



Herrn
Landesstatthalter
Dr. Herbert Sausgruber
Landhaus
6900 Bregenz

Bregenz, 19. 8. 1993

**Betr.: Verkehrsprobleme in einer zukünftigen
Euroregion Bodensee**

Sehr geehrter Herr Landesstatthalter!

In einer zukünftigen Euroregion Bodensee, an deren Entstehen auch das Land Vorarlberg größtes Interesse hat, werden die Verkehrsprobleme dieser Region und deren Lösung eine große Rolle spielen. Auf der Nord-Südachse wird in den nächsten 20 Jahren im Güterverkehr eine Verdoppelung prognostiziert. Auf Schiene und Straße wird im gleichen Zeitraum mit einer Zunahme des Personenverkehrs von 50 % gerechnet. Da in Vorarlberg der Ausbau des Schienenverkehrs viel weiter fortgeschritten ist als in unseren Nachbarländern, muß unser Land an einer Verbesserung des Schienenverkehrs über unsere Grenzen hinaus besonders interessiert sein. Die schlechte wirtschaftliche Lage, die auch in unseren Nachbarländern besteht, scheint auch geplante Eisenbahn-Aus- und Neubauten in Frage zu stellen, die in einer zukünftigen Euroregion Bodensee von besonderer Bedeutung sind.

Ich stelle daher an Sie, sehr geehrter Herr Landesstatthalter, gemäß § 54 der Geschäftsordnung des Vorarlberger Landtages folgende

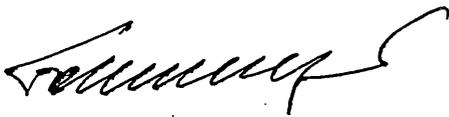
A N F R A G E :

- 1.) Wird die schwierige Wirtschaftslage eine Verzögerung bei den Bahnausbauten im Rahmen der NEAT bringen?
- 2.) Ist es richtig, daß der Ausbau der Zulaufstrecken durch die Ostschweiz, die auch für unser Land wichtig sind, nicht sichergestellt ist?
- 3.) Nach welchem Konzept will die Deutsche Bundesbahn den grenzüberschreitenden Schienenverkehr bei der
 - a) Personenbeförderung
 - b) Güterbeförderung
 verbessern?
- 4.) Nach wie vor wird der öffentliche Regionalverkehr, im Vergleich zum Straßenverkehr, von Grenzkontrollen behindert. Wann werden diese Hemmnisse endlich abgebaut werden können?

5.) Halten Sie die Anschaffung einer dritten Fähre zwischen Friedrichshafen und Romanshorn für notwendig? Wenn ja, ist an eine finanzielle Mitbeteiligung unseres Landes, z. B. über die IBK, gedacht?

Welche Bedeutung messen Sie einer Personenfähreschnellverbindung zwischen Friedrichshafen und Konstanz bei?

Mit freundlichen Grüßen



Karl Falschlunger
Landtagsvizepräsident



DR. HERBERT SAUSGRUBER

LANDESSTATTHALTER

Herrn LT-Vizepräsident
Karl Falschlunger
Brandgasse 2
6900 Bregenz

Bregenz, am 9. September 1993
Zl. 910-370

Betrifft: Verkehrsprobleme in einer zukünftigen Euregio-Bodensee

Sehr geehrter Herr Landtagsvizepräsident!

Ihre Anfrage vom 19.08.1993 möchte ich wie folgt beantworten:

Fragen 1 und 2:

Wird die schwierige Wirtschaftslage eine Verzögerung bei den Bahnausbauten im Rahmen der NEAT bringen?

Ist es richtig, daß der Ausbau der Zulaufstrecken durch die Ostschweiz, die auch für unser Land wichtig sind, nicht sichergestellt ist?

Das NEAT-Konzept der Schweiz, das den Bau zweier Basistunnel sowie unter anderem auch eine verbesserte Anbindung der Ostschweiz Richtung Gotthard vorsieht, wurde erst im Herbst des Vorjahres in einer Volksabstimmung angenommen. Mir liegen keine Informationen vor, wonach dieses Konzept bereits wieder in Frage gestellt wäre.

Diskutiert wird in der Schweiz derzeit über mögliche Abstriche vom Ausbaukonzept Bahn 2000. Inwieweit sich in diesem Zusammenhang auch Rückwirkungen auf die Realisierung der NEAT bzw. ihrer Zulaufstrecken ergeben werden, kann ich derzeit nicht abschließend beurteilen, zumal Entscheidungen über die diskutierten Einsparungsmöglichkeiten bei der Bahn 2000 nach wie vor ausstehen.

Frage 3:

Nach welchem Konzept will die Deutsche Bundesbahn den grenzüberschreitenden Schienenverkehr bei der

- a) Personenbeförderung*
- b) Güterbeförderung verbessern?*

Aktuelle Konzepte, nach denen die Deutsche Bundesbahn den grenzüberschreitenden Schienenverkehr verbessern will, sind mir nicht bekannt. Informiert bin ich demgegenüber über gemeinsame Pläne der Deutschen Bundesbahn und der Österreichischen Bundesbahnen, den grenzüberschreitenden Personenverkehr über Lindau einzuschränken. Nach der zum Fahrplanwechsel Ende Mai d.J. erfolgten Zurücknahme des Angebotes beim Schnellzugverkehr München-Bregenz-Zürich von 5 auf 4 Zugpaare pro Tag soll zum nächsten Fahrplanwechsel das Angebot an Interregio-Zügen zwischen Vorarlberg und Deutschland einschneidend gekürzt werden: Derzeit verkehren ab Landeck, Bludenz bzw. Feldkirch täglich insgesamt 4 Interregiozüge über Lindau in Richtung Ulm - Stuttgart, künftig sollen nur noch jener ab Landeck sowie ein Zug ab Bregenz angeboten werden. Ich habe - unmittelbar nachdem ich von der beabsichtigten Einstellung Kenntnis erlangte - die ÖBB-Generaldirektion auf die Bedeutung dieser Züge für den Verkehr zwischen Vorarlberg und Deutschland hingewiesen und nachdrücklich ersucht, das bisherige Angebot beizubehalten. Dazu wurde mir nun vor wenigen Tagen mitgeteilt, daß die Deutsche Bundesbahn den Ausfall von 2 der 4 derzeit nach Vorarlberg verkehrenden Interregio-Zugpaare beantragt habe und sich die ÖBB diesem Antrag "nicht verschließen konnten". Ich gehe allerdings davon aus, daß in dieser Sache das letzte Wort noch nicht gesprochen ist. Sollte die Beibehaltung der Interregio-Züge im bisherigen Umfang aus wirtschaftlichen Überlegungen nicht in Frage kommen, werde ich mich für eine Kompromißlösung einsetzen und erwarte zumindest in diese Richtung auch Gesprächsbereitschaft des neuen ÖBB-Vorstandes.

Was den dringend erforderlichen Ausbau der Eisenbahn-Infrastruktur auf deutscher Seite anlangt, kann ich derzeit nur auf den in Überarbeitung befindlichen deutschen Bundesverkehrswegeplan verweisen. Ob den von den Ländern Bayern und Baden-Württemberg geforderten Streckenausbauten von Lindau Richtung München bzw. Augsburg sowie von Lindau Richtung Ulm in diesem Bundesverkehrswegeplan ein "vordringlicher Bedarf" zuerkannt wird, dürfte angesichts des Nachholbedarfes beim Ausbau der Infrastruktur in den neuen deutschen Bundesländern zumindest fraglich sein.

Frage 4:

Nach wie vor wird der öffentliche Regionalverkehr, im Vergleich zum Straßenverkehr, von Grenzkontrollen behindert. Wann werden diese Hemmnisse endlich abgebaut werden können?

Die mir vorliegenden Informationen über Behinderungen des öffentlichen Verkehrs durch Grenzkontrollen betreffen vor allem die bei den Schnellzügen München-Zürich praktizierte Korridorwagen-Regelung. Für Reisende der 2. Klasse, die in Bregenz ein- oder aussteigen wollen, steht jeweils nur ein Wagen zur Verfügung; der restliche Zugteil 2. Klasse bleibt zwischen Lindau und St. Margrethen gesperrt. Diese Regelung soll die Erfüllung der Kontrollaufgaben im Zug erleichtern und wird von der Vorarlberger Sicherheitsdirektion ebenso unverzichtbar erachtet wie von der Bayrischen Grenzpolizei und der Kantonspolizei St. Gallen.

Ich habe im Mai des Vorjahres die Vorarlberger Sicherheitsdirektion darauf hingewiesen, daß im Interesse eines attraktiven öffentlichen Verkehrs die Aufhebung dieser Korridorwagen-Regelung wünschenswert wäre. Mit Schreiben vom 21.8.1992 hat die Sicherheitsdirektion jedoch unter Hinweis auf die Probleme mit der grenzüberschreitenden Kriminalität im Dreiländereck Deutschland - Österreich - Schweiz mitgeteilt, daß sie für eine Beibehaltung dieser Regelung eintrete.

Frage 5:

Halten Sie die Anschaffung einer dritten Fähre zwischen Friedrichshafen und Romanshorn für notwendig? Wenn ja, ist an eine finanzielle Mitbeteiligung unseres Landes, z.B. über die IBK, gedacht?

Welche Bedeutung messen Sie einer Personenfähreschnellverbindung zwischen Friedrichshafen und Konstanz bei?

Die Reise- und Autofähre Romanshorn-Friedrichshafen erfüllt für große Teile des Bodenseegebietes eine wichtige verkehrs- und umweltpolitische Funktion, die infolge der Transitverträge zwischen der Europäischen Gemeinschaft und Österreich bzw. Schweiz sowie im Lichte der Ostöffnung noch an Bedeutung gewonnen hat. Damit die Fährverbindung ihrer Funktion in der künftigen Euroregion Bodensee gerecht werden kann, wird eine dritte Fähre als erforderlich erachtet. Die Betreiber der Fährverbindung, DB und SBB, machen Bestellung und Einsatz einer dritten Fähre von finanziellen Beiträgen der öffentlichen Hand abhängig.

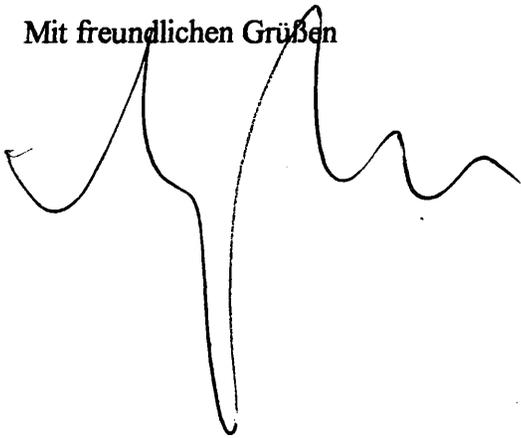
Bei der Konferenz der Regierungschefs der Bodenseeländer am 13. November 1992 in Lindau wurde einstimmig der Beschluß gefaßt, daß die Internationale Bodenseekonferenz am Einsatz einer dritten Fähre zwischen Romanshorn und Friedrichshafen aus ökologischen und verkehrlichen Gründen sehr interessiert ist. Als Mitglied der Bodenseekonferenz hat damit auch Vorarlberg zu dieser Frage eindeutig Stellung bezogen. Die Kommission Verkehr der IBK

wurde beauftragt, die Voraussetzungen für die Beschaffung festzustellen und die Möglichkeit eines Investitionsbeitrages zu prüfen. Weiters wurde der Auftrag erteilt, die Möglichkeiten, ob Mittel aus dem Interreg-Programm der EG dazu verwendet werden können festzustellen.

Eine finanzielle Mitbeteiligung des Landes Vorarlberg wird derzeit geprüft. Bei der Höhe eines allfälligen Kostenbeitrages ist allerdings auf die unterschiedliche Bedeutung des Projektes für den Kanton Thurgau und das Land Baden-Württemberg im Vergleich zum Bundesland Vorarlberg Bedacht zu nehmen.

Grundsätzlich wird eine Forcierung des ÖPNV auf dem Bodensee als sinnvolle Ergänzung und Erweiterung bestehender ÖPNV-Systeme begrüßt und unterstützt. In diesem Sinne ist auch das Projekt "Schnellschiff Friedrichshafen - Konstanz" zu bewerten. Es wird in diesem Zusammenhang jedoch auf eine kürzlich vergebene Machbarkeitsstudie zum Thema beschleunigter ÖPNV über den See (Teil eines Interreg-Programmes) hingewiesen. Diese Studie soll auch zur o.a. Schnellverbindung verschiedene offene Fragen klären.

Mit freundlichen Grüßen

A handwritten signature in black ink, consisting of several loops and a long vertical stroke, positioned below the text "Mit freundlichen Grüßen".