

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

Geschäftszahl: BMVIT-10.000/0003-I/PR3/2019

2. April 2019

Sehr geehrter Herr Präsident!

Die Abgeordneten zum Nationalrat Loacker, Kolleginnen und Kollegen haben am 14. Februar 2019 unter der **Nr. 2838J** an mich eine schriftliche parlamentarische Anfrage betreffend Bahnbrücke über den Rhein gerichtet.

Diese Anfrage beantworte ich wie folgt:

Zu den Fragen 1 sowie 3 und 4:

- *Welche Überlegungen gab es in der Planungsphase der Brücke?*
  - a. *Wurde auf langfristige Perspektiven eingegangen?*
    - i. *Wenn ja, welche Überlegungen gab es konkret?*
  - b. *Fanden neben Lärm- und Hochwasserschutz auch Perspektiven des Personenverkehrs Berücksichtigung?*
    - i. *Wenn ja, welche Überlegungen gab es konkret?*
- *Fanden Überlegungen bezüglich eines zweigleisigen Baus in der Planungsphase statt?*
  - a. *Wenn ja, wie haben diese konkret ausgesehen?*
  - b. *Wenn nein, warum nicht?*
- *Wurde überlegt, so zu bauen, dass eine Umstellung auf zweigleisige Nutzung möglich ist?*
  - a. *Wenn ja, gibt es dazu konkrete Konzepte?*
  - b. *Wenn nein, warum nicht?*

Die Attraktivierung und der Ausbau der Strecke St. Margrethen – Lauterach erfolgte auf Basis jener Dimensionierungsgrundlagen, die den entsprechenden Behördenverfahren zugrunde gelegt wurden. Im Zuge der Planungen wurde auch überprüft, in welchen Streckenabschnitten für das Angebotskonzept im Personenverkehr und Güterverkehr Kreuzungsbahnhöfe bzw. zweigleisige Begegnungsabschnitte notwendig sind. Aufgrund des geplanten, zukünftigen Angebotskonzeptes und des daraus abgeleiteten Fahrplangefüges war ein zweigleisiger

Ausbau des Abschnitts St. Margrethen – Lustenau nicht erforderlich, demzufolge wurde auch die Brücke über den Rhein eingleisig errichtet. Im Zusammenhang mit der Neuerrichtung der Brücke wurde eine leichte Linienverbesserung zur Anhebung der zulässigen Fahrgeschwindigkeit berücksichtigt.

Zu Frage 2:

- *Kann die Brücke bei Erhöhung der Taktung auch zweigleisig befahren werden?  
a. Wenn nein, gibt es die Möglichkeit einer kostengünstigen Umrüstung?*

Nein, auch eine Umrüstung ist nicht vorgesehen (siehe auch Antwort zu Frage 1).

Zu den Fragen 5 und 6:

- *In welcher Weise wurden die Schweizer Nachbarn (SBB, Kanton SG, UVEK) in die Planung des Brückenbaus mit einbezogen?*
- *In welcher Weise wurden die Schweizer Nachbarn (SBB, Kanton SG, UVEK) in die Planung des Streckenabschnitts bis Lauterach mit einbezogen?*

Am 05. Jänner 2005 konstituierte sich der Lenkungsausschuss Österreich-Schweiz im Rahmen der bilateralen Vereinbarung über die Zusammenarbeit bei der weiteren Entwicklung des Eisenbahnwesens, abgeschlossen am 27. Oktober 2003 und in Kraft getreten am 1. Dezember 2003. Auf Basis dessen fanden und finden regelmäßig Treffen zwischen dem BMVIT und dem Schweizer BAV unter Einbeziehung des Landes Vorarlberg und des Kantons St. Gallen sowie der beiden Infrastrukturbetreiber SBB und ÖBB statt. Dabei wurden alle Belange des Infrastrukturausbaus zwischen St. Margrethen und Bregenz bzw. weiter bis zur Staatsgrenze nächst Lochau/Hörbranz besprochen und abgestimmt.

Zu den Fragen 7 und 8:

- *In welcher Weise war die Vorarlberger Landesregierung in die Planung des Brückenbaus mit einbezogen?*
- *In welcher Weise war die Vorarlberger Landesregierung in die Planung des Streckenabschnitts bis Lauterach mit einbezogen?*

Ich verweise auf meine Antwort zu Fragepunkt 5.

Daneben gab es laufend Abstimmungen mit Vertretern der Vorarlberger Landesregierung über Maßnahmeninhalte, Umsetzungszeitpunkte und Kosten auf Grundlage der Vereinbarung über die Planung, Realisierung und Finanzierung des Ausbaus des auf österreichischem Staatsgebiet gelegenen Abschnittes der Eisenbahnstrecke St. Margrethen – Lauterach, abgeschlossen zwischen der Republik Österreich, dem Land Vorarlberg und der ÖBB-Infrastruktur AG vom 24.3.2011, welche mit 01.08.2017 in einer Zusatzvereinbarung fortgeschrieben wurde.

Zu den Fragen 9 und 10:

- *Welche Anliegen des Landes Vorarlberg konnten von Seiten des Bundes nicht berücksichtigt werden?*
- *Aus welchen Gründen konnten diese Anliegen des Landes Vorarlberg nicht berücksichtigt werden?*

Es ist nicht bekannt, dass einzelne Anliegen des Landes Vorarlberg nicht berücksichtigt werden konnten.

Zu Frage 11:

- *Wie viele Züge pro Tag passieren derzeit diese Brücke im Schnitt im Zeitfenster 05:00 bis 22:00 Uhr?*

Im Jahr 2017 passierten im Zeitraum von 06:00 bis 22:00 an einem durchschnittlichen Werktag den Abschnitt Lustenau – St. Margrethen 59 Züge.  
(Anm.: Die Auswertung der Zugzahlen für den Zeitraum von untertags und abends erfolgt in den Systemen der ÖBB üblicherweise zwischen 06:00 und 22:00.)

Zu Frage 12:

- *Wie viele Züge pro Tag sollen diese Brücke im Schnitt im Zeitfenster 05:00 bis 22:00 Uhr passieren, wenn die ÖBB die Nahverkehrstaktung und die SBB die Fernverkehrstaktung plangemäß erhöht haben?*

Im Betriebsprogramm für den Abschnitt Lustenau – St. Margrethen, welches als Dimensionierungsgrundlage auf Basis der Verkehrsprognose Österreich 2025+ dient, sind im Zeitraum von 06:00 bis 22:00 an einem durchschnittlichen Werktag 103 Züge hinterlegt. Darüber hinaus wurden in der UVP weitere 12 Nahverkehrszüge für eine mögliche zukünftige Nahverkehrstaktung zw. St. Margrethen und Dornbirn berücksichtigt (somit an einem durchschnittlichen Werktag insgesamt 115 Züge).

(Anm.: Die Auswertung der Zugzahlen für den Zeitraum von untertags und abends erfolgt in den Systemen der ÖBB üblicherweise zwischen 06:00 und 22:00.)

Zu Frage 13:

- *Welche Teile der Strecke aus der Schweiz von der Rheinbrücke via Bregenz bis zum Grenzübergang nach Deutschland sind zweigleisig ausgebaut?*

Derzeit ist nur der Abschnitt von Lauterach bis Bregenz zweigleisig ausgebaut. Geplant ist, auch den Abschnitt von Hard bis Lauterach zweigleisig auszubauen.

Die zugehörige Baugenehmigung wurde am 01. März 2018 in erster Instanz erteilt. Diese erlangte jedoch aufgrund eines Einspruches keine Rechtskraft. Das Verfahren ist derzeit beim Bundesverwaltungsgericht anhängig.

Zu Frage 14:

- *Welche maximale Geschwindigkeit lässt die Bahnstrecke auf dem österreichischen Teil der Verbindung Zürich - München auf den verschiedenen Abschnitten für einen Personenfernzug mit jener Neigetechnik zu, die von den SBB für die Strecke Zürich - München eingesetzt werden sollen?*

Die Strecke von der Staatsgrenze nächst Lustenau über den Bf. Lustenau bis nach Lauterach West ist für konventionelle Züge für 90 km/h ausgebaut. Im Zuge der Ertüchtigung und des selektiven zweigleisigen Ausbaus wird die Geschwindigkeit im überwiegenden Teil zwischen Lustenau und Lauterach West auf 130 km/h angehoben. Die Verbindungsschleife von Lauterach West nach Lauterach Nord ist für 80 km/h ausgelegt. Von Lauterach Nord bis Bregenz ist eine Geschwindigkeit von 140 km/h bzw. von Bregenz bis zur Staatsgrenze n. Lochau-Hörbranz von 100 km/h möglich. Der Einsatz von Neigezügen ist bei den ÖBB derzeit nicht vorgesehen. Dies ist für den gegenständlichen Streckenabschnitt auch mit den SBB abgestimmt. Im Projekt wurde aber auf einen späteren Einsatz von Zügen mit Neigetechnik Bedacht genommen, sodass kein maßgeblicher verlorener Aufwand bei Einführung dieser Technik zu einem späteren Zeitpunkt besteht.

Zu den Fragen 15 und 16:

- *Welche Schritte setzt das BMVIT, um das Vorarlberger Rheintal von einer leistungsstarken Bahnverbindung nach Zürich im Personenfernverkehr profitieren zu lassen?*
- *Welche Schritte setzt das BMVIT, um das Vorarlberger Rheintal von einer leistungsstarken Bahnverbindung nach München im Personenfernverkehr profitieren zu lassen?*

Das BMVIT stellt über den Rahmenplan der ÖBB-Infrastruktur AG den überwiegenden Teil der finanziellen Mittel für den Ausbau der Bahnstrecke St. Margrethen – Lauterach bereit. Es wird davon ausgegangen, dass auch künftig die Erbringung der Verkehrsleistung für die Verbindung München - Zürich im Fernverkehr auf österreichischem Staatsgebiet eigenwirtschaftlich erfolgt. Nach den vorliegenden Informationen ist die Einführung eines 2h-Taktes mit 6 Zugpaaren zwischen Zürich und München zwischen DB, ÖBB und SBB ab dem Fahrplanwechsel im Dezember 2020 geplant.

Zu den Fragen 17 und 18:

- *Welche Schritte, um das Vorarlberger Rheintal von einer leistungsstarken Bahnverbindung nach Zürich im Personenfernverkehr profitieren zu lassen, schlägt die Vorarlberger Landesregierung dem BMVIT vor?*
- *Welche Schritte, um das Vorarlberger Rheintal von einer leistungsstarken Bahnverbindung nach München im Personenfernverkehr profitieren zu lassen, schlägt die Vorarlberger Landesregierung dem BMVIT vor?*

Dem BMVIT sind keine über den erwähnten Infrastrukturausbau hinausgehenden Vorschläge der Vorarlberger Landesregierung bekannt, um das Vorarlberger Rheintal von einer leistungsstarken Bahnverbindung nach Zürich bzw. München im Personenfernverkehr profitieren zu lassen.

Zu Frage 19:

- *Von welchen Wachstumstraten für den Straßenverkehr im Vorarlberger Rheintal (A14) gehen die Infrastrukturplanungen des BMVIT für die kommenden Jahre aus?*

Die Planungen des Bundes im Straßenbereich basieren derzeit grundsätzlich auf den Ergebnissen der „Verkehrsprognose Österreich 2025+“. Für den gesamten Verlauf der A14 wird hier für den Zeitraum 2015 – 2025 von einem Zuwachs im Bereich des PKW Aufkommens um rund 12% und von einem Zuwachs für das LKW Aufkommen um rund 11% ausgegangen. Aufgrund der mittlerweile schon länger zurückliegenden Erstellung der Prognose, und der turbulenten wirtschaftlichen Entwicklung, insbesondere um 2009, sind diese Angaben allerdings nur bedingt belastbar.

In diesem Zusammenhang wird darauf hingewiesen, dass die Arbeiten an einer neuen Verkehrsprognose mit dem Zeithorizont 2040 angelaufen sind, womit nach deren Fertigstellung wieder ein aktuelles Zahlengerüst vorliegen wird. Weiters werden im Rahmen der Planungen zur S18 derzeit umfangreiche Verkehrsuntersuchungen durch die ASFINAG durchgeführt, die auch die modellmäßige Betrachtung für das Bestandsnetz und mögliche Ausbauzustände beinhalten. Diese Arbeiten sollen in den kommenden Monaten abgeschlossen werden, so dass hier dann weiterführende Informationen für den angesprochenen Bereich vorliegen werden.

Zu den Frage 20 und 21:

- *Welche Schritte setzt das BMVIT, um das steigende Verkehrsaufkommen in der Region Bregenz/Lustenau von der Straße auf die Schiene zu verlagern?*
- *Welche Schritte, um das steigende Verkehrsaufkommen in der Region Bregenz/Lustenau von der Straße auf die Schiene zu verlagern, schlägt die Vorarlberger Landesregierung dem BMVIT vor?*

Das BMVIT setzt im Sinne des Gesamtverkehrsplanes zur Verlagerung der Verkehre von der Straße auf die Schiene gemeinsam mit dem Land Vorarlberg auf einen Ausbau der Schiene, darunter den bereits erwähnten Ausbau der Strecke St. Margrethen – Lauterach, der Umsetzung des „Rheintalkonzeptes“, der im Jahr 2018 fertig gestellte Ausbau des Güterterminals Wolfurt und auf Verbesserungen in den Verkehrsdiensten, wie z.B. durch den Einsatz von modernen und längeren Nahverkehrszügen („Talent III“).

Ing. Norbert Hofer



