
15773/J XXVII. GP

Eingelangt am 10.07.2023

Dieser Text wurde elektronisch übermittelt. Abweichungen vom Original sind möglich.

Anfrage

der Abgeordneten Mag. Gerald Loacker, Dr. Johannes Margreiter, Kolleginnen und Kollegen

an die Bundesministerin für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie

betreffend Vorarlberg im Zielnetz 2040

Bis Ende 2023 soll das BMK das Zielnetz 2040 fertig erarbeitet haben und damit sozusagen die Weichen für die zukünftige Eisenbahninfrastruktur stellen. Wie sich bereits durch Anfragebeantwortungen gezeigt hat, spiegelt dieses Zielnetz aber nicht immer alle Ausbauwünsche der Bundesländer sowie diverser Branchen bzw. Interessenvertreter wieder (1). Dies mag eine Konsequenz der vorgegebenen Entscheidungswege sein. Immerhin werden die Zielpläne zwischen BMK, ÖBB-Infrastruktur AG und der SCHIG mbH erstellt (2).

Eben diese Entscheidungsfindung macht es aber schwer nachvollziehbar, wie welche Prioritäten gesetzt werden und wie Entscheidungen für bestimmte Varianten zustande kommen. So gibt es beispielsweise im Rahmenplan 2025+ einige Schwerpunktthemen, die das Land Vorarlberg betreffen, darunter die zweigleisige Ausfahrt Bludenz Richtung Arlberg, die Modernisierung der Strecke Feldkirch-Buchs und der Ausbau der Strecke zwischen St. Margrethen und Lauterach, Bahnhofsumbauten in vier Stationen, Maßnahmen im Bereich Löcherwald und eine Geschwindigkeitsanhebung im Arlbergtunnel (3).

Damit sind allerdings noch nicht alle Projekte abgedeckt, die beispielsweise durch das Land Vorarlberg eingeplant wären. So wurde in Vorarlberg bereits 2019 das Mobilitätskonzept vorgestellt, auf dessen Basis beispielsweise die Bahnstrecken im Rheintal, der Regionalverkehr zwischen Rheindelta und Schweiz, sowie zusätzliche Gleise im Rheintal oder zwischen Hard-Lustenau und Lochau-Bregenz geplant werden (4). Auch stehen Montafoner Bahn oder Wälderexpress zur Diskussion(5), inwiefern diese Vorhaben aber tatsächlich einbezogen werden, ist unklar.

Darüber hinaus zeigt gerade das Beispiel Vorarlberg, das insbesondere Bahnprojekte oft jahrelang diskutiert werden, bis Entscheidungen fallen (können). Schon in dieser Phase führen die Anträge auf weiteren Streckenausbau führen oft schon vor der Präsentation von Vorschlägen zu heftigen Diskussionen (6). Auch die ÖBB selbst bezieht Position zu verschiedensten Varianten (7).

Gerade in der Vorbereitung solch langfristiger und kostenintensiver Projekte ist ein erhöhtes Ausmaß an Transparenz unabdingbar. So ist es wünschenswert, dass Land und ÖBB sowie Land und BMK einen intensiven Austausch über die Entscheidungsfindung führen, um die Erfolgchancen einer Projektaufnahme in das

Dieser Text wurde elektronisch übermittelt. Abweichungen vom Original sind möglich.

Zielnetz zu erhöhen. Gleichzeitig kann gerade so ein Austausch auch einen schalen Beigeschmack haben, eben wenn von vornherein aus intransparenten Gründen einzelne Varianten favorisiert werden. Bei der Suche nach der besten Variante für den Ausbau im Rheintal wurde Anfang 2023 potenziell auch deshalb gleich im Vorhinein ein Bias vermutet (8).

Klar ist in Vorarlberg nur, dass es um die Anträge für einen zweigleisigen Ausbau zwischen Lochau und dem Bregenzer Hafen, sowie zwischen Lustenau und Hard-Fußach und um einen dreigleisigen Ausbau zwischen Bregenz und Lauterach Nord bzw Wolfurt (9) geht

Unklar ist hingegen, auf welcher Basis Entscheidungen getroffen werden. Soweit ersichtlich sollten die Entscheidungen auf der Basis von Sinnhaftigkeit, Kosteneffizienz und Übereinstimmung mit übergeordneten Zielen getroffen werden. Welche Ziele dies sind, weiß allerdings niemand. Befürchtet wird dabei, dass das Kriterium der Wirtschaftlichkeit der ÖBB eine höherwertige Rolle spielt als beispielsweise volkswirtschaftliche Vorteile.

Die Vorarlberger Landesregierung ist per Entschluss des Landtages daran gebunden, dass langfristige Kapazitätserweiterungen im Zielnetz 2040 aufscheinen werden (10). Dass erst nach einer Aufnahme in das Zielnetz endgültig festgelegt wird, welche Variante tatsächlich gebaut werden soll (11), erweist sich als besonders problematisch, da auch für die Planungssicherheit des Zielnetzes bestimmte Faktoren - wie etwas zumindest grobe Kostenpläne - notwendig sind. Eine Auswahl der Variante nach einer Festlegung des Zielnetzes wird dementsprechend keinen attraktiven Anreiz setzen, um einen Bahnausbau zu ermöglichen.

In weiterer Folge erscheint es unumgänglich, die Entscheidungsprozesse für die Aufnahme in das Zielnetz zu hinterfragen und zumindest einen ansatzweisen Einblick zu erhalten, welche Schritte das Land Vorarlberg gesetzt hat, um einen Bahnausbau mithilfe des Zielnetzes 2040 zu garantieren. Andernfalls ist zu befürchten, dass Wirtschaft und Volkswirtschaft, sowie auch die Mobilitätswende in Vorarlberg unter dem jetzigen Mangel an Transparenz leiden werden.

1. https://www.parlament.gv.at/dokument/XXVII/AB/12657/imfname_1503514.pdf
2. https://www.rechnungshof.gv.at/rh/home/home/Bund_2021-38_Zuschussvertraege_OEBB.pdf
3. https://www.bmk.gv.at/dam/jcr:8cc23c21-2020-4a15-990a-5d9457fe3470/2022-07-06_RP_2023-2028_DetaillisteEB-BMK-nach-Bundeslaendern.pdf
4. <https://presse.vorarlberg.at/land/dist/vlk-64757.html>
5. <https://vorarlberg.at/-/montafon-gegen%C3%BCberstellung-von-%C3%96v-systemalternativen>
6. <https://www.sn.at/panorama/oesterreich/aufregung-um-oebb-studie-zu-gleisausbau-im-rheintal-123535186>
7. <https://vorarlberg.orf.at/stories/3179408/>
8. <https://www.vol.at/bahnausbau-unmut-schon-vor-start-der-bestvariantensuche/7931665>
9. <https://www.vol.at/bahn-im-rheintal-varianten-werden-prasentiert/7697470>

10. https://suche.vorarlberg.at/VLR/vlr_gov.nsf/0/9F4ACC638CBB0FEEC125891100326919?OpenDocument

11. <https://presse.vorarlberg.at/land/dist/vlk-66154.html>

Die unterfertigten Abgeordneten stellen daher folgende

Anfrage:

1. Auf welcher Basis wird entschieden, ob ein Projekt in das Zielnetz 2040 aufgenommen wird? (Bitte um Übermittlung der konkreten Kriterienliste und entsprechende Gewichtungs- sowie Bewertungsregeln)?
2. Für wie viele Module wurden bereits Anträge zur Aufnahme in das Zielnetz 2040 gestellt?
3. Wie viele und welche davon betreffen Bahnstrecken in Vorarlberg?
4. Für wie viele Projekte wurden bereits Anträge zur Aufnahme in das Zielnetz 2040 gestellt?
5. Wie viele und welche davon betreffen Bahnstrecken in Vorarlberg?
6. Können Anträge gestellt werden, bei denen es sich lediglich um Strecken handelt, die allerdings keinen Streckenverlauf definiert haben?
 - a. Falls ja: Warum und auf welcher Basis wird bei Aufnahme in das Zielnetz für derartige Projekte eine Kostenprojektion erstellt?
7. Kann die Strecke eines genehmigten Antrags im Zuge des Planungsprozesses nach Aufnahme in das Zielnetz noch abgeändert werden? (Beispielsweise zwischen über- und unterirdisch)
 - a. Falls ja: Mit welchen Bedingungen und bis zu welchem Grad von Kostenabweichung?
 - b. Falls nein: Warum nicht?
8. Gibt es Erfahrungswerte, ob es zielführend ist, ein „ergebnisoffenes“ Modul einzureichen oder ob es besser wäre, den Antrag für eine konkrete Variante zu stellen?
9. Gibt es für beantragte Projekte und Module zur Aufnahme in das Zielnetz 2040 vorgelegte Evaluierungen, Studien, Kosten-Nutzen-Rechnungen
 - a. Falls ja: Bitte um Angabe der einzelnen Unterlagen je Projekt und Modul
 - b. Falls ja: Zu welcher Erkenntnis kam(en) diese?
10. Gab es von Seiten Ihres Ressorts Beratungen oder anderweitige Kommunikationen mit der ÖBB bezüglich der Vorarlberger Projekte?
 - a. Falls ja: wie sahen diese aus und welche Positionen wurden hier eingenommen?
11. Gab es von Seiten der Vorarlberger Landesregierung eine Kontaktaufnahme mit Ihrem Ressort bezüglich der Güterbahntrasse?
 - a. Falls ja: Wann, wie oft und in welcher Form?
 - b. Falls ja: Was wurde von Seiten der Vorarlberger Landesregierung vorgebracht?