

**Anfrage der LAbg. KO Dr Sabine Scheffknecht PhD, LAbg. Johannes Gasser, MSc Bakk. BA und LAbg. Garry Thür, lic.oec.HSG, NEOS**

Herrn Landesrat  
Mag. Marco Tittler

Herrn Landesrat  
Johannes Rauch

Landhaus  
6900 Bregenz

Bregenz, am 10.06.2021

**Anfrage gem. § 54 der GO des Vorarlberger Landtages:  
An die nächsten Generationen denken: Wie steht es um die Bahnanbindung  
von Vorarlberg in die Welt?**

Sehr geehrte Herren Landesräte,

in den letzten Wochen sind die Diskussionen rund um den Bahnhofsneubau in der Landeshauptstadt Bregenz und den grenzüberschreitenden Bahnverkehr wieder aufgeflammt. Nach vielen Jahren Stillstand und Aussitzen der notwendigen Diskussionen wurde in den letzten Monaten intensiv an einem enkelfitten und zukunftsgerechten Projekt gearbeitet. Das Land Vorarlberg hat sich an dieser Diskussion bisher wenig beteiligt bzw. war nur im Hintergrund tätig. Anstatt aktiv in die Planung zu gehen und dieses so wichtige Projekt für den Wirtschafts- und Industriestandort zu unterstützen, wurden leider nur Briefe geschrieben, ohne aktiv den Weg zum Bürgermeister zu suchen.

Die Corona-Pandemie stand in den letzten eineinhalb Jahren im Vordergrund. Die Politik musste reagieren. Dabei gerieten wichtige Infrastrukturprojekte in den Hintergrund oder wurden als 'Corona-Projekte' neu verkauft. Doch nun sollte die Standortpolitik wieder deutlich in den Vordergrund rücken. Die Pandemiefolgen und die damit einhergehenden massiven Schulden können nur mit einer florierenden Wirtschaft und Industrie in Vorarlberg abgebaut werden. Dazu braucht es Maßnahmen. Seit Jahren brachliegende Projekte müssen schnell, konsequent – und vor allem mit starker Projektsteuerung durch das Land – endlich umgesetzt werden. Die derzeitige Krise zeigt ganz klar, die Wirtschaft ist von einer guten Standortpolitik abhängig.

Im Arbeitsprogramm der Landesregierung wird in diesem Kontext zumindest die Notwendigkeit eines verbesserten grenzüberschreitenden Schienenverkehrs erkannt. Konkret heißt es im Punkt 3.2.2 Schienenverkehr: „Möglichkeiten für den weiteren Ausbau der Bahninfrastruktur werden in Zusammenarbeit mit den ÖBB untersucht und die in Frage kommenden Trassen gesichert. Dazu gehören unter anderem Projekte für ein drittes Gleis im Rheintal, ein zweites Gleis an den grenzüberschreitenden Strecken und die Verlängerung der Montafonerbahn.“

Sei es die mittlerweile eher peinliche Beschaffung der 'Bombardier Talent 3' Züge für Vorarlberg, die abgesagte Verbindung nach Liechtenstein und die Schweiz

'FL.A.CH', die jüngst wieder aufgeflammete Diskussionen rund um die Bodensee-Schnellstraße S18 oder eben der Neubau des Bahnhofs in der Landeshauptstadt Bregenz – die Vorarlberger Landesregierung ist in den letzten Monaten und Jahren offensichtlich nicht durch ein aktives und strukturiertes Projektmanagement – das die Projekte eben auch bis zum Ziel bringt – aufgefallen. Daher wollen wir NEOS gerne den aktuellen Stand beim möglichen Jahrhundertprojekt des grenzüberschreitenden Ausbaus des Schienenverkehrs abfragen.

Vor diesem Hintergrund stellen wir hiermit gemäß § 54 der Geschäftsordnung des Vorarlberger Landtages folgende

## **ANFRAGE**

1. Ihr Brief (LR Tittler und Rauch sowie der ÖBB-Infrastruktur AG) – datiert mit 4. Mai 2021 – mit dem Betreff 'Neubau Bahnhof Bregenz: Ausstehende Information der Projektpartner zu "Bregenz Mitte"' fordert in fünf Fragen Informationen ein. Wurden dazu mittlerweile Gespräche geführt? Sind diese Fragen beantwortet und wenn ja, können Sie uns diese bitte zur Verfügung stellen? Wenn nein, welche weiteren Schritte sind geplant.
2. Im Mobilitätskonzept 2019 auf Seite 54 sowie in der Anfragebeantwortung 29.01.033 sprechen Sie von der Durchführung einer Machbarkeitsstudie, deren Fokus die Identifizierung von Flächen zum Zweck der Flächensicherung für langfristige Entwicklungen der Eisenbahninfrastruktur ist. Wie steht es um diese Studie? Wurde sie beauftragt? Wenn ja, wann? Wenn nein, warum nicht? Gibt es bereits erste Erkenntnisse oder Aussagen aus dieser Studie?
3. Für den Ausbau eines zweiten Gleises nach Deutschland gibt es für den Raum Bregenz unterschiedliche Trassierungsvarianten. Wie ist die derzeitige Position der Landesregierung zu den folgenden Alternativen:
  - a. Unterflurtrasse inkl. Verlagerung der Bahnsteige für den Bregenzer Bahnhof in den Untergrund?
  - b. Tunnel durch den Pfänder ausgehend vom heutigen Standort des Bregenzer Bahnhofs (mit Eingangsportal Pfänder unterhalb des Landhauses, welche dafür ursprünglich konzipiert wurde)?
  - c. Tunnel durch den Pfänder mit Eingangsportal im Bereich Bregenz Weidach und ggf. Verlagerung des Bregenzer Bahnhofes?
  - d. Andere Varianten, wenn vorhanden und angedacht?
4. Haben Sie Ihre Position persönlich in Gesprächen mit dem Bürgermeister und der städtischen Arbeitsgruppe eingebracht? Wie viele Gespräche fanden wann statt, und was waren die Ergebnisse? Wenn nein, warum nicht?
5. Kann die Landeshauptstadt Bregenz mit der vollen Unterstützung des Landes Vorarlberg rechnen, wenn die bestehenden Bahnhofspläne aufgrund einer Neuentwicklung aufgeschnürt werden? Wenn ja, wie wird diese Unterstützung konkret aussehen?

6. Sind entsprechende budgetäre Vorkehrungen in der mittelfristigen Finanzplanung für den Neubau des Bahnhofes Bregenz und weiteren infrastrukturellen Maßnahmen getroffen worden? Wenn ja, wieviel ist in den nächsten 5 Jahren dafür veranschlagt? Wenn nein, warum nicht?
7. Welche personelle Unterstützung / Begleitung wird es von Seiten der Landesregierung und des Amtes der Vorarlberger Landesregierung geben, um dieses Jahrhundertprojekt in der Planung weiter zu konkretisieren?
8. Die neue Rheinbrücke wurde nur mit einem Gleis und leider um wenig Zentimeter zu wenig breit für den doppelgleisigen Ausbau gebaut. Warum? War der Ausbau und die zunehmende Verlagerung des Güterverkehrs auf die Schiene vor wenigen Jahren noch nicht bekannt? Wie wird in Bezug auf den grenzüberschreitenden Bahnverkehr zukünftig auf diese Herausforderung reagiert?
9. Im Selbstständigen Antrag 33/2016 und in der Ausschussvorlage 111/2020 – der einstimmig angenommen wurde – hat der Vorarlberger Landtag die Vorarlberger Landesregierung zum Handeln aufgefordert. Wie steht es um die Abstimmung mit den Nachbarländern und den relevanten Akteuren, der Machbarkeitsuntersuchung, die Trassensicherung sowie der Bearbeitung des Güterverkehrskonzepts Vorarlberg 2020? Bitte um Auflistung aller bisher in Angriff genommener Arbeitspakete und deren genauer Umsetzungsstand.
10. Wie steht es um die raumplanerische Vorsorge – wie im Antrag 33/2016 und in der Ausschussvorlage 111/2020 gefordert – in Vorarlberg am Beispiel der Trassensicherung im Raum Bregenz, um eine leistungsfähige grenzüberschreitende Bahninfrastruktur in Zukunft zu realisieren?
11. Für die aktuellen Planungen und Ausführung des Umbaus des Bregenzer Bahnhofes hat das Land Vorarlberg zugesagt, einen erheblichen Anteil der Kosten zu übernehmen. Wird das Land sicherstellen, dass der Um- bzw. Neubau des Bregenzer Bahnhofes so geplant und ausgeführt wird, dass ein zweigleisiger Ausbau nach Deutschland durch Bregenz (Unterflurtrasse oder andere Alternativen) möglich sein wird? Wenn ja, wie wird das Land dies sicherstellen? Wenn nein, warum nicht?
12. Kann die Landeshauptstadt Bregenz auch mit der finanziellen Unterstützung des Landes Vorarlbergs rechnen, wenn die Pläne des Bahnhofneubaus in der Landeshauptstadt Bregenz aufgrund neuer Erkenntnisse umgeplant werden? Wenn nein, warum nicht?
13. Falls die Stadtvertretung der Landeshauptstadt Bregenz sich mehrheitlich dafür ausspricht, dass das Projekt des Bahnhofneubaus neu aufgerollt wird, sollte das Land Vorarlberg eine klare Position haben – wie wird diese aussehen? Kann die Landeshauptstadt mit der vollen Unterstützung des Landes im Planungs- und Entwicklungsprozess rechnen?

Für die fristgerechte Beantwortung dieser Anfrage bedanken wir uns im Voraus!

Mit freundlichen Grüßen,

LAbg. KO Dr Sabine Scheffknecht PhD

LAbg. Johannes Gasser, MSc Bakk. BA

LAbg. Garry Thür, lic.oec.HSG

Bregenz, am 01. Juli 2021

Landtagsabgeordnete Fr. Dr Sabine Scheffknecht,  
Landtagsabgeordneter Hr. Johannes Gasser,  
Landtagsabgeordneter Hr. Garry Thür  
Landtagsklub NEOS  
Im Hause

im Wege der Landtagsdirektion

**Beantwortung Landtags-Anfrage NEOS vom 10.06.2021:  
(Beantwortung durch LR Johannes Rauch und LR Mag. Marco Tittler)**

Betreff: An die nächsten Generationen denken: Wie steht es um die Bahnanbindung von Vorarlberg in die Welt?  
Bezug: Ihre Anfrage vom 10. Juni 2021, Zl. 29.01.190

Sehr geehrte Fr. Dr Scheffknecht PhD,  
sehr geehrter Hr. Gasser, MSc Bakk. BA,  
sehr geehrter Hr. Thür lic.oec.HSG!

zu Ihrer Anfrage gemäß §54 der Geschäftsordnung des Vorarlberger Landtags „An die nächsten Generationen denken: Wie steht es um die Bahnanbindung von Vorarlberg in die Welt?“ dürfen wir wie folgt Stellung nehmen:

- 1. Ihr Brief (LR Tittler und Rauch sowie der ÖBB-Infrastruktur AG) – datiert mit 4. Mai 2021 – mit dem Betreff 'Neubau Bahnhof Bregenz: Ausstehende Information der Projektpartner zu "Bregenz Mitte"' fordert in fünf Fragen Informationen ein. Wurden dazu mittlerweile Gespräche geführt? Sind diese Fragen beantwortet und wenn ja, können Sie uns diese bitte zur Verfügung stellen? Wenn nein, welche weiteren Schritte sind geplant.***

Das Schreiben der ÖBB-Infrastruktur AG und des Landes Vorarlberg wurde von Bgm. Michael Ritsch mit Schreiben vom 14.05.2021 beantwortet. Im Schreiben führt Bgm. Ritsch aus, dass die seitens der Stadt Bregenz beauftragte Planungsgruppe derzeit intensiv an der Erstellung

eines Masterplans für den Umbau/Neubau des Bahnhofs arbeite, sowie für das Projekt Bregenz Mitte. Dabei habe die Architektengruppe für die ÖPNV-Drehscheibe Bahnhof die Definitionen aus dem Planungsvertrag als Mindestanforderungen übernommen.

Nach der Fertigstellung dieser Planungen Ende Juni 2021 und einer Präsentation gegenüber den Projektpartnern und Investoren werde dann dafür in der Bregenzer Stadtvertretung eine politische Mehrheit benötigt. Die Stadt Bregenz sei davon überzeugt, dass der zusätzliche Zeitbedarf für die Planungen von „Bregenz Mitte“ in weiterer Folge kompensiert werden könne.

Dies sind die Inhalte des Antwortschreibens. Wir ersuchen um Verständnis, dass wir das Schreiben selbst im Sinne der partnerschaftlichen Zusammenarbeit zwischen ÖBB-Infrastruktur AG, Landeshauptstadt Bregenz und Land Vorarlberg nicht veröffentlichen.

- 2. *Im Mobilitätskonzept 2019 auf Seite 54 sowie in der Anfragebeantwortung 29.01.033 sprechen Sie von der Durchführung einer Machbarkeitsstudie, deren Fokus die Identifizierung von Flächen zum Zweck der Flächensicherung für langfristige Entwicklungen der Eisenbahninfrastruktur ist. Wie steht es um diese Studie? Wurde sie beauftragt? Wenn ja, wann? Wenn nein, warum nicht? Gibt es bereits erste Erkenntnisse oder Aussagen aus dieser Studie?***

Die Studie betreffend die Entwicklung langfristiger Angebotskonzepte zur Ableitung des längerfristigen Infrastrukturbedarfs und zur Flächensicherung im Rheintal/Walgau bzw. bei den grenzüberschreitenden Strecken wurde im Herbst 2020 von der ÖBB-Infrastruktur AG und dem Land Vorarlberg an das Fachbüro SMA und Partner AG (Zürich) vergeben.

Im Rahmen der Studie werden einerseits langfristige Angebotskonzepte im Personenverkehr (Zeithorizont 2050+) in mehreren Szenarien und unter Berücksichtigung entsprechender Güterverkehrstrassen betrachtet, um Aussagen für das erforderliche Ausmaß der Flächensicherung im Bereich der bestehenden Bahninfrastruktur zu erhalten. Andererseits werden mittelfristige Angebotskonzepte (ebenfalls in mehreren Szenarien und unter Berücksichtigung entsprechender Güterverkehrstrassen) entwickelt, um den Infrastrukturbedarf für das Zielnetz 2040+ eruieren und in die nun startenden Planungen des Bundes einspeisen zu können.

Ergebnisse aus der SMA-Studie sind nach dem Sommer 2021 zu erwarten.

- 3. *Für den Ausbau eines zweiten Gleises nach Deutschland gibt es für den Raum Bregenz unterschiedliche Trassierungsvarianten. Wie ist die derzeitige Position der Landesregierung zu den folgenden Alternativen:***
- a. *Unterflurtrasse inkl. Verlagerung der Bahnsteige für den Bregenzer Bahnhof in den Untergrund?***
  - b. *Tunnel durch den Pfänder ausgehend vom heutigen Standort des Bregenzer Bahnhofs (mit Eingangsportal Pfänder unterhalb des Landhauses, welche dafür ursprünglich konzipiert wurde)?***
  - c. *Tunnel durch den Pfänder mit Eingangsportal im Bereich Bregenz Weidach und ggf. Verlagerung des Bregenzer Bahnhofs?***
  - d. *Andere Varianten, wenn vorhanden und angedacht?***

Die oben genannten Trassierungsvarianten resultieren im Wesentlichen aus der Machbarkeitsuntersuchung „Eisenbahnumfahrung Bregenz“ (2001–2002; ARGE Ziviltechniker Zierl/Pistecky). Die Bewertung der untersuchten Trassen erfolgte unter den Gesichtspunkten bautechnische Realisierbarkeit, Verkehrswirksamkeit (auch im Falle einer etappenweisen Realisierung), Auswirkungen auf Raum und Umwelt, Einflüsse aus der Geologie, Einflüsse auf den Grundwasserhaushalt, Eisenbahnbetrieb und Kosten. Eine Einschätzung der Notwendigkeit infolge eines langfristigen Bedarfs oder damit verbundene volkswirtschaftliche bzw. Kosten-Nutzen-Überlegungen waren nicht Gegenstand der Untersuchung.

Im Zuge der nunmehr beauftragten Untersuchung durch SMA und Partner AG sollen zunächst Aussagen zum erforderlichen Infrastruktur- und Flächenbedarf abgeleitet werden. Die Ergebnisse der Untersuchungen sollen in das Zielnetz 2040+ der ÖBB aufgenommen werden und auch klare Aussagen ermöglichen, inwiefern die verbleibenden eingleisigen Streckenabschnitte in die Nachbarstaaten langfristig für den Personen- und Güterverkehr ausreichend leistungsfähig sind; allenfalls notwendige Ausbaubedarfe sollen eruiert werden. Seitens der ÖBB-Infrastruktur AG und des Landes Vorarlberg wird es als sinnvoll erachtet, erst in diesem nächsten Schritt eine mögliche Umsetzbarkeit dieser langfristigen Ausbaubedarfe planlich zu vertiefen, allenfalls in Varianten zu untersuchen und durch Kosten-Nutzen-Betrachtungen zu begleiten.

Deshalb ersuchen wir um Verständnis, dass derzeit weder seitens der ÖBB-Infrastruktur AG noch seitens des Landes Vorarlberg eine Beurteilung allfälliger Trassierungsvarianten möglich ist.

**4. *Haben Sie Ihre Position persönlich in Gesprächen mit dem Bürgermeister und der städtischen Arbeitsgruppe eingebracht? Wie viele Gespräche fanden wann statt, und was waren die Ergebnisse? Wenn nein, warum nicht?***

Im Zusammenhang mit dem Projekt „Bregenz Mitte“ haben Fachexpert:innen des Amtes der Vorarlberger Landesregierung die Einladung zur Teilnahme

- an der Startsituation am 19.02.2021
- an einer Zwischenbesprechung zum Thema „Straßenführung/Untertunnelung“ am 28.04.2021,
- an einem Workshop „Bregenz Mitte – Baufeld Bahnhof“ am 21.05.2021

angenommen, im Rahmen dieser Besprechungen erste fachliche Einschätzungen zu den Planungsvarianten eingebracht und im Speziellen auf die Vielzahl an Fragen hingewiesen, die für eine grundlegende Beurteilung noch zu klären sind. Darüber hinaus fanden in den vergangenen zwei Monaten weitere Abstimmungsgespräche auf Fachebene in unterschiedlicher Besetzung statt.

Auf politischer Ebene fand eine erstmalige Vorstellung des Projekts durch den Bürgermeister der Landeshauptstadt Bregenz gegenüber den zuständigen Regierungsmitgliedern des Landes Vorarlberg am 30.6.2021 statt.

**5. Kann die Landeshauptstadt Bregenz mit der vollen Unterstützung des Landes Vorarlberg rechnen, wenn die bestehenden Bahnhofspläne aufgrund einer Neuentwicklung aufgeschnürt werden? Wenn ja, wie wird diese Unterstützung konkret aussehen?**

Die Vertragspartner ÖBB-Infrastruktur AG und Land Vorarlberg haben der Landeshauptstadt Bregenz zugestanden, die Projektidee „Bregenz Mitte“ bis Ende Juni 2021 zu prüfen, damit die Landeshauptstadt eine eindeutige Position zum weiteren Vorgehen entwickeln kann.

Erst nach der Positionsbestimmung der Landeshauptstadt Bregenz und deren allenfalls geäußertem Wunsch, die bisherigen Vereinbarungen (Grundsatzvereinbarung 2019, Planungsvereinbarung 2020) zu adaptieren, kann die Entscheidung über die Fortführung des Projektes „Neubau Bahnhof Bregenz“ einvernehmlich zwischen den Projektpartnern Land Vorarlberg, Landeshauptstadt Bregenz und ÖBB getroffen werden.

Es ist davon auszugehen, dass bei einer gewünschten Neuausrichtung des Projektes die Zusagen des Landes zur Mitfinanzierung in der bisherigen Höhe von 14,7 Mio. € (Preisbasis 01.01.2018) bestehen bleiben, sofern die Ziele zur Schaffung einer attraktiven Mobilitätsdrehscheibe auch bei einer Projektadaptierung erreicht werden können. Nach der Einschätzung des Landes Vorarlberg ist im Falle einer Neuausrichtung des Projektes zum Neubau des Bahnhofs und der damit verbundenen Klärung von Fragen hinsichtlich technischer und rechtlicher Machbarkeit, Finanzierung und Kostenteilung, Etappierung und Beteiligung aller notwendiger Projektpartner allerdings mit erheblichen Verzögerungen zu rechnen.

**6. Sind entsprechende budgetäre Vorkehrungen in der mittelfristigen Finanzplanung für den Neubau des Bahnhofes Bregenz und weiteren infrastrukturellen Maßnahmen getroffen worden? Wenn ja, wieviel ist in den nächsten 5 Jahren dafür veranschlagt? Wenn nein, warum nicht?**

Gemäß ÖBB-Rahmenplan 2021–2026 wäre die bauliche Umsetzung des Bahnhofs Bregenz mit Gesamtkosten von 77,3 Mio. € (Preisbasis 01.01.2018) seitens der ÖBB vor allem in den Jahren 2022–2027 (inkl. Umsetzung der Hypo-Unterführung) geplant und in diesen Jahren budgetwirksam. Die Zuschüsse des Landes Vorarlberg in Höhe von über 14 Mio. € würden ebenfalls in diesen Zeitraum fallen und sind in der mittelfristigen Finanzplanung berücksichtigt.

**7. Welche personelle Unterstützung / Begleitung wird es von Seiten der Landesregierung und des Amtes der Vorarlberger Landesregierung geben, um dieses Jahrhundertprojekt in der Planung weiter zu konkretisieren?**

Zunächst hat die Landeshauptstadt Bregenz ihre Position zu den bisherigen Vereinbarungen und den alternativen Planungsideen zu klären. Unabhängig davon, ob das bisherige Projekt fortgeführt werden oder es zu einer Neuausrichtung des Projektes kommen soll, wird sich das Amt der Vorarlberger Landesregierung personell in bewährter und konstruktiver Weise als Projektpartner in die weiteren Planungen einbringen.



- 8. Die neue Rheinbrücke wurde nur mit einem Gleis und leider um wenig Zentimeter zu wenig breit für den doppelgleisigen Ausbau gebaut. Warum? War der Ausbau und die zunehmende Verlagerung des Güterverkehrs auf die Schiene vor wenigen Jahren noch nicht bekannt? Wie wird in Bezug auf den grenzüberschreitenden Bahnverkehr zukünftig auf diese Herausforderung reagiert?**

Die Information, dass nur „wenige Zentimeter“ Breite für ein zweites Gleis auf der Rheinbrücke fehlen, kann seitens des Landes nicht bestätigt werden. Tatsächlich ist die Breite der Rheinbrücke Lustenau–St. Margrethen für genau ein Gleis ausgelegt. Für die Zulage eines weiteren Gleises fehlt die Breite einer gesamten Gleislage, also rund vier Meter.

Die Dimensionierung von Infrastrukturen erfolgt prinzipiell anhand von Prognosen für den künftigen Bedarf an Kapazitäten für den Güterverkehr sowie entlang von Erfordernissen aus den Taktfahrplänen im Personenverkehr (z. B. für Zugkreuzungen). Bislang liegen keine Prognosen oder Konzepte vor, die einen zweigleisigen Ausbau der Rheinbrücke erforderlich machen.

Für Aussagen zu weiteren Entwicklungsperspektiven darf auf die Antwort auf Frage 2 verwiesen werden.

- 9. Im Selbstständigen Antrag 33/2016 und in der Ausschussvorlage 111/2020 – der einstimmig angenommen wurde – hat der Vorarlberger Landtag die Vorarlberger Landesregierung zum Handeln aufgefordert. Wie steht es um die Abstimmung mit den Nachbarländern und den relevanten Akteuren, der Machbarkeitsuntersuchung, die Trassensicherung sowie der Bearbeitung des Güterverkehrskonzepts Vorarlberg 2020? Bitte um Auflistung aller bisher in Angriff genommener Arbeitspakete und deren genauer Umsetzungsstand.**

- Abstimmung mit Nachbarländern:
  - Das Projekt BODANRAIL 20XX wurde im Auftrag der IBK (Internationale Bodenseekonferenz-Kommission Verkehr) im letzten Jahr gestartet und soll bis Herbst 2021 abgeschlossen werden. Im Projekt wird die Entwicklung des Bahnangebotes in den Bodenseeanrainerregionen für den Horizont 2040/2045 in zwei Zielvarianten abgestimmt. Die Konzepterstellung erfolgt durch ein Schweizer Planungsbüro.
  - Weitere Abstimmungen erfolgen in den Lenkungsausschlüssen zwischen Österreich (BMK) mit Schweiz (BAV) und Liechtenstein, in denen auch das Land Vorarlberg und der Kanton St. Gallen vertreten sind, sowie in Arbeitskreisen mit den Regionalverkehrsverantwortlichen im östlichen Bodenseeraum.
  - Als konkretes Projekt wurde in einer Arbeitsgruppe, bestehend aus Vertreter:innen der Schweiz (BAV, Kantone, Turbo, Ostwind), Österreichs (Land, Verkehrsverbund, ÖBB) und Bayerns (BEG), eine Direktverbindung Romanshorn–Bregenz–Lindau geplant, die ab dem kommenden Fahrplanjahr zweistündlich am Wochenende verkehren wird.
- Hinsichtlich der Studie zur Entwicklung langfristiger Angebotskonzepte zur Ableitung des längerfristigen Infrastrukturbedarfs und zur Flächensicherung im Rheintal/Walgau

bzw. bei den grenzüberschreitenden Strecken verweisen wir auf die Beantwortung der Frage 2.

- Die Erarbeitung des Güterverkehrskonzepts Vorarlberg wurde im Herbst 2020 gestartet. Bisher wurden folgende Arbeitspakete abgeschlossen:
  - AP1 – Datenbasis und Faltenlage (Ist-Situation und Entwicklung)
  - AP2 – Analyse, Herausforderungen und Handlungsbedarf
  - AP3 – Ziele und Stoßrichtungen zur UmsetzungDerzeit erfolgt die Bearbeitung des Arbeitspaketes „AP4 – Maßnahmenvorschläge in den einzelnen Handlungsfeldern“; prozessbegleitend laufen zudem die Arbeitspakete „AP5 – Dokumentation“ und „AP6 – Projektmanagement und Beteiligung“. Details zu den bisherigen Ergebnissen finden sich auf [www.vorarlberg.at/gueterverkehrskonzept](http://www.vorarlberg.at/gueterverkehrskonzept).

**10. Wie steht es um die raumplanerische Vorsorge – wie im Antrag 33/2016 und in der Ausschussvorlage 111/2020 gefordert – in Vorarlberg am Beispiel der Trassensicherung im Raum Bregenz, um eine leistungsfähige grenzüberschreitende Bahninfrastruktur in Zukunft zu realisieren?**

Auf Basis der noch nicht vorliegenden Ergebnisse der Untersuchung der SMA und Partner AG (siehe Beantwortung der Frage 2) sollen die potenziellen langfristigen Flächenbedarfe abgebildet und in einem weiteren Schritt – in Abstimmung mit den Gemeinden und Regionen – Wege für eine grundsätzliche Flächensicherung zur Gewährleistung der Handlungsoptionen gesucht werden.

**11. Für die aktuellen Planungen und Ausführung des Umbaus des Bregenzer Bahnhofes hat das Land Vorarlberg zugesagt, einen erheblichen Anteil der Kosten zu übernehmen. Wird das Land sicherstellen, dass der Um- bzw. Neubau des Bregenzer Bahnhofes so geplant und ausgeführt wird, dass ein zweigleisiger Ausbau nach Deutschland durch Bregenz (Unterflurtrasse oder andere Alternativen) möglich sein wird? Wenn ja, wie wird das Land dies sicherstellen? Wenn nein, warum nicht?**

Es ist selbstverständlich im Interesse sowohl der ÖBB-Infrastruktur AG als auch des Landes Vorarlberg, die Planungen für den Neubau des Bahnhofes Bregenz und die Planungen im Zusammenhang mit dem Zielnetz 2040 aufeinander abzustimmen. Durch die zeitlich parallelen Prozesse und eine gute Abstimmung zwischen den Projektpartnern soll dies sichergestellt werden.

Ergänzend wird seitens der ÖBB-Infrastruktur AG darauf hingewiesen, dass die Bahnhofskonfiguration beim Bahnhof Bregenz schon im Bestand eine zweigleisige Fortführung der Strecke Richtung Lindau ermöglichen würde, das heißt, dass der Bahnhof für eine zweigleisige Fortführung jedenfalls nicht adaptiert werden müsste.

- 12. Kann die Landeshauptstadt Bregenz auch mit der finanziellen Unterstützung des Landes Vorarlbergs rechnen, wenn die Pläne des Bahnhofneubaus in der Landeshauptstadt Bregenz aufgrund neuer Erkenntnisse umgeplant werden? Wenn nein, warum nicht?**

Es darf auf die Beantwortung der Fragen 5 und 6 verwiesen werden.

- 13. Falls die Stadtvertretung der Landeshauptstadt Bregenz sich mehrheitlich dafür ausspricht, dass das Projekt des Bahnhofneubaus neu aufgerollt wird, sollte das Land Vorarlberg eine klare Position haben – wie wird diese aussehen? Kann die Landeshauptstadt mit der vollen Unterstützung des Landes im Planungs- und Entwicklungsprozess rechnen?**

Sobald die Landeshauptstadt Bregenz eine eindeutige Position zur angestrebten Entwicklung und zum weiteren Vorgehen entwickelt hat, werden die Verantwortlichen des Landes gemeinsam mit den weiteren Projektpartnern den partnerschaftlichen Weg wiederaufnehmen und in einem gemeinsamen Planungsprozess die Klärung der notwendigen Fragen vorantreiben.

Mit freundlichen Grüßen

LR Johannes Rauch

LR Mag. Marco Tittler