

Anfrage

**der Abgeordneten Gerald Loacker, Kolleginnen und Kollegen
an den Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie
betreffend Bahnbrücke über den Rhein**

Die Metropolen München und Zürich liegen gut 300 Kilometer voneinander entfernt, die Fahrt mit der Eisenbahn dauert derzeit aber mehr als vier Stunden und ist damit deutlich länger als die Fahrzeiten auf der Straße oder im Luftverkehr. Kein Wunder also, dass der Straßenverkehr auf dieser Strecke stark zunimmt, was vor allem die Region des Vorarlberger Unterlandes stark belastet. An der Schlüsselstelle (Pfänder-tunnel) liegen die Wachstumsraten bei mehr als 3% p.a. (<https://vorarlberg.orf.at/news/stories/2875968/>).

Bis 2020 wird der Streckenabschnitt der deutschen Bahnstrecke von Geltendorf bei München über Memmingen nach Lindau elektrifiziert und für die Neigetechnik ausgebaut. Neigetechnikzüge ermöglichen auf kurvenreichen Strecken eine höhere Geschwindigkeit von bis zu 160 Kilometer pro Stunde. Zusätzlich wird in Lindau-Reutin ein neuer Durchgangsbahnhof entstehen. Diese Massnahmen ermöglichen eine Reisezeitverkürzung von bis zu einer Stunde (<https://www.sbb.ch/de/freizeit-ferien/reisen-europa/deutschland/zuerich-muenchen.html>). Zur Beschleunigung der Bahnverbindung München – Zürich laufen parallel auch Ausbaumaßnahmen in der Schweiz.

Die Strecke führt (siehe Karte) über Lindau (wo in Zukunft der bis dato notwendige und zeitaufwendige Wechsel auf eine Diesellok entfällt) nach Österreich und dort über Bregenz Richtung Lustenau/St. Margarethen (Rheinbrücke):



Abbildung 1 Streckenführung

Für dieses Vorhaben sind natürlich einige Umbauarbeiten an der Strecke notwendig. In Deutschland liegt folgende Schätzung vor: "Unter anderem müssen 3.500 Masten

für die elektrische Oberleitung gesetzt werden, 47 Straßenbrücken sind an die Oberleitung anzupassen, viele Bahnübergänge ebenfalls. Für die Oberleitung braucht es mehr Platz über den Gleisen: Deshalb müssen teilweise Gleise abgesenkt oder Brücken aufgeweitet werden. Zudem werden 17 Stellwerke umgebaut und mehrere Kilometer Gleis erneuert." (<http://www.abs48.com/>)

Ab Ende 2020 will die SBB auch zusätzliche Verbindungen zwischen Zürich und München geführt werden (<https://www.srf.ch/news/regional/ostschweiz/spatenstich-in-deutschland-zuerich-und-muenchen-ruecken-naeher-aneinander>). Die ÖBB plant einen verstärkten Nahverkehrstakt zwischen Lauterach (A) und St. Margrethen (CH) (<https://infrastruktur.oebb.at/de/projekte-fuer-oesterreich/bahnstrecken/arlbergstrecke-innsbruck-bregenz/ausbau-st-margrethen-lauterach>). Es liegt daher nahe, dass auch in Österreich einige Adaptionen notwendig sind. Wie sich allerdings aus der Anfragebeantwortung 280/AB, XXVI. GP, ergibt, erfolgt der Ausbau auf dem österreichischen Teil der Strecke nur "nahverkehrsge recht". Die Chance einer Anbindung des Vorarlberger Rheintals an die Ballungsräume Zürich einerseits und München andererseits durch eine leistungsstarke Bahnverbindung bleibt ungenutzt.

In einen besonderen Fokus rückt dabei die "Rheinbrücke". Zwischen 2010 und 2013 wurde die ursprüngliche Brücke über den Rhein (Lustenau/St. Margarethen) aus lärm- und hochwasserschutztechnischen Gründen durch eine neue, modernere Brücke ersetzt. Die neue, schnellere Verbindung zwischen München und Zürich ab 2020 wird genau über diese Brücke führen. Aufgrund der schmal konzipierten Trasse, wird die Brücke derzeit nur eingleisig befahren.



Diese Einschränkung ist für die Aufwertung des Schienennetzes und der Umsetzung engerer Taktungen natürlich nicht unbedingt vorteilhaft.

Die unterfertigenden Abgeordneten stellen daher folgende

Anfrage:

1. 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?
2. Kann die Brücke bei Erhöhung der Taktung auch zweigleisig befahren werden?
 - a. Wenn nein, gibt es die Möglichkeit einer kostengünstigen Umrüstung?
3. Fanden Überlegungen bezüglich eines zweigleisigen Baus in der Planungsphase statt?
 - a. Wenn ja, wie haben diese konkret ausgesehen?
 - b. Wenn nein, warum nicht?
4. 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?
5. In welcher Weise wurden die Schweizer Nachbarn (SBB, Kanton SG, UVEK) in die Planung des Brückenbaus mit einbezogen?
6. In welcher Weise wurden die Schweizer Nachbarn (SBB, Kanton SG, UVEK) in die Planung des Streckenabschnitts bis Lauterach mit einbezogen?
7. In welcher Weise war die Vorarlberger Landesregierung in die Planung des Brückenbaus mit einbezogen?
8. In welcher Weise war die Vorarlberger Landesregierung in die Planung des Streckenabschnitts bis Lauterach mit einbezogen?
9. Welche Anliegen des Landes Vorarlberg konnten von Seiten des Bundes nicht berücksichtigt werden?
10. Aus welchen Gründen konnten diese Anliegen des Landes Vorarlberg nicht berücksichtigt werden?
11. Wie viele Züge pro Tag passieren derzeit diese Brücke im Schnitt im Zeitfenster 05:00 bis 22:00 Uhr?
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?
13. Welche Teile der Strecke aus der Schweiz von der Rheinbrücke via Bregenz bis zum Grenzübergang nach Deutschland sind zweigleisig ausgebaut?
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?

15. Welche Schritte setzt das BMVIT, um das Vorarlberger Rheintal von einer leistungsstarken Bahnverbindung nach Zürich im Personenfernverkehr profitieren zu lassen?
16. Welche Schritte setzt das BMVIT, um das Vorarlberger Rheintal von einer leistungsstarken Bahnverbindung nach München im Personenfernverkehr profitieren zu lassen?
17. Welche Schritte, um das Vorarlberger Rheintal von einer leistungsstarken Bahnverbindung nach Zürich im Personenfernverkehr profitieren zu lassen, schlägt die Vorarlberger Landesregierung dem BMVIT vor?
18. Welche Schritte, um das Vorarlberger Rheintal von einer leistungsstarken Bahnverbindung nach München im Personenfernverkehr profitieren zu lassen, schlägt die Vorarlberger Landesregierung dem BMVIT vor?
19. Von welchen Wachstumsraten für den Straßenverkehr im Vorarlberger Rheintal (A14) gehen die Infrastrukturplanungen des BMVIT für die kommenden Jahre aus?
20. Welche Schritte setzt das BMVIT, um das steigende Verkehrsaufkommen in der Region Bregenz/Lustenau von der Straße auf die Schiene zu verlagern?
21. 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?

The image shows four handwritten signatures in blue ink, each accompanied by a name in parentheses. The signatures are fluid and cursive. The names are: N. Seel (SCHERZER), Dedi (VOACKER), Stoff (MAYR), and Peter (BEYER). The signatures are arranged in a loose cluster, with some overlapping.

