

**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  
Landhaus  
6900 Bregenz

Bregenz, am 14.02.2020

**Anfrage gem. § 54 der GO des Vorarlberger Landtages:  
Pläne für eine zukunftsfitte Bahnanbindung von Vorarlberg an Europa**

Sehr geehrter Herr Landesrat,

Im Arbeitsprogramm der Landesregierung wird 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.“

Wir NEOS haben im Zuge der Landtagswahlen im Oktober 2019 vehement darauf hingewiesen, dass Pläne für den Ausbau des grenzüberschreitenden Bahnverkehrs unbedingt vorangetrieben werden müssen, so dass wir einerseits eine Chance haben, vermehrt Güter von der Straße auf die Schiene zu verlagern und wir andererseits unseren Bürger\_innen und Besucher\_innen zukunftsfitte Mobilitätslösungen anbieten können. Des Weiteren ist es in unserem eigenen Interesse, eine nachhaltige Lösung für den Transitverkehr sicherzustellen, der nicht nur auf die Straße angewiesen ist.

Die neue Bundesministerin für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie Leonore Gewessler hat in ihren Antrittsreden angekündigt, den Ausbau der Arlbergstrecke zu prüfen, um entsprechend steigende Kapazitätsanforderungen für die Strecke Bregenz – Salzburg erfüllen zu können. Vor diesem Hintergrund ist es wichtig zu wissen, dass eine effektive Verbindung von Bregenz nach Salzburg nicht unbedingt durch das Tirol führen muss, auch die Kapazitätserweiterungen in Deutschland (auf den Strecken nach München und Ulm) sind für uns eine sehr große Chance. Aktuell werden die Strecken Lindau-Friedrichshafen-Ulm-Stuttgart und die Strecken Lindau-Memmingen-München endlich elektrifiziert und jeweils 2-gleisig ausgebaut. Außerdem bekommt Lindau einen neuen Fernverkehrsbahnhof am Festland, der den Kopfbahnhof auf der Insel im Fernverkehr ersetzt. Damit ergeben sich für Lindau viel schnellere Fahrtzeiten und bessere Anschlüsse.

Auf Schweizer Seite ist der Stellenwert der Bahnmobilität in der Bevölkerung bekannt und die Verbindungen werden laufend ausgebaut, so dass eine starke Anbindung an das Schweizer Bahnnetz für Vorarlberg in Zukunft immer wichtiger werden wird.

Uns NEOS ist bekannt, dass es bzgl. dem Ausbau des grenzüberschreitenden Bahnverkehrs in die Schweiz und nach Deutschland schon unzählige Studien, Trassierungspläne etc. gibt. Allerdings ist nicht klar, was nun die konkrete Position und die relevanten Planungsgrundlagen für die Landesregierung sind, um diese wichtigen Themen voranzubringen. Aufgrund der Beantwortung einer Anfrage<sup>1</sup> und daraus resultierender Medienberichte<sup>2</sup>, ist der Planungsstand für den Ausbau des S-Bahn Projekts FL.A.CH zwischen Feldkirch und Buchs bekannt. Für die Bahnverbindungen im Vorarlberger Norden ist das nicht der Fall.

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

## ANFRAGE

1. Bitte nennen Sie uns alle vorhandenen Planungsunterlagen bzw. Studien für den Ausbau des grenzüberschreitenden Bahnverkehrs, welche für die Landesregierung relevant sind? Können Sie bitte diese Unterlagen den Landtagsklubs zur Verfügung stellen?
2. Gibt es Planungsunterlagen bzw. Studien für den Ausbau des grenzüberschreitenden Bahnverkehrs, die erstellt wurden, welche von der Landesregierung bereits verworfen wurden und nicht mehr relevant sind? Wenn ja, welche und warum?
3. Für die Errichtung eines zweiten Gleises nach Deutschland ist eine Lösung für den Raum Bregenz erforderlich:
  - a. Hat die Landesregierung die Absicht, jetzt konkrete Maßnahmen anzugehen, um eine Lösung für ein zweites Gleis nach Deutschland für diese oder die nächste Generation realisieren zu können? Wenn ja, was ist der terminliche Planungshorizont? Wenn nein, warum nicht?
  - b. Für den Ausbau eines zweiten Gleises nach Deutschland gibt es für den Raum Bregenz unterschiedliche Trassierungsvarianten. Was ist die heutige Position der Landesregierung zu den folgenden Alternativen:
    - i. Unterflurtrasse inkl. Verlagerung des Bregenzer Bahnhofes in den Untergrund
    - ii. Tunnel durch den Pfänder ausgehend vom heutigen Standort des Bregenzer Bahnhofes (mit Eingangsportal Pfänder unterhalb des Landhauses, welche dafür ursprünglich konzipiert wurde)
    - iii. Tunnel durch den Pfänder mit Eingangsportal im Bereich Bregenz Weidach und ggf. Verlagerung des Bregenzer Bahnhofes
    - iv. Andere Varianten, wenn vorhanden und angedacht

---

<sup>1</sup> [http://suche.vorarlberg.at/vlr/vlr\\_gov.nsf/0/0DB627AE0D5C0C21C12584F60045A5B0/\\$FILE/29.01.023%20Grenz%20%20Verkehr%20-%20was%20passiert%20in%20der%20Zukunft.pdf](http://suche.vorarlberg.at/vlr/vlr_gov.nsf/0/0DB627AE0D5C0C21C12584F60045A5B0/$FILE/29.01.023%20Grenz%20%20Verkehr%20-%20was%20passiert%20in%20der%20Zukunft.pdf)

<sup>2</sup> <https://www.vn.at/vorarlberg/2020/02/12/fl-a-ch-mindestens-zehn-jahre-verspaetet.vn>

- c. Für den Umbau des Bregenzer Bahnhofes gibt es seit einiger Zeit wieder Fortschritte in der Planung, bei der das Land einen erheblichen Anteil der Kosten übernehmen wird. Hat das Land sichergestellt bzw. wird es sicherstellen, dass der Um- bzw. Neubau des Bregenzer Bahnhofs so geplant und ausgeführt wird, dass ein 2-gleisiger Ausbau nach Deutschland durch Bregenz (Unterflurtrasse oder andere Alternativen) möglich sein wird? Wenn ja, wie wird das Land dies sicherstellen? Wenn nein, warum nicht?
4. Für den Ausbau der Anbindung in die Schweiz im unteren Rheintal sind schon diverse Projekte am Laufen. Wesentlicher Knackpunkt für den lückenlosen 2-gleisigen Ausbau scheint aber die Rheinbrücke zu sein, welche erst kürzlich fertiggestellt wurde:
  - a. Ist es korrekt, dass die Bahnbrücke über den Rhein um nur wenige Zentimeter zu schmal gebaut wurde, so dass kein zweites Gleis darüber gebaut werden kann? Falls dies korrekt ist, um wieviel Zentimeter handelt es sich und was waren die Gründe, die Brücke in dieser Form auszuführen und nicht zukunftsfit zu machen?
  - b. Falls die aktuelle neue Rheinbrücke nicht für ein zweites Gleis zur Verfügung steht, was sind die Alternativen, die für den 2-gleisigen Ausbau geprüft werden? Ist die Landesregierung mit der ÖBB dazu schon in Gespräche eingestiegen?
  - c. Die aktuell bevorzugten Varianten für die hochrangige Straßenverbindung in die Schweiz (Z- bzw. CP-Variante) würden sich ggf. zumindest teilweise für eine Bahntrasse eignen, da dadurch in den Güterbahnhof Wolfurt von der Schweiz südlich eingefahren werden könnte und somit Züge ohne Richtungswechsel weiter nach Deutschland durch einen etwaigen Pfändertunnel fahren könnten. Wurde von der Landesregierung die Nutzung des Straßenkorridors der hochrangigen Straßenanbindung in die Schweiz für eine Bahntrasse in Erwägung gezogen und dies mit den relevanten Unternehmen ASFINAG und ÖBB diskutiert? Wenn ja, was ist der aktuelle Status dazu? Wenn nein, warum spielt dieses Szenario keine Rolle für die Landesregierung?

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 06.03.2020

An die Landtagsabgeordneten  
Dr. Sabine Scheffknecht PhD  
Johannes Gasser, MSc Bakk. BA  
Garry Thür, lic. Eoc. HSG  
Landtagsklub NEOS  
im Hause

**im Wege der Landtagsdirektion**

Betreff: Pläne für eine zukunftsfitte Bahnanbindung von Vorarlberg an Europa  
Bezug: Ihre Anfrage vom 14.2.2020, Zl. 29.01.033

Sehr geehrte Damen und Herren,

zu Ihrer Anfrage gemäß § 54 der Geschäftsordnung des Vorarlberger Landtags "Pläne für eine zukunftsfitte Bahnanbindung von Vorarlberg an Europa " nehme ich als ressortzuständiger Landesrat gerne - hinsichtlich der Frage 4c im Einvernehmen mit Landesrat Marco Tittler - wie folgt Stellung:

**1. Bitte nennen Sie uns alle vorhandenen Planungsunterlagen bzw. Studien für den Ausbau des grenzüberschreitenden Bahnverkehrs, welche für die Landesregierung relevant sind? Können Sie bitte diese Unterlagen den Landtagsklubs zur Verfügung stellen?**

In der kurz- bis mittelfristigen Planung sind die Rahmenbedingungen vorgegeben durch:

- die **Infrastruktur** inkl. der Inbetriebnahme der derzeit in Umsetzung befindlichen für Vorarlberg relevanten Ausbaumaßnahmen. Das sind:
  - Ausbau St. Margrethen-Lauterach (v.a. die 2-Gleisigkeit zwischen Hard und Lauterach, die Geschwindigkeitserhöhung zwischen Lustenau und Hard, Fahrzeitverlängerung durch neuen Halt Lauterach-West); Inbetriebnahme Zielzustand im Dezember 2021
  - Infrastrukturmaßnahmen Deutschland:
    - Stuttgart-Ulm-Friedrichshafen-Lindau, v.a. Elektrifizierung Ulm-Friedrichshafen-Lindau; Neubau Bf. Stuttgart; Neubaustrecke Wendlingen-Ulm. Elektrifizierung abgeschlossen vrsl. bis Dezember 2021. Nicht

- umgesetzt wird der ursprünglich vorgesehene zweigleisige Ausbau der ca. 21 km langen eingleisigen Strecke zwischen Friedrichshafen und Lindau.
- Geltendorf-Memmingen-Lindau, v.a. Elektrifizierung und Geschwindigkeitserhöhung der vorwiegend eingleisigen Strecke (Eingleisigkeit auf 107 der 155 km) mit der Inbetriebnahme Dezember 2020. Anm: Die zweigleisige Allgäubahn über Kempten und Immenstadt wird nicht elektrifiziert.
  - Reaktivierung Durchgangsbahnhof Lindau-Reutin mit 4 Bahnsteigkanten (Inbetriebnahme Dezember 2020)
- die übergeordneten **Fernverkehrstakte**:
- Railjet Zürich/Bregenz-Feldkirch-Innsbruck-Salzburg-Wien (stabil; entspricht in der heutigen Lage dem Zielnetz 2025+ des Bundes);
  - Eurocity Zürich-Bregenz-München (in neuer Trassenlage ab Dezember 2020 bzw. 2021)

Innerhalb dieser Rahmenbedingungen wird der Regionalverkehr geplant. Derzeit bekannt sind die grundsätzlichen Fahrplanlagen der von der BEG bestellten Verkehre im Knoten Lindau (Details für verschiedene Zeitscheiben sind noch in Ausarbeitung). Noch nicht bekannt sind die Zeitlagen der von der NVBW bestellten Verkehre, die derzeit auch im Zusammenhang mit dem Konzept im Knoten Stuttgart in Prüfung sind. Ergebnisse wurden für Mitte 2020 in Aussicht gestellt. Das Vorarlberger Fahrplangerüst ist aufgrund der Fixpunkte in St. Margrethen und durch den Fernverkehr derzeit weitgehend stabil. Im Zusammenhang mit dem Ziel grenzüberschreitend attraktiver Verbindungen sind in der weiteren Abstimmung mit Baden-Württemberg jedoch möglicherweise Anpassungen notwendig. Eine Herausforderung für die künftige Anschlusssituation sind die Fahrzeitverlängerungen, die sich durch neue Halte (Lauterach-West und Lindau-Reutin) ergeben.

Das Fahrplankonzept im St. Galler Rheintal wird 2025 umgestellt. Der Hauptfokus der Planungen zwischen St. Gallen und Vorarlberg liegt auf der Verknüpfung der jeweiligen nationalen Verkehre für diesen Zeithorizont.

In der längerfristigen Planung relevante Dokumente sind auf Deutscher Seite der „Deutschlandtakt<sup>1</sup>“ sowie auf Schweizer Seite die jeweiligen Ausbauschnitte<sup>2</sup> AS 2025, AS2030, AS2035, wobei dabei jeweils in Teilbereichen schon eine vorgezogene Umsetzung möglich ist sowie auch noch Anpassungen, die konfliktfrei mit der bestehenden Infrastruktur realisiert werden können, möglich sind. Auf Österreichischer Seite ist die Erarbeitung eines Zielnetzes 2040 geplant, die Abstimmungen dazu laufen jedoch erst an. Vorarlberg setzt sich in diesem Rahmen für eine deutliche Fahrzeitverkürzung westlich von Salzburg und in diesem

---

<sup>1</sup> <https://www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Artikel/E/zukunftsbuendnis-schiene.html>; siehe auch weiterführende Downloads

<sup>2</sup> [https://www.bav.admin.ch/bav/de/home/verkehrsmittel/eisenbahn/ausbauprogramme\\_bahninfrastruktur.html](https://www.bav.admin.ch/bav/de/home/verkehrsmittel/eisenbahn/ausbauprogramme_bahninfrastruktur.html); siehe auch weiterführende Information zu den einzelnen Ausbauschnitten (z.B. unter AS 2025, AS 2035)

Zusammenhang für Infrastrukturmaßnahmen im Bereich des deutschen Ecks und am Arlberg ein.

- 2. Gibt es Planungsunterlagen bzw. Studien für den Ausbau des grenzüberschreitenden Bahnverkehrs, die erstellt wurden, welche von der Landesregierung bereits verworfen wurden und nicht mehr relevant sind? Wenn ja, welche und warum?**

Die Machbarkeitsstudie Eisenbahnumfahrung Bregenz aus dem Jahr 2003 ist aufgrund der baulichen Entwicklungen in Bregenz sowie der nunmehr geänderten Normenlage (z.B. betreffend gemeinsamer Führung Güterverkehr und Personenverkehr in unterirdischen Bahnhöfen) nicht mehr aktuell und wurde daher in der ursprünglichen Form verworfen.

Das Konzept „BODAN-RAIL 2020“ aus dem Jahr 2001 ist aufgrund verschiedener Entwicklungen z.B. im Fernverkehr (Studentakt Arlberg, EC Zürich-München) in seiner ursprünglichen Form nicht mehr aktuell. Ein Nachfolgeprojekt „BODAN-RAIL 20XX“ ist im Rahmen der Kommission Verkehr der internationalen Bodenseekonferenz (IBK) geplant.

- 3. Für die Errichtung eines zweiten Gleises nach Deutschland ist eine Lösung für den Raum Bregenz erforderlich:**

Zwischen Bregenz-Hafen und Lochau besteht ein rund 3 km langer eingleisiger Abschnitt.

- a. Hat die Landesregierung die Absicht, jetzt konkrete Maßnahmen anzugehen, um eine Lösung für ein zweites Gleis nach Deutschland für diese oder die nächste Generation realisieren zu können? Wenn ja, was ist der terminliche Planungshorizont? Wenn nein, warum nicht?**

Wie im Mobilitätskonzept 2019 vorgesehen (siehe S. 48 ff), ist derzeit gemeinsam mit der ÖBB Infrastruktur AG die Durchführung einer Machbarkeitsstudie in Vorbereitung, deren Fokus die Identifizierung von Flächen zum Zweck der Flächensicherung für längerfristige Entwicklungen der Eisenbahninfrastruktur ist. Erste Aussagen werden bis Ende 2020 erwartet.

- b. Für den Ausbau eines zweiten Gleises nach Deutschland gibt es für den Raum Bregenz unterschiedliche Trassierungsvarianten. Was ist die heutige Position der Landesregierung zu den folgenden Alternativen:**

- i. Unterflurtrasse inkl. Verlagerung des Bregenzer Bahnhofes in den Untergrund**
- ii. Tunnel durch den Pfänder ausgehend vom heutigen Standort des Bregenzer Bahnhofes (mit Eingangsportal Pfänder unterhalb des Landhauses, welche dafür ursprünglich konzipiert wurde)**
- iii. Tunnel durch den Pfänder mit Eingangsportal im Bereich Bregenz Weidach und ggf. Verlagerung des Bregenzer Bahnhofes**
- iv. Andere Varianten, wenn vorhanden und angedacht**

Siehe Beantwortung 3a

- c. Für den Umbau des Bregenzer Bahnhofes gibt es seit einiger Zeit wieder Fortschritte in der Planung, bei der das Land einen erheblichen Anteil der Kosten übernehmen wird. Hat das Land sichergestellt bzw. wird es sicherstellen, dass der Um- bzw. Neubau des Bregenzer Bahnhofs so geplant und ausgeführt wird, dass ein 2-gleisiger Ausbau nach Deutschland durch Bregenz (Unterflurtrasse oder andere Alternativen) möglich sein wird? Wenn ja, wie wird das Land dies sicherstellen? Wenn nein, warum nicht?

Die Zweigleisigkeit besteht ab Bludenz bis Bregenz-Hafen bereits heute. Im Zuge des Umbaus des Bf. Bregenz ist keine Kapazitätsreduktion der Gleisinfrastruktur geplant. Varianten für eine alternative Trassenführung sind zum gegenwärtigen Zeitpunkt auch längerfristig nicht absehbar.

4. Für den Ausbau der Anbindung in die Schweiz im unteren Rheintal sind schon diverse Projekte am Laufen. Wesentlicher Knackpunkt für den lückenlosen 2-gleisigen Ausbau scheint aber die Rheinbrücke zu sein, welche erst kürzlich fertiggestellt wurde:

- a. Ist es korrekt, dass die Bahnbrücke über den Rhein um nur wenige Zentimeter zu schmal gebaut wurde, so dass kein zweites Gleis darüber gebaut werden kann? Falls dies korrekt ist, um wieviel Zentimeter handelt es sich und was waren die Gründe, die Brücke in dieser Form auszuführen und nicht zukunftsfit zu machen?

Die Breite der neuen Rheinbrücke ist für ein Gleis ausgelegt. Für die Zulage eines weiteren Gleises fehlt die Breite einer gesamten Gleislage, somit rund 400 cm.<sup>3</sup>

- b. Falls die aktuelle neue Rheinbrücke nicht für ein zweites Gleis zur Verfügung steht, was sind die Alternativen, die für den 2-gleisigen Ausbau geprüft werden? Ist die Landesregierung mit der ÖBB dazu schon in Gespräche eingestiegen?

Siehe Beantwortung 3a

- c. Die aktuell bevorzugten Varianten für die hochrangige Straßenverbindung in die Schweiz (Z- bzw. CP-Variante) würden sich ggf. zumindest teilweise für eine Bahntrasse eignen, da dadurch in den Güterbahnhof Wolfurt von der Schweiz südlich eingefahren werden könnte und somit Züge ohne Richtungswechsel weiter nach Deutschland durch einen etwaigen Pfändertunnel fahren könnten. Wurde von der Landesregierung die Nutzung des Straßenkorridors der hochrangigen Straßenanbindung in die Schweiz für eine Bahntrasse in Erwägung gezogen und dies mit den relevanten Unternehmen ASFINAG und ÖBB diskutiert? Wenn ja, was ist der aktuelle Status dazu? Wenn nein, warum spielt dieses Szenario keine Rolle für die Landesregierung?

---

<sup>3</sup> Lt. Auskunft ÖBB Infrastruktur AG – Geschäftsbereich PNA

Im Zuge des konsensorientierten Planungsverfahrens „Mobil im Rheintal“ wurden in den Jahren 2008 bis 2011 zahlreiche Alternativen für umfassende Mobilitätslösungen im Unteren Rheintal untersucht, darunter auch die Kombination von straßenbaulichen Maßnahmen und Maßnahmen im Öffentlichen Verkehr. Eine gemeinsame, neue Trasse einer hochrangigen Straßenverbindung kombiniert mit einer Bahntrasse in neuer Lage wurde nicht geprüft. Als Bestvariante wurde eine Kombination aus Maßnahmen zur Verbesserung des Öffentlichen Verkehrs (Alternative Bahn/Metrobus/Bus) unter Verwendung der bestehenden Bahntrasse, Push-&Pull-Maßnahmen, Maßnahmen im Güterverkehr und Maßnahmen zur Verbesserung der Straßeninfrastruktur (Variante Z oder CP) mit breitem Konsens empfohlen.

Die bestehende Bahntrasse weist aufgrund ihrer Nähe zu den Siedlungsgebieten (siehe Lustenau, Hard-Fußach sowie die neue Haltestelle Lauterach-West) eine geeignetere Lage auf, um die ÖPNV-Mobilitätsbedürfnisse der Bevölkerung zu bedienen, weshalb eine Bahntrasse in neuer Lage nicht geprüft wurde.

Mit freundlichen Grüßen

Für die Vorarlberger Landesregierung  
Der Landesrat

Johannes Rauch