

Leonore Gewessler, BA
 Bundesministerin

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

leonore.gewessler@bmk.gv.at
 +43 1 711 62-658000
 Radetzkystraße 2, 1030 Wien
 Österreich

Geschäftszahl: 2020-0.572.397

. November 2020

Sehr geehrter Herr Präsident!

Die Abgeordneten zum Nationalrat Mag. Loacker, Kolleginnen und Kollegen haben am 7. September 2020 unter der **Nr. 3289/J** an mich eine schriftliche parlamentarische Anfrage betreffend Abgesagte Bahnprojekte gerichtet.

Diese Anfrage beantworte ich wie folgt:

Zu Frage 1:

- *Gibt es Pläne von Seiten des BMK den Güterverkehr in Vorarlberg von der Straße auf die Schiene zu verlegen?*
 - a. *Wenn ja, wie sehen diese Pläne bei gleichbleibender Schienenkapazität aus?*
 - b. *Welche quantitativen Ziele hat das BMK für diese Verlagerung auf die Schiene gesetzt?*
 - c. *Wenn nein, warum nicht?*

Das Bundesministerium für Klimaschutz (BMK) bekennt sich basierend auf dem Regierungsprogramm mit vollem Engagement zur Verkehrsverlagerung auf alternative Verkehrsträger wie die Schiene als wichtigen Ansatz zur Entlastung des Straßengüterverkehrs. Das Ministerium sieht die Güterverkehrsverlagerung als essentiellen Schritt in Richtung einer zukünftigen Dekarbonisierung des Verkehrssystems, die einen zentralen Bestandteil der angestrebten Klimaneutralität 2040 darstellt.

Im Schienengüterverkehr ist insbesondere die Verlagerung auch auf den dynamischen kombinierten Verkehr hervorzuheben. In diesem Zusammenhang bietet das BMK ein umfangreiches Bündel an Maßnahmen an, das eine derartige Güterverkehrsverlagerung vorantreiben soll. Diese Maßnahmen setzen sich aus finanziellen, ordnungspolitischen, steuerlichen und infrastrukturellen Maßnahmen zusammen und sind auf der Homepage des Ressorts im Detail dargestellt. <https://www.bmk.gv.at/themen/mobilitaet/transport/kombiverkehr.html>

In diesem Sinne wird die Bahninfrastruktur laufend ausgebaut, um die Voraussetzungen für Verkehrsverlagerungen zu schaffen.

In Vorarlberg wurden umfangreiche Investitionen in die Erweiterung des Güterzentrums Wolfurt getätigt. Seit Herbst 2018 bietet das Güterzentrum Wolfurt in Vorarlberg mehr Kapazität für den Warenumsatz. Damit wird der Güterverkehr auf der Schiene noch attraktiver – ein Gewinn für die Wirtschaft und die Umwelt.

Auch die Kapazität der Strecken wird laufend erweitert und folgt dem Zielnetz 2025+, welches den Ausbau für das Bahnnetz in den nächsten Jahren auf Grundlage von Verkehrsprognosen vorgibt. Derzeit laufen etwa die Bauarbeiten für den Ausbau der Bahnstrecke Lauterach – St. Margrethen.

Selbstverständlich steht auch das oben erwähnte weitreichende Förderangebot für den kombinierten Verkehr allen österreichischen Bundesländern offen und wird auch rege genutzt. Auch der erst im Jahr 2018 ausgebaute ÖBB-Terminal in Wolfurt hat von diesem Förderangebot profitiert und konnte dadurch seine Güterumschlagskapazität verdoppeln.

Die quantitativen Ziele zur Verkehrsverlagerung werden im Zuge des im Regierungsprogramm verankerten Mobilitätsmasterplanes 2040, zu welchem derzeit intensive Arbeiten laufen, überarbeitet. Einen besonderen Effekt hat fraglos eine Verlagerung des Straßengüterverkehrs auf die Schiene in jenen Gebieten Österreichs, die sich im sensiblen alpinen Raum befinden, da hier externe Effekte auf die Bevölkerung und den Naturraum noch stärker wirken.

Zu Frage 2:

- *Welche genauen „verkehrlichen Untersuchungen“ wurden durchgeführt, die zu dem Ergebnis geführt haben, dass für einen mehrgleisigen Ausbau der Strecke Bregenz-Lochau-Hörbranz kein Bedarf besteht?*
 - a. *Wurde ein Gutachten eingeholt?*
 - i. *Wenn ja, bitte dieses Gutachten der Anfragebeantwortung beizulegen.*
 - ii. *Wenn ja, wann und bei wem?*
 - iii. *Wenn nein, weshalb nicht?*
 - b. *Wo sind diese „verkehrlichen Untersuchungen“ einsehbar?*

Diesbezüglich darf auf die Ergebnisse der Studie zum Güterverkehr im Raum Bregenz verwiesen werden, die im Juli 2014 vorgestellt wurden. Das Land Vorarlberg, die ÖBB-Infrastruktur AG und das damalige BMVIT hatten eine Studie mit dem Ziel vergeben, die Auswirkungen des Ausbaus der beiden deutschen Zulaufstrecken Lindau – Ulm und Lindau – München auf das österreichische Eisenbahnnetz im Raum Bregenz zu untersuchen. Auf Basis der vorhandenen Prognosen zum Schienengüterverkehr ergibt sich ein zusätzliches Potenzial von bis zu zwölf Güterzügen, die pro Tag die Strecke Bregenz – Lindau zusätzlich befahren könnten. Auf Grundlage dieser Zugzahlen kann kein Bedarf für einen zweigleisigen Ausbau der Strecke abgeleitet werden.

Die Kurzfassung der Studie ist auf der Webseite des Landes Vorarlberg unter **Fehler! Linkreferenz ungültig.** einsehbar.

Im Herbst 2020 wird nun vom Land Vorarlberg und der ÖBB Infrastruktur AG eine neue Machbarkeitsuntersuchung gestartet, in welcher mehrere Szenarien zur langfristigen Weiterentwicklung des Taktsystems in Vorarlberg sowie Maßnahmen zur Kapazitätserhöhung im Perso-

nen- und Güterverkehr geprüft und Aussagen zum erforderlichen Infrastruktur- und Flächenbedarf getroffen werden. Im Rahmen dieser Untersuchung soll auch eine Betrachtung erfolgen, inwiefern die verbleibenden eingleisigen Streckenabschnitte in die Nachbarstaaten langfristig für den Personen- und Güterverkehr ausreichend leistungsfähig sind, also soll auch der 3km lange eingleisige Streckenabschnitt zwischen Bregenz-Hafen und Lochau neuerlich untersucht werden.

Die angeführten Zielsetzungen der Machbarkeitsstudie dienen primär zur Erfüllung raumplanerischer Vorsorge für die künftige Schieneninfrastruktur in Vorarlberg. Auf Basis der Untersuchung soll daher erforderlicher Infrastruktur- sowie Flächenbedarf abgeleitet und raumplanerisch bestmöglich berücksichtigt werden.

Weiters stellen die Ergebnisse der Untersuchung einen Input für die Arbeiten zum Zielnetz 2040 dar. Im Rahmen dessen wird in weiterer Folge auf Grundlage der österreichweiten Verkehrsprognose eine Bewertung hinsichtlich der Notwendigkeit und Dringlichkeit der in der Studie identifizierten Maßnahmen durchgeführt.

Zu Frage 3:

- *Wie erklären Sie sich die Diskrepanz zwischen den „verkehrlichen Untersuchungen“ und den Ergebnissen der umfassenden Machbarkeitsstudie?*
 - a. *Änderten sich die Rahmenbedingungen in der Zwischenzeit signifikant?*
 - i. *Wenn ja, inwiefern?*
 - ii. *Wenn nein, weshalb änderten sich die Schlussfolgerungen bezüglich der Notwendigkeit des Bahnprojekts?*

Die abgeschlossene Machbarkeitsstudie aus dem Jahr 2003 basiert auf langfristigen Analysen von möglichen Trassenkorridoren mit Anbindung an das bestehende Streckennetz zwischen Lochau/Lindau – Bregenz – Wolfurt – St. Margrethen. Die Bewertung der untersuchten Trassen erfolgte damals unter folgenden Gesichtspunkten: bautechnische Realisierbarkeit, Verkehrswirksamkeit, auch im Falle einer etappenweisen Realisierung, Auswirkungen auf Raum und Umwelt, Einflüsse aus der Geologie und auf den Grundwasserhaushalt, Eisenbahnbetrieb und Kosten. Eine Einschätzung der Notwendigkeit infolge eines langfristigen Bedarfs oder damit verbundene Kosten-/Nutzen-Überlegungen waren hingegen nicht Untersuchungsgegenstand. Es wurde damals auch ausdrücklich festgehalten, dass die in der Studie analysierten Baumaßnahmen eine Änderung der internationalen Verkehrsverhältnisse und eine Hebung der Bedeutung dieser Verkehrsverbindungen voraussetzt.

Aus den zwischenzeitlich erfolgten Definitionen der Transeuropäischen Netze für Verkehr hat sich jedenfalls keine grundsätzliche Änderung der internationalen Verkehrsverhältnisse in Bezug auf die Strecke Bregenz - Lindau ergeben. Die Strecke ist Teil des TEN-Gesamtnetzes, allerdings führt kein Kernnetzkorridor gem. Verordnung (EU) 1315/2013 und kein Güterverkehrskorridor gem. Verordnung (EU) 913/2010 über die Strecke.

Zu Frage 4:

- *Mit welchen Personen hat die „enge Abstimmung“ in Deutschland und der Schweiz stattgefunden?*
 - a. *Wurde eine gemeinsame Strategie entwickelt, um den grenzüberschreitenden Güter- und Personenverkehr im Bereich Vorarlberg/Deutschland/Schweiz auszubauen, zu vereinfachen und zu ökologisieren?*
 - i. *Wenn ja, wie sieht diese Strategie aus und welche konkreten Maßnahmen werden Sie setzen um diese Ziele zu erfüllen?*

ii. *Wenn nein, weshalb nicht?*

Die in Frage 2 erläuterte Studie aus dem Jahr 2014 wurde unter Einbeziehung von Expert_innen des Schweizer BAV und des deutschen BMVI erstellt. Es wurden darin auch die Ergebnisse der deutschen Verkehrsprognose sowie die Ausbauprogramme der beiden Staaten berücksichtigt.

Sowohl mit Deutschland als auch mit der Schweiz findet ein laufender Austausch auf Expert_innenebene betreffend den Ausbau der grenzüberschreitenden Verbindungen statt. Als Beispiel sei hier die Beschleunigung der Fernverkehrsverbindung München – Bregenz – Zürich genannt, welche einen abgestimmten Infrastrukturausbau in allen drei Ländern erfordert.

Mit Fahrplanwechsel im Dezember 2020 wird mit Fertigstellung der Elektrifizierung Lindau - Geltendorf in Deutschland die erste Stufe der Beschleunigung in Betrieb gehen. Die Fahrzeiten von Bregenz nach München werden sich dadurch von derzeit 2:52 auf künftig 2:04 verkürzen. Dies stellt einen großen Meilenstein für die Erreichbarkeit Vorarlbergs Richtung Deutschland dar. Die zweite Stufe – eine deutliche Erreichbarkeitsverbesserung Richtung Schweiz – folgt mit Fahrplanwechsel im Dezember 2021 nach Fertigstellung des Ausbaus St. Margrethen – Lauterach, womit sich die Fahrzeiten von Bregenz nach Zürich von derzeit ca. 1:50 auf künftig ca. 1:30 verkürzen.

Auch das Land Vorarlberg ist äußerst aktiv, was die Abstimmung des Ausbaus des öffentlichen Verkehrs in die Nachbarländer betrifft. Für nähere Informationen dazu darf auch auf das Mobilitätskonzept Vorarlberg 2019 des Landes Vorarlberg hingewiesen werden.

Zu Frage 5:

- *Auf der Strecke Zürich-München werden künftig mehr Personenzüge verkehren – wie viel Kapazität bleibt dann noch für zusätzliche Güterzüge?*

Generell stellen eingleisige Strecken nicht zwangsläufig Kapazitätsengpässe dar. Vielmehr hängt der Ausbaubedarf von den prognostizierten Zugzahlen und den konkreten Fahrplänen der Züge ab.

Bezüglich München – Zürich sind die Fahrplanlagen der Züge langfristig stabil und durch die Zwangspunkte in der Schweiz und in Deutschland determiniert, da insbesondere in Deutschland die Verbindung über weite Abschnitte über eingleisige Strecken führt.

Aus den Fahrplanlagen ergab sich in Österreich die Notwendigkeit, den Abschnitt Hard-Fußach – Lauterach der Strecke St. Margrethen – Lauterach zweigleisig auszubauen, da dort eine Zugbegegnung zwischen Fernverkehrs- und Nahverkehrszügen stattfinden wird. Für den eingleisigen Abschnitt Bregenz – Lochau ergibt sich hingegen aus den prognostizierten Zugzahlen und den Fahrplanlagen der Fernverkehrsverbindung München – Zürich kein Ausbaubedarf. Die Abwicklung der in Frage 2 dargestellten prognostizierten Zugzahlen zwischen Bregenz und Lindau wird jedenfalls möglich sein.

Zu Frage 6:

- *Welche Forderungen haben Markus Wallner, Johannes Rauch oder Marco Tittler im Rahmen Ihres Besuches in Vorarlberg am 01.09.2020 in Bezug auf den Bahnausbau in Richtung Deutschland formuliert?*

Anlässlich meines Vorarlberg-Besuchs am 1.9.2020 fand ein 45-minütiges Arbeitsgespräch mit mir und den genannten Herren statt. In diesem Rahmen wurden mehrere Themen, jedoch nicht der Bahnausbau erörtert.

Zu Frage 7:

- *Welche Maßnahmen setzen Sie, um den Anschluss des Bundeslandes Vorarlberg an die internationalen Bahnnetze wie die Magistrale Paris – München – Wien – Budapest zu verbessern?*

Wie oben dargestellt wird in Österreich derzeit die Strecke St. Margrethen – Lauterach mit einem Investitionsvolumen von ca. € 190 Mio. als Teil der Beschleunigung der Verbindung München – Bregenz – Zürich ausgebaut. Ab Dezember 2020 wird München von Bregenz aus mit dem Zug in knapp über zwei Stunden erreichbar sein. Dadurch wird sich die Anbindung Vorarlbergs an den Rhein-Donau-Korridor der Transeuropäischen Netze für Verkehr deutlich verbessern.

Leonore Gewessler, BA

