

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 MMag. Daniel Zadra
Landhaus
6900 Bregenz

Bregenz, am 13.10.2022

**Anfrage gem. § 54 der GO des Vorarlberger Landtages:
Mehr Güter auf die Schiene: Wie bekommen wir es wirklich umgesetzt?**

Sehr geehrte Herren Landesräte,

im Mobilitätskonzept Vorarlberg 2019 wurde der Güterverkehr als ein Schwerpunkt-Handlungsfeld der künftigen Vorarlberger Verkehrspolitik fixiert. Vor allem die dynamische Entwicklung des Güterverkehrs in den vergangenen Jahren – mit sehr hohen Zuwachsraten im grenzüberschreitenden Verkehr zwischen Vorarlberg, Deutschland und der Schweiz – macht eine intensive Betrachtung der Materie notwendig.

Die Datenbasis für den Güterverkehr in Vorarlberg war bislang laut eigenen Aussagen der Vorarlberg Landesregierung nur lückenhaft vorhanden. Zudem seien die Handlungsoptionen des Landes Vorarlberg aufgrund der Vielzahl an Akteuren – national wie international – komplex und schwierig.¹ Deshalb wurde im Herbst 2020 die Erarbeitung eines „Güterverkehrskonzepts Vorarlberg“ gestartet, welches in einem kooperativen Prozess zwischen den Fachabteilungen des Landes, den Vertreter:innen der transportierenden und verladenden Wirtschaft und weiteren relevanten Akteuren gemeinsam erarbeitet und dessen Maßnahmen von den Akteuren dann gemeinsam getragen bzw. umgesetzt werden sollen.

Essenziell für so ein Vorhaben, das sich im Ausbau über mehrere Jahrzehnte erstrecken wird, ist eine fundierte und breit getragene Datenlage.

Doch offenbar genau an dieser Datenlage gibt es massive Zweifel, wie die Industriellenvereinigung Vorarlberg (IV) in einer Pressekonferenz am Dienstag, den 11. Oktober 2022 schilderte. Als Grundlage für die Prognose zum Ausbau der Schieneninfrastruktur für den Güterverkehr kamen scheinbar Zahlen aus der Vergangenheit zur Anwendung.

Zudem wurden angeblich die Betriebe im Land nicht befragt, wie viel sie künftig über die Schiene abtransportieren werden. Das habe zur Folge, dass sowohl das Land wie die ÖBB den Bedarf massiv unterschätzen. Eine im Auftrag der IV durchgeführte Studie ergebe andere Zahlen für den Güterverkehr wie die Studie

¹ <https://vorarlberg.at/-/gueterverkehrskonzept-vorarlberg>

des Landes. Die dem Güterverkehrskonzept zugrunde gelegte Studie von Land und ÖBB würde zu falschen Schlüssen führen, die in der Praxis der Realität so nicht genügen würden.

Besonders entscheidend sei dabei die Tatsache, dass die vom Land prognostizierte Nachfrage für das Jahr 2040 bereits heute vorhanden sei. Denn schon heute würden auf der Strecke Wolfurt – Lauterach Süd nicht wie im Güterverkehrskonzept angegeben sechs, sondern 27 Güterzüge pro Tag verkehren. Dieser Wert von heute – dem Jahr 2022 – übertreffe also teilweise die Prognosen für das Jahr 2040. Das Land unterschätze den aktuellen Bedarf bereits um das fast Fünffache. Hinsichtlich der Prognosen für das Jahr 2040, gehe die Schere natürlich dementsprechend massiv weiter auseinander. Außerdem findet laut IV der Güterverkehr gegenüber dem Personenverkehr unzureichend Beachtung. Dies zeigt sich z.B. daran, dass ein Personenzug weniger als sieben Stunden nach Wien benötigt, ein Güterzug hingegen mehr als zwei Tage.²

Eine fundierte Datenbasis ist für jede Studie essenziell! Doch wie so oft in Österreich mangelt es offenbar genau an dieser fundierten Grundlage. Dies erlaubt einerseits keinen verlässlichen Ausblick in die Zukunft und macht andererseits Handlungsanleitungen für die Zukunft beinahe unmöglich. Klares Ziel muss sein, dass der Gütertransport vermehrt auf die Schiene verlagert wird und unsere Straßen damit entlastet werden. Wenn aber der Bedarf schon jetzt massiv unterschätzt wird, kann dieser Plan nicht funktionieren, vor allem wenn die dem Güterverkehrskonzept zugrunde liegende Studie mit veralteten Daten arbeitet.³

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

A N F R A G E

1. Welche Datenbasis bzw. Studien wurden für das Güterverkehrskonzept des Landes Vorarlberg herangezogen? Bitte um vollständige Übermittlung dieser Studien.
2. Inwiefern wurden Planungsannahmen aus der SMA-Studie in das Güterverkehrskonzept übernommen? Bitte um Erläuterung, welche konkreten Ergebnisse der SMA-Studie in welcher Form in das Güterverkehrskonzept eingeflossen sind.
3. Es steht der Vorwurf im Raum, dass beim Güterverkehrskonzept mit veralteten Daten aus dem Jahr 2019 gearbeitet wurde. Können Sie den Vorwurf nachvollziehen bzw. dürfen wir Sie bitten, dazu Stellung zu nehmen? Wie erklären Sie sich die Unterschiede von den Datengrundlagen im Güterverkehrskonzept in Bezug auf den Ist-Zustand

² <https://vorarlberg.iv.at/IV-News/IV-Vorarlberg-News/IV-Vorarlberg-Vize-Praesident-Hubert-Rhomberg-zur-Sc.de.html>

³ <https://vorarlberg.orf.at/stories/3177589/>

und den Bedarf an Güterzügen im Rheintal zu der von der IV präsentierten Studie?

4. Ist Ihnen die IV-Studie bekannt und wenn ja, wie bewerten Sie diese?
5. Wie oft und bei welchen Anlässen wurde mit einzelnen Unternehmen – und explizit nicht generell mit der Wirtschaftskammer Vorarlberg oder der Industriellenvereinigung Vorarlberg – über deren Bedarf gesprochen?
 - a. Wie wurde ihr Bedarf erhoben? Gab es dazu quantitative oder nur qualitative Aussagen in Bezug auf Schienen- und Straßenverkehr? Wenn quantitativ, welcher Bedarf wurde genannt?
 - b. Wie wurde dieser Bedarf im Güterverkehrskonzept berücksichtigt?
 - c. Mit wie vielen Unternehmen wurde in welchem Zeitraum gesprochen? Bitte um Übermittlung einer Liste mit allen kontaktierten Unternehmen.
6. Im Selbstständigen Antrag 33/2016 und in der Ausschussvorlage 111/2020 – die einstimmig angenommen wurden – hat der Vorarlberger Landtag die Vorarlberger Landesregierung zum Handeln aufgefordert. Welche Abstimmungen sind seither mit den Nachbarländern erfolgt, um gleisgebundene Kapazitäten im Güterverkehr zu erhöhen. Welches sind die relevanten Akteure, mit denen die Abstimmungen erfolgte? Bitte um Auflistung aller bisheriger, in Angriff genommener Arbeitspakete und deren genauer Umsetzungsstand.
7. Was ist der Status und die nächsten konkreten Schritte zur raumplanerischen Vorsorge – wie im Antrag 33/2016 und in der Ausschussvorlage 111/2020 gefordert und laut ORF Vorarlberg von Landesrat Zadra angesprochen – in Vorarlberg, um eine leistungsfähige grenzüberschreitende Bahninfrastruktur in Zukunft zu realisieren? Was ist der konkrete Plan zur Flächensicherung im Rheintal für ein notwendiges drittes und viertes Gleis (inkl. bitte um Angabe von Terminzielen)?

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

LAbg. KO Dr. Sabine Scheffknecht PhD
LAbg. Johannes Gasser, MSc Bakk. BA
LAbg. Garry Thür lic.oec.HSG
NEOS Landtagsklub
Landhaus
6900 Bregenz

Im Wege der Landtagsdirektion

Bregenz, am 03. November 2022

Betreff: Mehr Güter auf die Schiene: Wie bekommen wir es wirklich umgesetzt?
Anfrage vom 13. Oktober 2022, Zl. 29.01.353

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

zu Ihrer Anfrage gemäß § 54 der Geschäftsordnung des Vorarlberger Landtags „Mehr Güter auf die Schiene: wie bekommen wir es wirklich umgesetzt?“ erlauben wir uns wie folgt Stellung zu nehmen:

1. Welche Datenbasis bzw. Studien wurden für das Güterverkehrskonzept des Landes Vorarlberg herangezogen? Bitte um vollständige Übermittlung dieser Studien.

Im Zuge der Erarbeitung des Güterverkehrskonzepts Vorarlberg wurde von den Auftragnehmern (ARGE Rapp Trans AG/BOKU Wien) eine Datenbasis für den Güterverkehr in Vorarlberg aus verschiedensten Quellen (u. a. Stat Cube der Statistik Austria, ÖBB Infrastruktur AG, Asfinag, Land Vorarlberg) erarbeitet und zusammengeführt. Aufgrund der Bearbeitungszeit des Güterverkehrskonzeptes (Datenanalyse Herbst 2020 bis Frühjahr 2021) und dem Ziel einer einheitlichen Datenbasis wurde auf einen einheitlichen Datenbestand des Jahres 2019 abgezielt, wodurch eine allfällige Verfälschung der Ergebnisse durch die Corona-Pandemie 2020 vermieden wurde. Diese Datenbasis inklusive der Quellenangaben findet sich als PDF-Dokument „Güterverkehrskonzept – Ergebnisse Datenanalyse, Onlinebefragung und Interviews“ auf der Website www.vorarlberg.at/gueterverkehrskonzept.

2. Inwiefern wurden Planungsannahmen aus der SMA-Studie in das Güterverkehrskonzept übernommen? Bitte um Erläuterung, welche konkreten Ergebnisse der SMA-Studie in welcher Form in das Güterverkehrskonzept eingeflossen sind.

Das verkehrsträgerübergreifende Güterverkehrskonzept, das von der Rapp Trans AG und der BOKU Wien erarbeitet wurde, dient der Sicherstellung eines effizienten Logistik- und Güterverkehrssystems im Land und der Minimierung der negativen Auswirkungen des Güterverkehrs. Das breit abgestimmte und unter Einbindung aller relevanter Akteur:innen erarbeitete Güterverkehrskonzept umfasst konkrete Maßnahmen im Bereich Güterverkehr und Logistik im Land und ist stark umsetzungsorientiert. Entscheidend für den Erfolg des Güterverkehrskonzeptes ist daher die Umsetzung der auf Basis der Datenanalyse formulierten Maßnahmen.

Auftrag der SMA + Partner AG war es, entsprechend der Anforderungen des Güter- und Personenverkehrs sowie grenzüberschreitender Ziele und Rahmenbedingungen Fahrplankonzepte zu entwickeln und dafür erforderliche Infrastrukturmaßnahmen zu identifizieren. Die für den Güterverkehr maßgeblichen Anforderungen (Bestands- und Prognosedaten) wurden durch die ÖBB Infrastruktur AG eingebracht, die für sämtliche ihrer Abschnitte im österreichischen Netz über detaillierte Zahlen hinsichtlich aller Zugkategorien (z.B. Nah- und Ferngüterzüge) verfügt.

Aufgrund der parallelen Bearbeitung der beiden Projekte wurde auf eine Abstimmung zwischen den beiden Prozessen großer Wert gelegt. So fand u. a. im September 2021 eine Besprechung der Auftragnehmer (Rapp Trans AG, BOKU Wien, SMA + Partner AG) und Auftraggeber (ÖBB Infrastruktur AG, Land Vorarlberg) zur gegenseitigen Information und Validierung der analysierten Daten und Zwischenergebnisse statt (u. a. Schwerpunkte GVK, Prognosen Schienengüterverkehr, Güterverkehrstrassen).

Die wesentlichen den Schienengüterverkehr betreffenden Ergebnisse der Studie der SMA + Partner AG wurden abschließend im Endbericht zum Güterverkehrskonzept Vorarlberg abgebildet (siehe S. 56 des Endberichts). Die Erkenntnisse aus der SMA-Studie und der Analysen des Güterverkehrskonzepts sind in die Formulierung der Maßnahme M3.1 „Ganzheitliches Zielbild für den Schienengüterverkehr entwickeln“, welche 2023/24 bearbeitet werden soll, eingeflossen. Außerdem wurde die Maßnahme M3.7 „Ermittlung des Verlagerungspotentials: Verkehre von der Straße auf die Schiene verlagern“ im Güterverkehrskonzept definiert. Im Zuge der Umsetzung dieser Maßnahme sollen die Potentiale des Schienengüterverkehrs sowohl im Binnenverkehr als auch im Import- bzw. Exportverkehr gemeinsam mit der verladenden Wirtschaft ermittelt und evaluiert werden. Die detaillierte Maßnahmenbeschreibung findet sich auf S. 114 bzw. 116 des Endberichts zum Güterverkehrskonzept.

3. Es steht der Vorwurf im Raum, dass beim Güterverkehrskonzept mit veralteten Daten aus dem Jahr 2019 gearbeitet wurde. Können Sie den Vorwurf nachvollziehen bzw. dürfen wir Sie bitten, dazu Stellung zu nehmen? Wie erklären Sie sich die Unterschiede von den Datengrundlagen im Güterverkehrskonzept in Bezug auf den Ist-Zustand und den Bedarf an Güterzügen im Rheintal zu der von der IV präsentierten Studie?

Wie in der Beantwortung von Frage 1 erläutert, erfolgte die Erarbeitung einer Datenbasis im Rahmen des Güterverkehrskonzepts im Herbst 2020 und Frühjahr 2021. Somit wurde als einheitliche Datenbasis das Jahr 2019 festgelegt und dadurch die allfällige Verfälschung der Ergebnisse durch die Corona-Pandemie 2020 vermieden.

Das Güterverkehrskonzept wurde unter starker Einbindung der relevanten Akteur:innen, vor allem der Vertreter:innen aus der Wirtschaft, der Gebietskörperschaften (Bund, Land, Regionen, Gemeinden und Nachbarregionen), der Infrastrukturbetreiber sowie von Interessensvertretungen und Initiativen vorgenommen. Die Industriellenvereinigung Vorarlberg war im Prozess zum Güterverkehrskonzept sowohl im Lenkungsausschuss als auch im Projektteam vertreten und stimmte sowohl allen Inhalten als auch sämtlichen Bearbeitungsschritten des Güterverkehrskonzeptes stets zu.

Die Daten zum bestehenden Schienengüterverkehr 2019 pro Streckenabschnitt stellen eine Auswertung des Betriebsprogramms für den Bestand auf dem Netz der ÖBB-Infrastruktur AG dar: Die Daten repräsentieren das **reale Verkehrsaufkommen** in einem Jahr und beinhalten die durchschnittliche Anzahl von Zügen an einem durchschnittlich belasteten Werktag. Grundlage ist die Jahresauswertung der **tatsächlich gefahrenen Züge**, wobei die Quelldaten aus dem System ARAMIS¹ stammen. Da die von der Industriellenvereinigung Vorarlberg präsentierte Studie keine Datenquellen enthielt, führte das Land am 25.10.2022 ein Hintergrundgespräch mit dem Autor der IV-Studie, dem Ingenieur- & Consultingbüro Dr.-Ing. Ralf Chaumet. Seitens des Studienautors wurde erläutert, dass seine Erhebung und Analyse auf einer Zählung von Trassen, die er dem Güterverkehr zuordnet, in zur Verfügung gestellten **Bildfahrplänen** an Werktagen beruht. In Bildfahrplänen sind jene Trassen mit entsprechenden Verkehrstagen² abgebildet, welche die Eisenbahnverkehrsunternehmen im Zuge der Erstellung des Netzfahrplans vor Beginn der Fahrplanperiode bestellen und danach zugewiesen bekommen. Im Schienengüterverkehr herrscht üblicherweise eine höhere Volatilität als im Personenverkehr, weshalb es häufig zu Abweichungen gegenüber den ursprünglich durchgeführten Bestellungen kommt (so verkehren etwa Güterzüge kurzfristig nicht oder an weniger Verkehrstagen als ursprünglich geplant oder es werden zusätzliche Güterzüge kurzfristig als sogenannte „Ad-hoc-Bestellungen“ angemeldet). Die in der IV-Studie aus den Bildfahrplänen abgeleiteten Zahlen stimmen mit den ARAMIS-basierten Zahlen der tatsächlich gefahrenen Züge nicht überein.

Für die langfristige Infrastrukturdimensionierung bildet das Betriebsprogramm eine wesentliche Grundlage; es wird in Planungsprozessen und Verfahren zur Beurteilung der bestehenden Verkehre herangezogen. Um entsprechende Konsistenz sicherzustellen, wurden diese Auswertungen auch für die Analysen der SMA-Studie herangezogen.

¹ ARAMIS („Advanced Railway Automation Management Information System“) ist das bei der ÖBB Infrastruktur AG im Einsatz befindliche Zugdispositionssystem, in dem jede Zugfahrt mit ihren entsprechenden Daten erfasst wird.

² Z. B.: „Zug verkehrt nur an Dienstagen“, „Zug verkehrt nicht an Sonntagen“.

4. Ist Ihnen die IV-Studie bekannt und wenn ja, wie bewerten Sie diese?

Das Vorliegen einer Studie der Industriellenvereinigung Vorarlberg wurde den Verantwortlichen des Landes erst durch die Pressekonferenz der IV am 11.10.2022 bekannt.

Die Studie der Industriellenvereinigung Vorarlberg wurde auf Anforderung der zuständigen Fachabteilung am 12.10.2022 an das Land Vorarlberg übermittelt. Die unterschiedlichen Ergebnisse der beiden Studien wurden unter Beiziehung der Expert:innen der ÖBB-Infrastruktur AG sowie der SMA + Partner AG bewertet.

Gemäß dieser Analyse besteht keine Veranlassung, aufgrund der Kritik der IV-Studie die Ergebnisse der SMA-Studie infrage zu stellen. In der IV-Studie erfolgt anhand einer Fallanalyse zum Bereich Wallenmahd (AB Rhomberg, Blum) die allgemeine Beurteilung der SMA-Studie. Sodann werden Schlussfolgerungen für den strategischen Infrastrukturausbau und allgemeine Systemüberlegungen für den Güterverkehrs Vorarlberg getroffen.

Die in der SMA-Studie berücksichtigten Systemtrassen gewährleisten speziell für langlaufende Güterzüge weitgehend durchgehende, überholungsfreie Trassen. Zusätzlich zu diesen langlaufenden Systemtrassen sind in den einzelnen Abschnitten zusätzliche kurzlaufende Fahrten – etwa für Überstellfahrten – möglich. Diese sind nicht für einzelne Abschnitte gesondert abgebildet. In der SMA-Studie wird explizit darauf hingewiesen, dass die Bedienung der einzelnen Anschlussbahnen nicht im Detail untersucht wurde. Eine vertiefte Prüfung bezüglich der Anzahl der Zustellfahrten sowie der kapazitätsschonenden Anbindung soll in weiterführenden Planungen berücksichtigt werden (siehe auch Beantwortung der Frage 5b).

Im Zielnetz-Prozess des Bundes wie auch in der SMA-Studie geht es um die Identifikation großer, vordringlicher Erweiterungsbedarfe, gewissermaßen aus großer Flughöhe betrachtet. Im Vordergrund steht der schrittweise, bedarfsgerechte Ausbau des Schienennetzes in Österreich. Detailbetrachtungen zu Weichen, Signalstandorten oder Betriebsprogrammen im Zusammenhang mit einzelnen Anschlussbahnen erfolgen erst bei nachgelagerten Untersuchungen (im Prozessschritt „Infrastrukturentwicklung“) oder anlassbezogen (Errichtung/Ausbau von Anschlussbahnen, lokale Steigerungen von Transportmengen etc.). Im Rahmenplan der ÖBB Infrastruktur AG sind Mittel für Maßnahmen enthalten, die (noch) nicht lokal verortet sind (u. a. für die Herstellung güterzuglanger Überholgleise).

Exkurs zur Anschlussbahn Rhomberg/Blum:

Die Dynamik und das steigende Interesse der Verlager im Bereich Wallenmahd sind aus Sicht des Landes sehr positiv und auch bereits bekannt. Vor wenigen Jahren erfolgte bereits eine Verbesserung durch die signaltechnische Einbindung der Anschlussbahn. Im Zuge dessen wurde als Alternative seitens ÖBB Infra auch die Errichtung eines zusätzlichen Ausziehgleises geprüft, jedoch aus Wirtschaftlichkeitsgründen zunächst nur die signaltechnische Einbindung umgesetzt. Zudem wurden bereits 2021 erste Überlegungen über eine Südeinfahrt zum Rhomberg-Steinbruch kommuniziert und vor wenigen Wochen ein erstes Gespräch mit der

Fa. Blum zu deren Ausbauplänen geführt. Gemäß Lenkungsausschuss Infrastruktur (Bund/ÖBB Infra/Land) sollen iwF Gespräche mit allen relevanten Unternehmen im Umfeld geführt werden und eine detaillierte Gesamtbetrachtung des Gebietes und der Anschlussbahninfrastruktur (Betriebsprogramm, Weichen, Signale, Gleislängen...) erfolgen. Fachabteilung, eisenbahntechnischer Sachverständiger des Landes, sowie die im Land zuständige Stelle für die Abwicklung von eisenbahnrechtlichen Verfahren sind bereits informiert und aktiv. Der Prozess wurde unabhängig vom Bekanntwerden des Papiers der IV/Fa. Rhomberg in die Wege geleitet.

5. Wie oft und bei welchen Anlässen wurde mit einzelnen Unternehmen – und explizit nicht generell mit der Wirtschaftskammer Vorarlberg oder der Industriellenvereinigung Vorarlberg – über deren Bedarf gesprochen?

a. Wie wurde ihr Bedarf erhoben? Gab es dazu quantitative oder nur qualitative Aussagen in Bezug auf Schienen- und Straßenverkehr? Wenn quantitativ, welcher Bedarf wurde genannt?

Die qualitative Erhebung des Handlungsbedarfs im Güterverkehr erfolgte im Güterverkehrskonzept u. a. durch

- Eine Onlinebefragung im Dezember 2020, bei dem über einen Verteiler der Wirtschaftskammer Vorarlberg alle Güterbeförderungsunternehmen und Spediteure, die Industrie und die großen Handelsbetriebe angeschrieben wurden (Sample von rund 600 Betrieben). Zudem wurde über den Verteiler des VNL (Verein Netzwerk Logistik) zu einer Teilnahme an der Online-Befragung eingeladen. Insgesamt beteiligten sich etwa 60 Unternehmen an der Online-Umfrage. Die wesentlichen Ergebnisse finden sich im PDF-Dokument „Güterverkehrskonzept – Ergebnisse Datenanalyse, Onlinebefragung und Interviews“ (S. 46–58) auf der Website www.vorarlberg.at/gueterverkehrskonzept.
- 11 vertiefende Interviews im November 2020 mit Vertreter:innen aus den Bereichen Wirtschaft, Infrastruktur und Zoll. Die wesentlichen Ergebnisse finden sich im PDF-Dokument „Güterverkehrskonzept – Ergebnisse Datenanalyse, Onlinebefragung und Interviews“ (S. 59–67) auf der Website www.vorarlberg.at/gueterverkehrskonzept.
- Das „Stakeholderforum Wirtschaft“ am 02.02.2021, zu dem über die Verteiler der WKV und des VNL eingeladen und in welchem mit rund 30 Akteur:innen aus der Wirtschaft der Handlungsbedarf in den einzelnen Handlungsfeldern zum Güterverkehrskonzept diskutiert wurde. Die wesentlichen Ergebnisse finden sich im PDF-Dokument „Güterverkehrskonzept-Protokoll-Stakeholderforum“ auf der Website www.vorarlberg.at/gueterverkehrskonzept.
- Zwei „Sounding Boards“, durchgeführt am 15.04.2021 und 18.10.2021, mit insgesamt rund 100 Vertreter:innen der Wirtschaft und der Gebietskörperschaften (Bund, Land, Regionen, Gemeinden und Nachbarregionen) als Resonanzgruppe. In den Veranstaltungen wurden die Stoßrichtungen in den einzelnen Themenfeldern, die Maßnahmen und deren Priorisierung eingehend diskutiert und Anregungen für Ergänzungen und geänderte Priorisierungen aufgenommen. Die wesentlichen Ergebnisse finden sich in den PDF-Dokumenten „Güterverkehrskonzept-Protokoll-1. Sounding Board“ und „Güterverkehrskonzept-Protokoll-2.Sounding Board“ auf der Website www.vorarlberg.at/gueterverkehrskonzept.

Eine Auflistung aller Beteiligten im Lenkungsausschuss, Kernteam, in den Arbeitsgruppen, im Stakeholderforum und in den Sounding Boards findet sich im Anhang (S. 107–109) des Endberichts zum Güterverkehrskonzept.

All diese Beteiligungsformate wurden mit den Vertreter:innen der Industriellenvereinigung Vorarlberg, die im Prozess zum Güterverkehrskonzept sowohl im Lenkungsausschuss als auch im Projektteam vertreten waren, einvernehmlich festgelegt. Darüber hinaus artikulierte die Industriellenvereinigung Vorarlberg keine Hinweise hinsichtlich der Notwendigkeit weiterer Beteiligungsformate.

Ergänzend dazu erfolgte zur quantitativen Abschätzung des zukünftigen Güterverkehrsaufkommens eine Auseinandersetzung mit nationalen und internationalen Verkehrsprognosen im Güterverkehr, siehe S. 58 des Endberichts zum Güterverkehrskonzept.

Die in der SMA-Studie verwendeten Prognosezahlen zur quantitativen Prognose der Steigerung des Verkehrsaufkommens im Schienengüterverkehr basieren auf der Verkehrsprognose Österreich 2025+, welche die Entwicklungen in den nächsten 15 Jahren abbildet. Darin sind starke Steigerungen gegenüber dem Bestand abgebildet, was die Erstellung eines Wachstumspfad für den Schienengüterverkehr in den nächsten Jahren ermöglicht.

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 evaluiert und gegebenenfalls angepasst. Die Notwendigkeit eines weiteren intensiven Austauschs lässt sich aus den Maßnahmen M 3.7 auf Seite 78 des Güterverkehrskonzepts ableiten.

Die Verkehrsprognose Österreich 2040 befindet sich aktuell in Erarbeitung. Nach Fertigstellung werden laufende Projektplanungen evaluiert und gegebenenfalls angepasst. Die Notwendigkeit eines weiteren intensiven Austauschs lässt sich aus den Maßnahmen M 3.7 auf Seite 78 des Güterverkehrskonzepts ableiten.

b. Wie wurde dieser Bedarf im Güterverkehrskonzept berücksichtigt?

Der generelle Handlungsbedarf in den einzelnen Bereichen des Güterverkehrs wurde in Kapitel 4 des Güterverkehrskonzepts dargestellt (S. 60–66 des Endberichts). Hier wurde als eine Herausforderung die *„eingeschränkte Erreichbarkeit von Unternehmen auf der Schiene inkl. Engpässe im Schienennetz und Trassenkonflikte; teilweise erschwerter Zugang von Anschlussbahnen“* festgehalten.

Die vertiefte Auseinandersetzung mit einzelnen Anschlussbahnen war nicht Ziel des Güterverkehrskonzeptes. Es wurde aber die Erarbeitung eines „ganzheitlichen Zielbilds für den Schienengüterverkehr“ als prioritäre Maßnahme (M3.1) empfohlen, die für 2023/24 vorgesehen ist. Dazu soll einerseits eine Zielvorstellung 2040 zu Bahnstrecken mit Güterverkehr, zu den notwendigen Verladeanlagen und Güterbahnhöfen entwickelt werden, andererseits soll bei der Weiterentwicklung von Fahrplankonzepten im Personenverkehr auf die Anforderungen des Güterverkehrs Rücksicht genommen werden. Darüber hinaus sollen zusätzliche Gleiskapazitäten geschaffen werden, um die Rahmenbedingungen für den Güterverkehr auf der Schiene zu verbessern, vor allem zwischen Feldkirch und Bregenz und Richtung Deutschland. Weiters sollen Systemtrassen für den Güterverkehr vorgesehen, das Kapazitätsangebot des Güterverkehrs in die Langfristplanung aufgenommen und Güterverkehr-Slots zu logistisch sinnvollen Zeiten zugelassen werden. Die Ergebnisse der laufenden Studie zur Schienennetzentwicklung im Land Vorarlberg sollen in diesem Zielbild berücksichtigt werden. Für den kurz- bis mittelfristigen Horizont sollen Prozesse zur Abstimmung von Personen- und Güterverkehrsanforderungen entwickelt werden, die bereits im Vorfeld der Trassenbestellung eine ganzheitliche Betrachtung ermöglichen und so Konflikte reduzieren.

Schließlich wurde die Maßnahme M 3.5 „Verladeanlagen in der Fläche: Unterstützung bei Entwicklung und Nutzung leistungsfähiger Anschlussbahnen“ empfohlen, in welcher zukünftig die Errichtung neuer sowie die Reaktivierung und Optimierung und Erweiterung bestehender Verladeanlagen (Anschlussbahnen, allgemeine Ladegleise und sonstige Bestandssachen) verstärkt unterstützt werden soll. Hier soll der Fokus auf das Gesamtnetz gelegt (z. B. Bündelung von Anschlussgleisen an Standorten mit leistungsfähiger Netzeinbindung; Entflechtung von Durchgangs- und Bedienverkehr; Verbesserung der signaltechnischen Einbindung) und darauf geachtet werden, dass die entsprechenden Kapazitäten auf den Zulaufstrecken entwickelt werden.

Als problematisch wurde festgehalten, dass derzeit der Zugang zu Daten der Anschlussbahnen kaum möglich ist, welcher aber für eine evidenzbasierte Planung unabdingbar ist. Zudem sie hier auch nochmals auf M.3.7 im Güterverkehrskonzept hingewiesen.

c. Mit wie vielen Unternehmen wurde in welchem Zeitraum gesprochen? Bitte um Übermittlung einer Liste mit allen kontaktierten Unternehmen.

Die Teilnehmer:innen der Arbeitsgruppen, des Sounding Boards und des Stakeholderforums finden sich in den im Punkt 5a genannten Protokollen sowie im Anhang (S. 107–109) des Endberichts zum Güterverkehrskonzept.

Parallel dazu suchen die Verantwortlichen des Landes den periodischen Austausch zum Schienengüterverkehr mit den betroffenen Unternehmen, etwa in folgenden Formaten:

- Die Expertenrunde „Road to Rail Vorarlberg“, organisiert durch den VNL, welche zuletzt am 13.10.2022 tagte
- Das Treffen zwischen Klimaschutzministerin Leonore Gewessler, LR Zadra und Hubert Rhomberg beim „Speed-Dating“ der Industriellenvereinigung in Wolfurt am 26. September 2022
- Einzelgespräche auf politischer und Verwaltungsebene zum Thema Schienengüterverkehr und Anschlussbahnen, wie etwa das Gespräch zum Logistikstandort Dornbirn (Anschlussbahn Stöcken) zwischen Vertreter:innen der Fa. Blum, der ÖBB-Infrastruktur AG und des Landes Vorarlberg im September 2022
- Zwei Termine zum Informationsaustausch mit der Fa. Blum im Mai 2022, deren einer von LR Zadra, deren anderer von den Landesräten Tittler und Zadra wahrgenommen wurde
- Das Kamingespräch von LR Zadra und ÖBB-CEO Andreas Matthä mit Vertreter:innen der Industrie zum Thema Schienengüterverkehr im März 2022. Es nahmen insgesamt 21 Repräsentant:innen folgender Unternehmen teil:

11er Nahrungsmittel

Ölz

Waldverein

STAG

Haberkorn

Rauch

Loacker Recycling

Blum

Rhomberg Bau

Getzner

- 6. Im Selbstständigen Antrag 33/2016 und in der Ausschussvorlage 111/2020 – die einstimmig angenommen wurden – hat der Vorarlberger Landtag die Vorarlberger Landesregierung zum Handeln aufgefordert. Welche Abstimmungen sind seither mit den Nachbarländern erfolgt, um gleisgebundene Kapazitäten im Güterverkehr zu erhöhen. Welches sind die relevanten Akteure, mit denen die Abstimmungen erfolgte? Bitte um Auflistung aller bisheriger, in Angriff genommener Arbeitspakete und deren genauer Umsetzungsstand.**

Im Rahmen der SMA-Studie erfolgte sowohl von der ÖBB Infrastruktur AG als auch von den Studienautoren eine Analyse der Linientaktkarten in Richtung Schweiz und Deutschland sowie eine Abstimmung und Berücksichtigung der Planungen der Schweiz (STEP 2035) und Deutschlands (Deutschlandtakt 2030+) hinsichtlich der zu erwartenden Mengen an grenzüberschreitenden Güterverkehrszügen. Die in den Planungen der Nachbarländer abgebildeten Verkehrsmengen basieren auf dem bestehenden und geplanten Ausbaugrad (z. B. Länge der zweigleisigen Streckenabschnitte, Anzahl und Konfiguration der Bahnhöfe) und den Streckenparametern (z. B. Elektrifizierung, Streckenklasse) der Zulaufstrecken in Deutschland und der Schweiz, welche die Möglichkeiten für die Nutzung durch den grenzüberschreitenden Schienengüterverkehr einschränken. Darüber hinaus steht das BMK in regelmäßigem Austausch mit den zuständigen Ministerien bzw. Bundesämtern der Nachbarländer, etwa im Rahmen der Sitzungen zur Umsetzung der Vereinbarung Österreich – Schweiz über die Zusammenarbeit bei der weiteren Entwicklung des Eisenbahnwesens.

- 7. Was ist der Status und die nächsten konkreten Schritte zur raumplanerischen Vorsorge – wie im Antrag 33/2016 und in der Ausschussvorlage 111/2020 gefordert und laut ORF Vorarlberg von Landesrat Zadra angesprochen – in Vorarlberg, um eine leistungsfähige grenzüberschreitende Bahninfrastruktur in Zukunft zu realisieren? Was ist der konkrete Plan zur Flächensicherung im Rheintal für ein notwendiges drittes und viertes Gleis (inkl. bitte um Angabe von Terminzielen)?**

Wie in der LT-Entscheidung 33/2016 gefordert, erfolgten in den vergangenen Jahren umfangreiche Arbeiten zur Erhebung der Grundlagen sowie internationale Abstimmungen über die Weiterentwicklung des (grenzüberschreitenden) Schienenverkehrs. Die Ergebnisse der SMA-Studie liegen seit Frühjahr 2022 vor, das Konzept BODANRAIL 2040/2045 wurde Ende Juni 2022 von den Regierungschefs der Internationalen Bodenseekonferenz (IBK) verabschiedet. Sowohl in BODANRAIL 2045 als auch in der SMA-Studie wurde der Bedarf nach Zweigleisigkeit in den Abschnitten Lochau–Bregenz und Hard–Lustenau festgehalten.

- **BODANRAIL:** Im ersten Teil des Projekts 2020/2021 wurden die Grundlagen erhoben und das neue Zielkonzept BODANRAIL 2045 erarbeitet. Im zweiten Teil des Projektes ab Mitte 2022 soll die konkrete Umsetzung mit einer kontinuierlichen Begleitung erfolgen, wobei die IBK hier vor allem begleitende Funktionen übernehmen kann, da die Umsetzung (etwa von Infrastrukturmaßnahmen) in der Regel die Aufgabe Dritter ist.
- **SMA-Studie:** Wie in der LT-Entscheidung 2016 und in der Ausschussvorlage 2020 gefordert, werden die erforderlichen Infrastrukturmaßnahmen derzeit durch eine Untersuchung von

Infrastrukturvarianten zur Aufnahme in das Zielnetz 2040 der ÖBB konkretisiert und im Zuge dieses Prozesses nach volkswirtschaftlichen Kriterien bewertet.

Hinsichtlich der Flächensicherung wurde nach Vorliegen der Ergebnisse der SMA-Studie zunächst im Infrastruktur-Lenkungsausschuss (Bund/ÖBB-Infra/Land) im April 2022 mit der ÖBB Infrastruktur festgehalten, dass erstens kein Verkauf von bahneigenen Grundstücken erfolgen werde, welche für Ausbauprojekte relevant sein könnten, und zweitens eine strikte Handhabung von Ausnahmen im Bauverbotsbereich zugesagt. Gesetzlich bietet § 42 Eisenbahngesetz die Grundlage:

„(1) Bei Hauptbahnen, Nebenbahnen und nicht-öffentlichen Eisenbahnen ist die Errichtung bahnfremder Anlagen jeder Art in einer Entfernung bis zu zwölf Meter von der Mitte des äußersten Gleises, bei Bahnhöfen innerhalb der Bahnhofsgrenze und bis zu zwölf Meter von dieser, verboten (Bauverbotsbereich).

(3) Die Behörde kann Ausnahmen von den Bestimmungen der Abs. 1 und 2 erteilen, soweit dies mit den öffentlichen Verkehrsinteressen vereinbar ist. Eine solche Bewilligung ist nicht erforderlich, wenn es über die Errichtung der bahnfremden Anlagen zwischen dem Eisenbahnunternehmen und dem Anrainer zu einer Einigung gekommen ist.“

Im Sommer 2022 fanden Arbeiten der ÖBB-Infrastruktur zusammen mit der Abteilung Raumplanung des Landes statt, um den aktuellen Bauverbotsbereich planlich digital darstellen und in weiterer Folge den Gemeinden zur Verfügung stellen zu können. Die Arbeiten sind noch nicht vollständig abgeschlossen. In welcher Form eine Flächensicherung über die Freihaltung des Bauverbotsbereichs nach § 42 EISbG erfolgen kann, ist Gegenstand weiterer Prüfungen.

Mit freundlichen Grüßen

MMag. Daniel Zadra
Landesrat

Mag. Marco Tittler
Landesrat