

Herrn Landesrat Mag. Marco Tittler
Herrn Landesrat MMag. Daniel Zadra
Landhaus
6900 Bregenz

Bregenz, 9. September 2022

Perspektiven für die Verkehrsplanung in Vorarlberg

Sehr geehrte Herren Landesräte,

die Notwendigkeit einer Verlagerung des Verkehrs von der Straße auf die Schiene ist aus umwelt- und klimapolitischen Aspekten unbestritten. Daher wird mit Hochdruck an einem Ausbau des Schienennetzes gearbeitet. Die zahlreichen damit einhergehenden Interessenskonflikte erschweren bekanntlich schnelle Lösungen.

Eine Unterflurlösung der Bahn zwischen Wolfurt und der Staatsgrenze bei Hörbranz wurde nach Vorstellung der „Variantenstudie ÖBB-Zielnetz 2040“ in den letzten Monaten heftig diskutiert. Bekanntlich tendieren die ÖBB zu der billigsten oberirdischen Variante, während Bregenz und die umliegenden Gemeinden einhellig eine unterirdische Variante vorziehen. Laut ÖBB soll die sog. Niveaulage näher untersucht werden.¹ Sie sieht einen oberirdischen zweigleisigen Ausbau zwischen Bregenz und Bahnhof Lochau, ein drittes Gleis Richtung Lauterach-Wolfurt und ein zweites Gleis Lustenau-Hard-Fußach vor. Definitive Entscheidungen sind allerdings noch nicht bekannt.

Im Gegensatz zu dieser Planung haben alle im liechtensteinischen Landtag vertretenen Parteien ein gemeinsames Postulat für eine Gesamtverkehrslösung an die Regierung übergeben.² Demnach „sollen sowohl der Bahnverkehr als auch der motorisierte Individualverkehr möglichst kompakt beieinander und überdeckt in Korridoren bzw. in die Erde abgesenkt werden, und zwar über das ganze Land hinweg.“³

¹ Vgl. Variantenstudie Bahn-Zielnetz 2040. Vorgestellt am 4.7.2022

² Vgl. [Volksblatt Li](#) vom 04.03.2022

³ [Vorarlberger Nachrichten](#), 22.08.2022

Eine *IG Mobiles Liechtenstein* und das daraus entstandene überparteiliche Begleitgremium arbeiteten für Liechtenstein eine "unterirdische Verkehrslösung" aus, die zudem noch Liechtensteins Raumproblem berücksichtigt. Dieser Plan sieht vor, dass im Fürstentum Liechtenstein in Zukunft der gesamte Hauptverkehr unterirdisch geführt werden soll.⁴

Die Vorarlberger Landesregierung kündigte in ihrem Mobilitätskonzept 2019 wiederum an, dass für eine Verbesserung der ÖV-Situation in Feldkirch die Zweckmäßigkeit einer längerfristigen Bahn-Südeinfahrt Feldkirch ohne Umrundung des Ardetzenberges (Bhf. Feldkirch-Tisis) geprüft werden soll.⁵ Nicht erwähnt wird dort, ob dabei auch eine Unterflurlösung untersucht wird.

Wegen der dynamischen Entwicklung des Güterverkehrs in den vergangenen Jahren, Bestrebungen zur weiteren Verlagerung von Güterverkehren auf die Schiene und eines wachsenden Online-Handels mit damit wachsenden Kurier-, Express- und Paket-Diensten wurde der Güterverkehr im Mobilitätskonzept 2019 als ein Schwerpunkt-Handlungsfeld der künftigen Vorarlberger Verkehrspolitik fixiert.

Zur Bewältigung des dringenden Handlungsbedarfs in Zusammenhang mit dem Güterverkehr wurde ein Güterverkehrskonzept in Auftrag gegeben. Darin sollen Lösungsvorschläge für anstehende Problempunkte erarbeitet werden. Diese betreffen u. a. Lärm- und Treibhausgasemissionen des Güterverkehrs, Konflikte zwischen Schienenpersonen- und Schienengüterverkehr, einen Abstimmungsbedarf der Logistikstandorte in einer übergeordneten Raumplanung (siehe Amazon), ungenügende Park-/Abstellmöglichkeiten für Lastwagen, die Erreichbarkeit von Unternehmen und Haushalten, Engpässe im Straßennetz, fehlende hochrangige Netzverbindungen, Behinderungen und lange Wartezeiten an den Grenzübergängen sowie beim Binnenzollamt Wolfurt.

Um zu erfahren, welche Maßnahmen die Vorarlberger Landesregierung prioritär und längerfristig plant, stelle ich gem. § 54 folgende

Anfrage:

1. Welche Konsequenzen ziehen Sie aus den Plänen der Liechtensteiner Verkehrsplaner:innen?
2. Welche Auswirkungen sind für die Verbindungen nach Liechtenstein zu erwarten?
3. Welche Folgen hat ein solcher Umbau für Vorarlberg?
4. Welche Unterschiede sehen Sie in der Machbarkeit von Unterflurlösungen zwischen Liechtenstein und Vorarlberg?

⁴ [Vorarlberger Nachrichten, 22.08.2022](#)

⁵ Mobilitätskonzept Vorarlberg 2019. S. 49

5. Könnte diese Planung in Liechtenstein auch ein Beispiel für den dicht besiedelten Raum im unteren Rheintal sein? Wenn ja, wie wollen Sie das in der Praxis umsetzen? Wenn nein, was sind Ihre Begründungen?
6. Wann hat die angekündigte Prüfung einer Bahn-Südeinfahrt Feldkirch ohne Umrundung des Ardetzenberges stattgefunden und was sind die Ergebnisse?

LABg. Dr. Martin Staudinger

Herrn
LAbg. Dr. Martin Staudinger
Landtagsklub SPÖ
im Hause

im Wege der Landtagsdirektion

Bregenz, am 30. September 2022

Betreff: LT-Anfrage, 29.01.338 – Perspektiven für die Verkehrsplanung in Vorarlberg

Sehr geehrter Herr Landtagsabgeordneter,

zu Ihrer Anfrage gemäß § 54 der Geschäftsordnung des Vorarlberger Landtags „Perspektiven für die Verkehrsplanung in Vorarlberg“ erlauben wir uns wie folgt Stellung nehmen:

1. Welche Konsequenzen ziehen Sie aus den Plänen der Liechtensteiner Verkehrsplaner:innen?

Das Amt der Vorarlberger Landesregierung hat bislang lediglich aus den Medien bzw. mündlich im Rahmen von bilateralen Treffen mit Vertreter*innen des Fürstentums Liechtenstein¹ grundsätzlich über das Postulat des Liechtensteiner Landtags an die Regierung des Fürstentums erfahren, welches auf der Initiative der „Interessengemeinschaft Mobiles Liechtenstein“ basiert.

Das auf der Homepage des Liechtensteiner Landtags einsehbare Postulat „Nachhaltiges und ganzheitliches Raumplanungs-Mobilitäts-Konzept für Liechtenstein“² enthält allgemeine Grundsätze und Zielsetzungen (Zentrale Forderung: die Prüfung einer gesamthaften Tieferlegung der hochrangigen Verkehrsinfrastrukturen (Bahn und Straße)), aber noch keine konkreten Planungen. Deshalb wird von der Liechtensteiner Regierung zunächst eine Postulatsbeantwortung vorbereitet

¹ Regierungstreffen der Regierung des Fürstentums Liechtenstein und der Vorarlberger Landesregierung am 27.09.2022; Lenkungsausschuss FL.A.CH. (zur Umsetzung der Vereinbarung Fürstentum Liechtenstein – Österreich über die Zusammenarbeit bei der weiteren Entwicklung des Eisenbahnwesens) am 15.09.2022

² Siehe www.landtag.li/files/attachments/Kombination3.pdf

Amt der Vorarlberger Landesregierung

Landhaus, Römerstraße 15, 6901 Bregenz, Österreich | www.vorarlberg.at | www.vorarlberg.at/datenschutz
marco.tittler@vorarlberg.at | T +43 5574 511 23000 | F +43 5574 511 923095
daniel.zadra@vorarlberg.at | T +43 5574 511 26000 | F +43 5574 511 926095

(Erarbeitung Prozessvorschlag, um eine Herangehensweise und die offenen Fragen zu einem solchen Großprojekt zu konkretisieren; aber u.a. auch Schnittstellen zu den Nachbarn aufzeigen).

Nachdem derzeit noch keine Planungen und Prozessvorschläge vorliegen, sieht das Land Vorarlberg derzeit auch keine Veranlassung bzw. Möglichkeit, Konsequenzen aus dem o.g. Postulat zu ziehen.

- 2. Welche Auswirkungen sind für die Verbindungen nach Liechtenstein zu erwarten?**
- 3. Welche Folgen hat ein solcher Umbau für Vorarlberg?**

Diese Fragen können zum gegenwärtigen Zeitpunkt aufgrund des derzeitigen Kenntnisstandes bzw. Projektstandes nicht beantwortet werden.

- 4. Welche Unterschiede sehen Sie in der Machbarkeit von Unterflurlösungen zwischen Liechtenstein und Vorarlberg?**
- 5. Könnte diese Planung in Liechtenstein auch ein Beispiel für den dicht besiedelten Raum im unteren Rheintal sein? Wenn ja, wie wollen Sie das in der Praxis umsetzen? Wenn nein, was sind Ihre Begründungen**

Die Vorarlberger Landesregierung hat im Jahr 2019 sowohl das Mobilitätskonzept Vorarlberg 2030 als auch das Raumbild Vorarlberg 2030 verabschiedet, welche in partizipativen Prozessen erarbeitet wurden und die Leitlinien für die künftige verkehrspolitische Arbeit bzw. das Leitbild für die künftige räumliche Entwicklung des Landes darstellen.

Aufbauend auf dem Mobilitätskonzept, dem Arbeitsprogramm der Landesregierung 2019-24 und einer Landtagsentschließung vom Oktober 2020 wird seitens des Amtes der Vorarlberger Landesregierung derzeit bekanntlich eine „Variantenstudie Bahn-Zielnetz 2040 Unteres Rheintal“ gemeinsam mit der ÖBB-Infrastruktur AG durchgeführt, in deren Rahmen die Machbarkeit verschiedener Varianten zur Weiterentwicklung der Bahninfrastruktur im Großraum Bregenz für den Zeithorizont 2040 untersucht wird (Zwischenergebnisse siehe www.vorarlberg.at/variantenstudie-bahn-zielnetz2040).

Eine Machbarkeit und Sinnhaftigkeit von Unterflurlösungen im Fürstentum Liechtenstein kann mangels konkreter Projektinformationen nicht beurteilt werden, weshalb auch keine Vergleiche bzw. Unterschiede zu den Untersuchungen des Landes gezogen werden können.

- 5. Wann hat die angekündigte Prüfung einer Bahn-Südeinfahrt Feldkirch ohne Umrundung des Ardetzenberges stattgefunden und was sind die Ergebnisse?**

Mögliche Trassenvarianten einer Bahn-Südeinfahrt wurden im Jahr 2004 bzw. 2008 im Zusammenhang mit den Planungen zum Stadttunnel Feldkirch betrachtet. Sie dienten u.a. zur Überprüfung, dass durch eine Straßentunnel-Lösung keine Zukunftsoptionen für allenfalls zu späterem Zeitpunkt umzusetzende Bahnösungen in diesem Raum eingeschränkt werden.

Im Zuge der Untersuchung „Flächensicherung und Langfrist-Entwicklungsoptionen Eisenbahninfrastruktur Vorarlberg 2040 und 2050+“ der SMA + Partner AG in den Jahren 2021-22 (Zusammenfassung siehe: <https://vorarlberg.at/-/sma-studie-veroeffentlichung-und-info>) wurde in den Szenarien für die sehr langfristigen Angebotskonzepte 2050+ eine neue Bahn-Südeinfahrt zugrunde gelegt. Diese Bahn-Südeinfahrt könnte je nach Szenario unterschiedliche Verkehre nach Liechtenstein aufnehmen (Szenario 1 und 2: stündlicher VREX Lochau – Buchs pro Richtung; Szenario 3: halbstündlicher VREX St. Margrethen – Feldkirch – Buchs pro Richtung), wobei die S-Bahn- und RJ-Verkehre zwischen Feldkirch und Buchs weiterhin über die bestehende Strecke um den Ardetzenberg abgewickelt würden. Eine bauliche Machbarkeit der Bahn-Südeinfahrt wurde im Rahmen der Studie der SMA + Partner AG nicht geprüft.

Für die Vorarlberger Landesregierung

Landesrat Mag. Marco Tittler

Landesrat MMag. Daniel Zadra