

LAbg. Dr. Hubert Kinz

Herrn Landesrat
Mag. Marco Tittler

Herrn Landesrat
MMag. Daniel Zadra
Landhaus
6900 Bregenz

Bregenz, am 16. November 2023

**Betrifft: Anfrage gemäß § 54 GO d LT –
Vorarlberg braucht eine funktionierende Schieneninfrastruktur für
die Wirtschaft – Welche Entwicklung nimmt der Ausbau der
Schiene im Land?**

Sehr geehrter Herr Landesrat Mag. Tittler,
sehr geehrter Herr Landesrat MMag. Zadra!

Im zunehmenden Wettbewerb der Regionen gewinnt eine gute Verkehrsinfrastruktur bei Beantwortung der Standortfrage immer stärker an Bedeutung. Dabei ist ein funktionierendes Miteinander aller Verkehrsträger ganz entscheidend. Während der öffentliche Personennahverkehrs (ÖPNV) ausgebaut wird, lassen Impulse im Bereich des Güterverkehrs auf der Schiene weiterhin auf sich warten.

Eine ganz maßgebliche Grundlage für die Vorarlberger Wirtschaft ist der konsequente Ausbau der Schieneninfrastruktur für den Güterverkehr. Die Landesregierung hat sich daher um entsprechende Maßnahmen zu kümmern und deren Rahmenbedingungen sicherzustellen, sodass die Wettbewerbsfähigkeit des Wirtschaftsstandortes Vorarlberg erhalten und zeitgemäß ausgebaut wird.

Um einen Überblick über die bevorstehende Entwicklung des schienengebundenen Güterverkehrs und den Ausbau der notwendigen Schieneninfrastruktur als auch deren Abstimmung mit den anderen Verkehrsträgern zu erhalten, erlaube ich mir an sie, als für Verkehr und Mobilität zuständige Regierungsmitglieder, nachstehende

A N F R A G E

zu richten:

1. Was hat die Landesregierung unternommen, damit Vorarlberg im Zielnetz 2040 für die österreichische Eisenbahninfrastruktur ausreichend berücksichtigt wird?

2. Wie bewerten sie das geplante Ausbauvolumen der Schieneninfrastruktur in Vorarlberg im Vergleich zu anderen Bundesländern?
3. Welche Maßnahmen zur Schaffung zusätzlicher Gleiskapazitäten für den Güterverkehr sind in Vorarlberg vorgesehen und wie sieht der konkrete Zeit- und Investitionsplan dazu aus?
4. Welche Systemtrassen für den Güterverkehr sind von der Landesregierung vorgesehen?
5. Was sind die konkreten Zielvorgaben für die Erhöhung des Transportvolumens und bis wann sollen diese Zielvorgaben erreicht werden?
6. Welche Schritte zum Ausbau intermodaler Terminalanlagen wurden bisher gesetzt?
7. Welche konkreten Projekte zur Schaffung leistungsfähiger Straßenverbindungen für Verladeanlagen sind aktuell geplant?
8. Konnten bereits Standorte und Potentiale von Kleinstterminals im Land identifiziert werden und wenn ja, wo?
9. Welche konkreten Projekte zur Entwicklung und Nutzung leistungsfähiger Anschlussbahnen sind aktuell geplant?
10. Welche Anreize zur Verlagerung des Güterverkehrs von der Straße auf die Schiene werden von der Landesregierung gesetzt?
11. In welcher Form bringt sich die Landesregierung bei der Entwicklung internationaler Verbindungen nach Deutschland und der Schweiz ein?
12. Was wurde bisher von der Landesregierung unternommen, um die Kooperation der Bodensee Länder zum Thema Güterverkehr zu intensivieren?
13. Welche raumplanerische Vorsorge wurde für den Ausbau der Schieneninfrastruktur samt damit verzahnter anderer Verkehrsträger getroffen?
14. Ist die Landesregierung bereit, dafür Landesmittel einzusetzen und wenn ja, in welchem Ausmaß?

Ich bedanke mich im Voraus für die fristgerechte Beantwortung meiner Anfrage und verbleibe

mit freundlichen Grüßen

LAbg. Dr. Hubert Kinz
FPÖ-Wirtschaftssprecher

LAbg. Dr. Hubert Kinz
Freiheitlicher Landtagsklub
Landhaus
6900 Bregenz

Bregenz, am 7.12.2023

im Wege der Landtagsdirektion

Betreff: „Vorarlberg braucht eine funktionierende Schieneninfrastruktur für die Wirtschaft – Welche Entwicklung nimmt der Ausbau der Schiene im Land?“

Anfrage vom 16. November 2023, Zl. 29.01.466

Sehr geehrter Herr LAbg. Dr. Kinz,

gerne nehmen wir zu Ihrer gemäß § 54 der Geschäftsordnung des Vorarlberger Landtages eingebrachten Anfrage wie folgt Stellung:

1. Was hat die Landesregierung unternommen, damit Vorarlberg im Zielnetz 2040 für die österreichische Eisenbahninfrastruktur ausreichend berücksichtigt wird?

Das Zielnetz 2040 ist die langfristige Strategie des Bundes zum Ausbau des Bahnnetzes in Österreich. Es ordnet sich in die hierarchische Gliederung der verkehrspolitischen Instrumente des Bundes ein und enthält Ausbauinvestitionen in der ÖBB-Bahninfrastruktur, die im Zeitraum 2030 bis 2040 realisiert werden sollen. Das Zielnetz 2040 für die österreichische Eisenbahninfrastruktur wird derzeit vom Bundesministerium für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie (BMK), welches die Federführung innehat, in enger Abstimmung mit der ÖBB-Infrastruktur AG und der Schieneninfrastruktur-Dienstleistungs-gesellschaft mbH (SCHIG mbH) erarbeitet. Die Ergebnisse sollen Anfang 2024 vorliegen. Die einzelnen Bundesländer, also auch das Land Vorarlberg, sind im Rahmen eines Stakeholder-Prozesses seit dem Jahr 2021 punktuell in den Zielnetz-Prozess eingebunden.

Das Land Vorarlberg hat im Zusammenhang mit dem Zielnetz-Prozess des Bundes verschiedene Aktivitäten unternommen, um die verkehrspolitischen Zielsetzungen des Landes für die Weiterentwicklung der Bahninfrastruktur zu erreichen:

Im Auftrag des Landes Vorarlberg und der ÖBB Infrastruktur-AG wurde eine Studie zur Flächensicherung und Langfrist-Entwicklungsoptionen der Eisenbahninfrastruktur in Vorarlberg beauftragt, in der verschiedene Szenarien zur Weiterentwicklung des Taktsystems im Schienenregionalverkehr unter Berücksichtigung ausreichender Systemtrassen für den Güterverkehr in verschiedenen Szenarien untersucht wurden (Detailergebnisse siehe www.vorarlberg.at/-/sma-studie-veroeffentlichung-und-info). Dabei wurden ambitionierte Angebotskonzepte und Kapazitäten für den Schienengüterverkehr für den Zeithorizont 2040 entwickelt, um eine Grundlage für den notwendigen Ausbaubedarf für das Zielnetz 2040 des Bundes zu erhalten.

Darauf aufbauend, wurde im Jahr 2022 eine Variantenstudie für die betroffenen Streckenabschnitte zur Vorbereitung für den österreichweiten Zielnetz-2040-Prozess des Bundes gestartet, um verschiedene bauliche Varianten hinsichtlich ihrer Machbarkeit zu beurteilen (Details siehe www.vorarlberg.at/-/variantenstudie-bahn-zielnetz2040). Die Ergebnisse fließen als Modul für Vorarlberg in den bundesweiten Prozess zum Zielnetz 2040 ein.

Im Rahmen des Zielnetz-Prozesses fanden darüber hinaus mehrere Termine zum fachlichen Austausch mit dem BMK, der ÖBB-Infrastruktur AG und der SCHIG mbH statt, bei dem die verkehrspolitischen Zielsetzungen des Landes (u.a. Mobilitätskonzept 2019; Arbeitsübereinkommen 2020-2024, Güterverkehrskonzept 2022) eingebracht wurden. Die Landesregierung steht in regem Austausch mit den Verantwortungsträger:innen im BMK und in der ÖBB-Infrastruktur AG hinsichtlich der Weiterentwicklung der Bahninfrastruktur in Vorarlberg.

Die Ergebnisse des Zielnetz-Prozesses werden Informationen des BMK zufolge Anfang 2024 veröffentlicht. Die Verantwortlichen des Landes sind zuversichtlich, dass ein Modul „Unteres Rheintal“ mit Kapazitätserweiterungen entlang den Streckenabschnitten Lustenau–Hard und Wolfurt–Bregenz–Lochau und ein Modul „Arlberg“ mit Maßnahmen auf der Strecke Innsbruck–Bludenz im Zielnetz 2040 enthalten sein werden.

2. Wie bewerten sie das geplante Ausbauvolumen der Schieneninfrastruktur in Vorarlberg im Vergleich zu anderen Bundesländern?

Das Zielangebot 2030 gemäß Mobilitätskonzept 2019 kann auf der bestehenden Infrastruktur bewältigt werden. Dies liegt nicht zuletzt daran, dass in Vorarlberg die Bedeutung der Bahn früh erkannt und seitens des Landes durch intensive Mitwirkung bei Planung und Finanzierung vorangetrieben wurde. Insbesondere die Infrastrukturen für den Personenregionalverkehr in Vorarlberg weisen – auch im internationalen Vergleich – einen sehr hohen Standard auf.

Darüber hinaus sind kurz- und mittelfristige Baumaßnahmen im ÖBB-Rahmenplan 2024–2029 in der Höhe von ca. 600 Mio. € vorgesehen – eine höhere Summe im Vergleich mit den Ausbauvolumina früherer Rahmenpläne (zum Vergleich: der Rahmenplan 2021–2026 sah 427 Millionen Euro

für Bauprojekte in Vorarlberg vor). Hier ist etwa im Zusammenhang mit dem Neubau des Bahnhofs Götzis (2027–2031) auch die Umsetzung eines Überholgleises für den Güterverkehr im Raum Götzis berücksichtigt.

Die Module, die derzeit im Prozess zum Zielnetz 2040 geprüft werden, sind aufgrund der unterschiedlichen Zeiträume keine Bestandteile des aktuellen Rahmenplans (2024–2029). Bei positiver Bewertung und Aufnahme des Moduls „Unteres Rheintal“ in das Zielnetz 2040 wird sich das Land Vorarlberg im nächsten Rahmenplan (2025–2030 oder 2026–2031) für die rasche Aufnahme von Mitteln für Planung und Umsetzung der Ausbaumaßnahmen einsetzen. So soll für den mittel- bis langfristigen Horizont ein Ausbaustandard erreicht werden, der die Weiterentwicklung des Angebots im Schienengüter- und Personenverkehr ermöglicht.

3. Welche Maßnahmen zur Schaffung zusätzlicher Gleiskapazitäten für den Güterverkehr sind in Vorarlberg vorgesehen und wie sieht der konkrete Zeit- und Investitionsplan dazu aus?

Nach dem Kenntnisstand des Landes Vorarlberg plant bzw. prüft die ÖBB-Infrastruktur AG folgende Maßnahmen, welche (auch) dem Schienengüterverkehr zugutekommen:

- Güterzuglanges, seitenrichtiges Überholgleis im Raum Götzis mit einer nutzbaren Länge von rund 900 m; im Zuge der Modernisierung des Bahnhofs Götzis (bauliche Umsetzung voraussichtlich 2027–2031, Kosten gesamt ca. 25 Mio. €)
- Projekt „Klosterbogen Bludenz–Braz“ mit zweigleisigem Ausbau (bauliche Umsetzung voraussichtlich 2026–2028, Gesamtkosten ca. 47,4 Mio. €)
- Erweiterung Containerterminal Wolfurt in verschiedenen Varianten und Ausbaustufen (voraussichtlich ab 2028; Kosten noch nicht bekannt)
- Zweigleisiger Ausbau der Strecke Hard–Lustenau (abhängig vom Ergebniss des Zielnetz-Prozesses; Umsetzungszeitpunkt und Kosten noch nicht bekannt); das Land strebt an, dieses Teilmodul aus dem Zielnetz 2040 zeitlich vorzuziehen

Investitionen im Schienengüterverkehr liegen in der Verantwortung des Bundes. Kostenbeiträge des Landes sind grundsätzlich nicht vorgesehen, es sei denn, sie stehen im Zusammenhang mit Projekten des Personenregionalverkehrs. Allenfalls leistet das Land Förderungen an Unternehmen, etwa im Bereich der Anschlussbahnen.

4. Welche Systemtrassen für den Güterverkehr sind von der Landesregierung vorgesehen?

5. Was sind die konkreten Zielvorgaben für die Erhöhung des Transportvolumens und bis wann sollen diese Zielvorgaben erreicht werden?

Die Fragen 4 und 5 werden gemeinsam beantwortet. In der Studie zur Flächensicherung und Langfrist-Entwicklungsoptionen der Eisenbahninfrastruktur in Vorarlberg aus dem Jahr 2021/22

(siehe auch Frage 1) sind erstmals Systemtrassen für den Güterverkehr im Vorarlberger Schienennetz vorgesehen, um die Anforderungen des Fern- und Nahgüterverkehrs an die Kapazität sicherzustellen und – unter enger Abstimmung mit der Studie zum Güterverkehrskonzept – den Ausbaubedarf und die allfällige Flächensicherung auf Vorarlberger Seite identifizieren zu können.

Aufgrund der starken Exportorientierung des Wirtschaftsraums in Vorarlberg überwiegen im Schienengüterverkehr die Quell-/Zielverkehre. Transitverkehr durch Vorarlberg ist von untergeordneter Bedeutung. Insbesondere die grenzüberschreitenden sowie die daran anschließenden Strecken in Deutschland und der Schweiz sind nicht für den Transitgüterverkehr ausgelegt (etwa aufgrund von Steigungen, Lichtraumprofilen, der Länge von Ausweichgleisen oder der Streckenkapazitäten).

Überregionale Transitverkehre werden auf den Kernnetzkorridoren der Transeuropäischen Netze (TEN-V) gebündelt. Diese verlaufen nicht durch Vorarlberg. Zu nennen sind insbesondere der Skandinavien-Mittelmeer-Korridor über die Brenner-Achse und der Rhein-Alpen-Korridor über Basel nach Mailand.

Auf Basis der Auslastungen im Bestand sowie auf Basis von Annahmen zu langfristigen Steigerungen der Nachfrage im Güterverkehr (Basis: Verkehrsprognose Österreich 2025+) wurde für die maßgebenden Abschnitte in der SMA-Studie jeweils eine entsprechende Anzahl zu berücksichtigender Systemtrassen ermittelt, die in der nachfolgenden Tabelle ersichtlich sind. Die Fahrten für die Bedienung der Anschlussbahnen sind in den Systemtrassen berücksichtigt.

Fern- und Nahgüterverkehr im Zeitraum 06:00 – 22:00	Zeithorizont 2040	Zeithorizont 2050+
maßgebender Abschnitt	Systemtrassen je Stunde & Richtung	Systemtrassen je Stunde & Richtung
St. Anton – Bludenz	1,5	2
Bludenz – Feldkirch	2	3
Feldkirch – Wolfurt	1,5	2
Feldkirch – Buchs	0,5	1
Wolfurt – Abzw. Lauterach Süd	1	2
Lindau-Reutin – Bregenz	0,5	1
Abzw. Lauterach West – St. Margrethen	0,5	1

Tabelle 1 Systemtrassen im Güterverkehr in den maßgebenden Abschnitten im Zeitraum 06:00 – 22:00 als Grundlage für die langfristige Infrastrukturdimensionierung

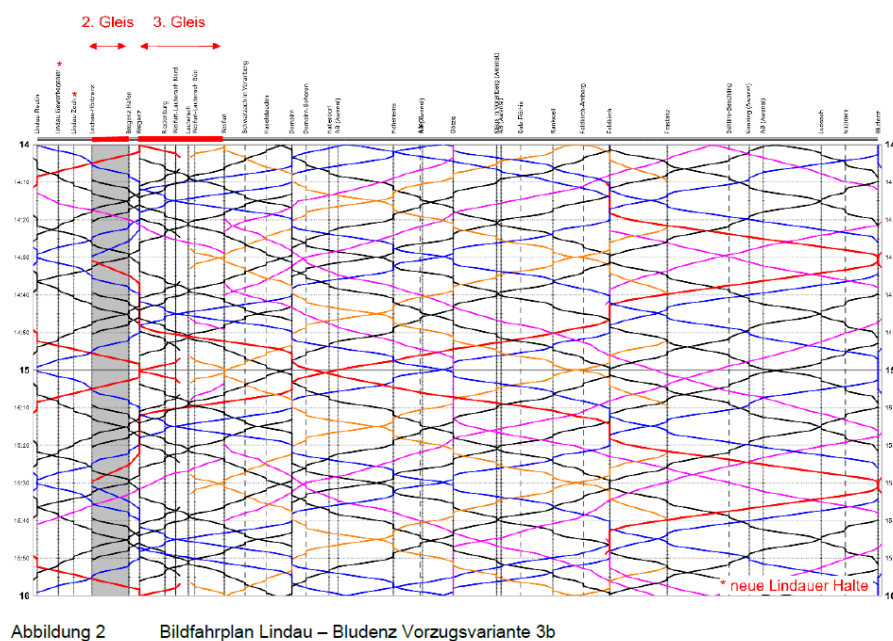
Die in den Studien zum Zielnetz-2040-Prozess verwendeten Prognosezahlen zur quantitativen Prognose der Steigerung des Verkehrskommens im Schienengüterverkehr basieren auf der Verkehrsprognose Österreich 2025+, welche die Entwicklungen in den nächsten ca. 15 Jahren abbildet. Darin sind starke Steigerungen gegenüber dem Bestand abgebildet (siehe die rechte Spalte in untenstehender Tabelle), was einen entsprechenden Wachstumspfad für den Schienengüterverkehr in den nächsten Jahren ermöglicht. Die Prognosen zum Schienengüterverkehr wurden mit den Zielsetzungen und Daten des parallel erarbeiteten Güterverkehrskonzepts Vorarlberg 2022 abgestimmt.

Fern- und Nahgüterverkehr im Zeitraum 06:00 – 22:00	Bestand 2019	Zeithorizont 2040	Zeithorizont 2040
Maßgebender Abschnitt	Anzahl Züge je Richtung	Systemtrassen je Stunde & Rich- tung	Anzahl Züge je Richtung
St. Anton – Bludenz	9	1,5	24 (+15)
Bludenz – Feldkirch	17	2	32 (+15)
Feldkirch – Wolfurt	10	1,5	24 (+14)
Feldkirch – Buchs	7,5	0,5	8 (+0,5)
Wolfurt – Abzw. Lauterach Süd	3	1	16 (+13)
Lindau-Reutin – Bregenz	0	0,5	8 (+8)
Abzw. Lauterach West – St. Margrethen	3	0,5	8 (+5)

Tabelle 3 Systemtrassen im Güterverkehr in den maßgebenden Abschnitten im Zeitraum 06:00 – 22:00 für den Zeithorizont 2040

Die Verkehrsprognose Österreich 2040 befindet sich aktuell in Erarbeitung. Nach Fertigstellung werden laufende Projektplanungen entsprechend evaluiert und falls erforderlich angepasst.

Die Systemtrassen für den Güterverkehr wurden in der SMA-Studie in den Bildfahrplänen berücksichtigt (siehe untenstehend als Beispiel: Bildfahrplan der Variante 3b – 2040 mit GV-Trassen in pinker Farbe), um den Ausbaubedarf (Zeithorizont 2040 und Zeithorizont 2050+) zu eruieren:



6. Welche Schritte zum Ausbau intermodaler Terminalanlagen wurden bisher gesetzt?

Seitens der ÖBB Infrastruktur AG wurde das Land Vorarlberg informiert, dass eine Infrastrukturentwicklung initiiert wurde, um die Kapazität am Terminal Wolfurt zu erweitern.

7. Welche konkreten Projekte zur Schaffung leistungsfähiger Straßenverbindungen für Verladeanlagen sind aktuell geplant?

Derzeit werden insbesondere Abstimmungsgespräche zwischen der ASFINAG und dem Land bezüglich des Ausbaus der Halbanschlussstelle Wolfurt-Lauterach zu einer Vollanschlussstelle geführt. Auf Grund einer Änderung der Dienstanweisung bezüglich der ESA (Erweiterte Strategie Analyse) zu den Muss- und Sollkriterien im Zusammenhang mit der Genehmigung eines Ausbaus nach dem Bundesstraßengesetz haben sich die Rahmenbedingungen geändert. Im Zuge eines Ausbaus der Anschlussstelle muss in weiterer Folge die L 41 ertüchtigt werden.

Außerdem ist von Seiten des Landes der Umbau des derzeit bestehenden Kreisverkehrs A 14/ L 190/ L 200 bei Dornbirn Nord geplant. Dies wird zu Kapazitätserweiterungen des Knotens führen.

8. Konnten bereits Standorte und Potentiale von Kleinstterminals im Land identifiziert werden und wenn ja, wo?

In Vorbereitung zur Erstellung eines Zielbild (Schienen-)Güterverkehr Vorarlberg werden derzeit Erhebungen durchgeführt. Darunter fallen die Güterverkehrserhebung und die Erhebung der Güter-Verlagerungspotenziale von der Straße auf die Schiene. In einem nächsten Schritt gilt es, Gunstlagen für Verladeinfrastruktur zu identifizieren.

9. Welche konkreten Projekte zur Entwicklung und Nutzung leistungsfähiger Anschlussbahnen sind aktuell geplant?

Alle diesbezüglichen Projekte werden von den betroffenen Unternehmen gemeinsam mit der ÖBB-Infrastruktur AG geplant und umgesetzt. Im Zuge der Genehmigungsvorbereitung wird das Land in die Planungen involviert. Derzeit sind eine Erweiterung seitens der Fa. Blum und ein Neubau seitens der Fa. Kessler bekannt, bei weiteren Unternehmen finden Prüfungen hinsichtlich Reaktivierung und Erweiterung ihrer Anschlussbahnen statt.

10. Welche Anreize zur Verlagerung des Güterverkehrs von der Straße auf die Schiene werden von der Landesregierung gesetzt?

Neben der Umsetzung der Maßnahmen aus dem Güterverkehrskonzept wird eine Förderung für den Betrieb einer Anschlussbahn mittels einer Einzelwagenförderung analog zum Land Salzburg oder Niederösterreich geprüft. Ebenso ist seitens des Landes eine Überarbeitung der Co-Förderung des Förderangebotes der SCHIG für Anschlussbahn-Investitionen geplant.

11. In welcher Form bringt sich die Landesregierung bei der Entwicklung internationaler Verbindungen nach Deutschland und der Schweiz ein?

12. Was wurde bisher von der Landesregierung unternommen, um die Kooperation der Bodensee Länder zum Thema Güterverkehr zu intensivieren?

Die Fragen 11 und 12 werden gemeinsam beantwortet. Grundsätzlich ist anzumerken, dass die Kompetenz für die Schieneninfrastruktur und den Schienengüterverkehr beim Bund liegt.

Mit dem Güterverkehrskonzept Vorarlberg 2022 hat das Land Vorarlberg erstmals die Initiative für eine verkehrsträgerübergreifende Betrachtung des Güterverkehrs in Vorarlberg ergriffen. Auf Grundlage einer umfassenden Datenbasis wurde unter Einbindung der wesentlichen Akteure ein breites Maßnahmenprogramm erarbeitet. Als nächster Schritt steht ein „Zielbild (Schienen-)Güterverkehr“ auf dem Programm.

Im Rahmen des Lenkungsausschuss FL.A.CH findet ein regelmäßiger Austausch der Ministerien der Schweiz, Liechtensteins und Österreichs statt, in den auch die Verwaltungen der Regionen eingebunden sind. Schwerpunkte sind die Entwicklungen und Abstimmung der Planungen auf den gemeinsamen internationalen Achsen, vorwiegend im Bereich der Schiene.

13. Welche raumplanerische Vorsorge wurde für den Ausbau der Schieneninfrastruktur samt damit verzahnter anderer Verkehrsträger getroffen?

Raumplanerische Vorsorge findet derzeit durch die bestehenden Bauverbotsbereiche der ÖBB-Infrastruktur AG (12 m ab äußerer Gleisachse) statt. Darüber hinaus wurden im Rahmen der unter Frage 1 genannten Studien wesentliche Grundlagen für eine ausgeweitete raumplanerische Vorsorge für den Ausbau der Schieneninfrastruktur geschaffen, die nun vor allem in der örtlichen Raumplanung zu berücksichtigen sind (unter anderem in Abhängigkeit zu dem geplanten Prozess zur Erarbeitung einer Bestvariante für den Bahnausbau im Unteren Rheintal).

14. Ist die Landesregierung bereit, dafür Landesmittel einzusetzen und wenn ja, in welchem Ausmaß?

Für eine raumplanerische Vorsorge sind vor allem ordnungspolitische Maßnahmen auf kommunaler Ebene zu treffen. Derzeit ist nicht absehbar, in welchem Umfang finanzielle Mittel einzusetzen sind, weshalb diese Frage zum gegenständlichen Zeitpunkt nicht beantwortet werden kann.

Mit freundlichen Grüßen