

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

GZ. BMVIT-10.000/0013-I/PR3/2018

Wien, am 23. Juli 2018

Sehr geehrter Herr Präsident!

Die Abgeordneten zum Nationalrat Loacker, Kolleginnen und Kollegen haben am 24. Mai 2018 unter der **Nr. 942/J** an mich eine schriftliche parlamentarische Anfrage betreffend Bahninfrastruktur in Vorarlberg gerichtet.

Diese Anfrage beantworte ich wie folgt:

Zu den Fragen 1 und 2:

- *Welcher Anteil der Güterverkehrsleistung im Bundesland Vorarlberg entfällt derzeit auf die Schiene (2017)?*
- *Welcher Anteil der Güterverkehrsleistung im Ziel- und Quellverkehr des Bundeslandes Vorarlberg entfällt auf die Schiene (2017)*

Statistik Austria veröffentlicht Daten zu Güterverkehrsaufkommen und -Leistung der einzelnen Verkehrsträger. Während die Statistiken zum Schienenverkehr auf rein österreichischen Erhebungen beruhen, ist für die Darstellung des Straßengüterverkehrs in Österreich die Zusammenführung der Datenquellen der Mitgliedsstaaten durch Eurostat erforderlich, da entsprechend den EU-Vorgaben jeder Mitgliedsstaat den Güterverkehr, der mit den im jeweiligen Land angemeldeten Fahrzeugen erbracht wird, erhebt. Statistik Austria wertet diese europäischen Daten für Österreich aus. Aufgrund des internationalen Datenaustausches sind derzeit erst die Daten für 2016 verfügbar.

bar. Aus diesen Daten ist es auch nicht möglich, die Verkehrsleistung (gemessen in Tonnenkilometer) getrennt nach Bundesländern in Österreich auszuweisen. Es lässt sich aber das Transportaufkommen (gemessen in Tonnen) mit Quelle und/oder Ziel in Vorarlberg auf Straße und Schiene darstellen. Der Transitverkehr durch Vorarlberg ist hier nicht enthalten.

Im Straßengüterverkehr wurden 2016 36,7 Mio. Tonnen an Gütern transportiert, die Quelle und / oder Ziel in Vorarlberg hatten. 13,8 Mio. Tonnen davon sind Binnenverkehr in Vorarlberg, also Verkehr mit Quelle und Ziel in Vorarlberg.

Das Aufkommen im Schienengüterverkehr, das 2016 Quelle und / oder Ziel in Vorarlberg hatte, betrug 3,1 Mio. Tonnen. 353.000 Tonnen davon sind, auf Vorarlberg bezogen, Binnenverkehr.

Die Verhältnisse der Tonnagen von Straße und Schiene sind nicht mit Angaben zum Modal Split auf Bundesebene im Güterverkehr vergleichbar, da sich der Modal Split auf die Verkehrsleistungen (gemessen in Tonnen-Kilometer) bezieht. Die Schiene hat ihre Vorteile vor allem bei Transporten über längere Distanzen und weist damit längere Transportwege auf. Damit ist der Anteil der Schiene in der Verkehrsleistung, dem Modal Split, deutlich höher als im Verkehrsaufkommen.

Zu den Fragen 3 und 4:

- *Wo liegt der Zielwert aus Sicht des BMVIT für den Anteil der Schiene an der Güterverkehrsleistung im Bundesland Vorarlberg?*
- *Welche Maßnahmen setzen Sie, um dieses Ziel zu erreichen?*

Die verkehrspolitischen Ziele des Bundes hinsichtlich des Anteils des Schienengüterverkehrs am Güterverkehr sowie Maßnahmen zur Erreichung der Ziele sind im Gesamtverkehrsplan für Österreich bundesweit dargelegt und nicht auf die einzelnen Bundesländer heruntergebrochen. Insbesondere die Umsetzung des „Zielnetz 2025+“ der ÖBB-Infrastruktur AG wird einen wesentlichen Beitrag zur Erreichung der Ziele leisten.

Der bestehende Anteil des Schienengüterverkehrs ist durch die räumliche Lage und die Struktur der Wirtschaft der Region determiniert. So ist Vorarlberg hinsichtlich des Aufkommens im Schienengüterverkehr nicht mit anderen Bundesländern, die z.B. über eine ausgeprägte Schwerindustrie verfügen, zu vergleichen.

Zu Frage 5:

- *Welche Auslastung hat das Schienennetz in Vorarlberg*
- an der Anschlussstelle in die Schweiz (St. Margrethen)?*
 - an der Anschlussstelle nach Liechtenstein (Schaan)?*
 - an der Anschlussstelle nach Deutschland (Lindau)?*

zu a)

Auf dem Abschnitt Lustenau – St. Margrethen waren an einem durchschnittlichen Werktag im Jahr 2017 65 Züge unterwegs: In der Zeit von 6 bis 22 Uhr 8 Schnellzüge, 45 Eil- und Regionalzüge, 3 Ferngüterzüge, 2 Nahgüterzüge und ein Dienstzug, in Summe 59. Dazu kommen in der Zeit von 22 bis 6 Uhr 5 Eil- und Regionalzüge sowie ein Ferngüterzug.

zu b)

Auf dem Abschnitt Tosters – Nendeln – Buchs (SG) waren an einem durchschnittlichen Werktag 52 Züge unterwegs: In der Zeit von 6 bis 22 Uhr 15 Schnellzüge, 11 Eil- und Regionalzüge, 11 Ferngüterzüge und 5 Dienstzüge, in Summe also 42. Dazu kommen in der Zeit von 22 bis 6 Uhr 3 Schnellzüge, ein Regionalzug, 5 Ferngüterzüge und ein Dienstzug.

zu c)

Auf dem Abschnitt Bregenz Hafen – Lindau waren an einem durchschnittlichen Werktag im Jahr 2017 90 Züge unterwegs: In der Zeit von 6 bis 22 Uhr 9 Schnellzüge, 67 Eil- und Regionalzüge und vier Dienstzüge, also insgesamt 80. In der Zeit von 22 bis 6 Uhr waren es 8 Eil- und Regionalzüge sowie zwei Dienstzüge.

Zu Frage 6:

- *Wie viele Güterzüge passierten im Jahr 2017 zwischen 5:00 und 22:00 die Anschlussstellen*
- in die Schweiz (St. Margrethen)?*
 - nach Liechtenstein (Schaan)?*
 - nach Deutschland (Lindau)?*

zu a) 1.321

zu b) 2.936 (Grenze Nendeln)

zu c) 79 (Grenze Lochau-Hörbranz)

Zu Frage 7:

- *Wie viele zusätzliche Züge können zwischen 5:00 und 22:00 Uhr angesichts der bestehenden Auslastung diese Anschlussstellen noch passieren*
- an der Anschlussstelle in die Schweiz (St. Margrethen)?*
 - an der Anschlussstelle nach Liechtenstein (Schaan)?*
 - an der Anschlussstelle nach Deutschland (Lindau)?*

- zu a) 20 – 25 Güterzugtrassen
 zu b) 20 Güterzugtrassen
 zu c) 15 – 20 Güterzugtrassen

Zu den Fragen 8, 9 und 10:

- Von welchen Zuwachsraten für den Güterverkehr im Bundesland Vorarlberg gehen die Planungen des BMVIT aus?
- Auf welcher Annahme für das Wirtschaftswachstum bauen diese Zahlen auf?
- Welcher Anteil dieses Zuwachses soll auf die Schiene, welcher auf die Straße entfallen?

Basierend auf Annahmen zur Entwicklung von Strukturgrößen und der Entwicklung der wirtschaftlichen Verflechtungen wurde die Entwicklung des Güterverkehrsgeschehens bis einschließlich 2025 im Rahmen der Verkehrsprognose 2025+ abgeschätzt. Die Ergebnisse liegen aus methodischen Gründen für den Bereich der Schiene nicht auf Ebene der Bundesländer vor.

Zu den hinterlegten Annahmen zur wirtschaftlichen Entwicklung ergaben sich zum Zeitpunkt der Erstellung im Schnitt rd. 2% jährliche Entwicklung im Zeitraum bis 2025 für Österreich insgesamt (BIP). Für das Bruttoregionalprodukt für Vorarlberg ergab sich im Vergleichszeitraum eine durchschnittliche Entwicklung von knapp unter 2% pro Jahr.

Durch die fehlenden bundeslandspezifischen Datengrundlagen im Bereich der Schiene liegen keine erwarteten Anteilswerte der Verkehrsträger auf Ebene der Bundesländer vor.

Zu Frage 11:

- Von welchen Wachstumsraten des Güterumschlags am Güterzentrum Wolfurt gehen Sie in den nächsten Jahren aus?

Die ÖBB-Infrastruktur AG geht in ihrer Mittelfristplanung von folgenden Wachstumsraten aus:

2019	2020	2021	2022	2023
6,0%	5,0%	1,5%	1,5%	1,5%

Zu Frage 12:

- Welcher Anteil der Umschlagstätigkeit im Güterzentrum Wolfurt erfolgt
 - a) von der Schiene auf LKW?
 - b) vom LKW auf die Schiene?
 - c) von der Schiene auf die Schiene?
 - d) von LKW auf LKW?

zu a) 38,5%

zu b) 39,5%

zu c) 21,8% (als Vor-/Nachlauf auf der Schiene, keine Drehscheiben-Funktion)

zu d) 0,2%

Zu Frage 13:

- *In welcher Weise und in welchem Ausmaß ist der Anschluss des Schienennetzes in Vorarlberg an die internationalen Güterverkehrshochleistungsstrecken sichergestellt?*

Der Skandinavisch-Mediterrane Güterverkehrs- und Kernnetzkorridor der Transeuropäischen Netze für Verkehr (TEN-V) führt durch Tirol und bringt auch für den Schienen-Güterverkehr in Vorarlberg wertvolle Impulse. Dazu kommt, dass mit dem Ausbau des Terminal Wolfurt wichtige Schritte gesetzt wurden. Wolfurt ist die Drehscheibe im Maritimverkehr für den Vorarlberger, Ostschweizer und Liechtensteiner Wirtschaftsraum. Die kurze Anbindung an die A14 ermöglicht den Spediteuren und Verladern höchstmögliche Flexibilität. Der Standort verfügt über alle technischen Voraussetzungen und Einrichtungen für die Erfüllung der Rolle als Knotenpunkt. Langfristig werden die neuen Kapazitäten und die Qualitätsausweitung in Wolfurt den Warenaumschlag im Bodenseeraum nachhaltig und positiv prägen.

Ing. Norbert Hofer

