode bis 2020 als äußerst gering eingeschätzt, da der Abschnitt „St. Margrethen-Lauterach“ nicht zu den EU-Kernnetzkorridoren der transeuropäischen Verkehrsnetze (TEN-V) gehört und die bisherigen Förderaufrufe im Rahmen der CEF-V stark überzeichnet waren.

Zu Frage 7:

- *Inwiefern hat bei den Gesprächen die zusätzliche Kapazität des Güterzentrums Wolfurt Berücksichtigung gefunden?*

Das Land Vorarlberg hat im Rahmen des Gespräches seinen Dank für den Ausbau des Güterterminals Wolfurt ausgesprochen.

Zu Frage 8:

- *Welcher Anteil der zusätzlichen Kapazität des Güterzentrums Wolfurt wird via Bahntransport abgewickelt werden?*

Folgende Kapazitäten lagen dem Behördenverfahren für den Terminal Wolfurt zugrunde:

Jahr:	2011	2025+
Wagenladungsverkehr(WLV) (Stückgutverladung)	2.924 Wagen/a	3.996 Wagen/a
Kombinierter Ladeverkehr (KLV)	106.415 ITE/a	186.834 ITE/a

Weiters verweise ich auf meine Beantwortung des Fragepunktes 12 der parlamentarischen Anfrage Nr. 942/J.

Ing. Norbert Hofer

