

Pressekonferenz – Freitag, 11. Juli 2014

Vorstellung der Studie zum Potenzial des künftigen Schienengüterverkehrs im Raum Bregenz

mit

Landesstatthalter Mag. Karlheinz Rüdiss

(Verkehrsreferent der Vorarlberger Landesregierung)

Bürgermeister DI Markus Linhart

(Landeshauptstadt Bregenz)

Dipl.-Volkswirt Hans-Paul Kienzler

(Studienautor ProgTrans AG, Basel)

Künftiger Schienengüterverkehr im Raum Bregenz: Studie prognostiziert mehr Züge in begrenztem Ausmaß

Der Alpenquerende Schienengüterverkehr (Stichwort Gotthard Basistunnel) wird derzeit ausgebaut. Gleichzeitig erfolgt in den nächsten Jahren die Elektrifizierung einzelner Streckenabschnitte zwischen Lindau-München und Lindau-Friedrichshafen-Ulm. Vor diesem Hintergrund haben Land Vorarlberg, ÖBB und Infrastrukturministerium eine Studie mit dem Ziel vergeben, die Auswirkungen des Ausbaus der beiden deutschen Zulaufstrecken auf das österreichische Eisenbahnnetz im Raum Bregenz zu untersuchen. Kernergebnis: Auf Basis der vorhandenen Prognosen zum Schienengüterverkehr ergibt sich ein zusätzliches Potenzial von bis zu zwölf Güterzügen, die pro Tag die Strecke Bregenz – Lindau zusätzlich befahren könnten. Die Studienautoren rechnen aber nicht mit einer vollen Ausschöpfung dieses Potenzials.

Derzeit verkehren auf der Eisenbahnstrecke von Bregenz bis Lindau zwischen ein und zwei Güterzüge pro Tag. Mit Fertigstellung der Neuen Eisenbahn Alpentransversale (NEAT, voraussichtlich im Jahr 2017) stehen zusätzliche Kapazitäten im Alpenquerenden Schienengüterverkehr zur Verfügung. Bis voraussichtlich 2025 erfolgt zudem die Elektrifizierung einzelner Streckenabschnitte im Bodenseeraum (Lindau – München sowie Lindau – Friedrichshafen –Ulm), die nach Eröffnung des Gotthard Basistunnels eine Zubringerfunktion zur NEAT übernehmen könnten. "Im Sinne einer Stärkung und Verbesserung der Schiene, entsprechen die vorgesehenen Maßnahmen vollinhaltlich den verkehrspolitischen Zielsetzungen des Landes Vorarlberg," betont Landesstatthalter Karlheinz Rüdissler, "da die Bahn auch zu den umweltfreundlichsten Verkehrsmitteln gehört".

Andererseits wurden jedoch auch die offenen Fragen zu den Auswirkungen dieser Ausbaumaßnahmen registriert, führt der Landesstatthalter an, insbesondere die Themen Verkehrsanstieg, Lärm und vermehrte Schrankenschließzeiten in Bregenz. Angaben aus verschiedenen Studien, Gerüchte und verschiedene Medienberichte haben in dieser Hinsicht Befürchtungen bei der Bregenzer Bevölkerung geschürt – Rüdissler: "Um auf diese berechtigten Fragen eine seriöse und fundierte Antwort geben zu können haben das Land Vorarlberg, die ÖBB Infrastruktur AG sowie das Infrastrukturministerium eine Studie an die Basler Firma ProgTrans und an das Institut für Verkehrsplanung und Transportsysteme der ETH Zürich vergeben."

"Die Bahn ist ein ganz zentrales Element in Bregenz, weil es uns die Chance zu einer umweltfreundlichen Mobilität gibt", betont der Bregenzer Bürgermeister Markus Linhart: "Auf der anderen Seite ist die Bahn natürlich aus stadtplanerischer Sicht gesehen ein sensibler Punkt, da langfristige Planung, insbesondere in der Stadtplanung, ein absolutes Muss ist. Die Vision einer alternativen Führung der Bahn am See ist zudem wohl in jedem Bregenzer Kopf gegenwärtig. Nicht zuletzt aus diesem Grund ist es für uns unabdingbar zu wissen, wohin die Bahn in Zukunft gehen wird, vor diesem Hintergrund sind wir Land und Bund dankbar, diese Potenzialstudie in Auftrag gegeben zu haben."

Ergebnisse der Studie

Die vorliegende Studie stelle damit eine fundierte Grundlage für die weiteren Diskussionen und für alle weiteren Planungsüberlegungen dar, betont der Landesstatthalter. Die Analysen haben gezeigt, dass der Ausbau der beiden deutschen Zulaufstrecken Lindau – München und Friedrichshafen – Ulm keine großen Auswirkungen in Form von zusätzlichen Güterzügen auf den Untersuchungsraum und insbesondere auf die Strecke Bregenz – Lindau haben wird. Auf Basis der vorhandenen Prognosen zum Schienengüterverkehr ergibt sich laut Studie ein zusätzliches Potenzial von zwölf Güterzügen, die pro Tag die Strecke Bregenz – Lindau zusätzlich befahren könnten:

- 2 Güterzüge im österreichischen Binnenverkehr aus Routenverlagerungen via Salzburg – München – Lindau,
- 3 Güterzüge im grenzüberschreitenden Quell-/Zielverkehr und
- 7 Güterzüge im Transitverkehr

Potenzial wird nicht voll ausgeschöpft werden, weil...

Die Studienautoren sehen die ausgewiesenen zusätzlichen Zugzahlen jedoch als maximales Potenzial an, mit dem aus verschiedenen Gründen nicht zu rechnen sein wird:

Verbesserung des Personenverkehrs als Hauptziel: Die geplanten Ausbaumaßnahmen auf den Strecken Ulm – Friedrichshafen sowie Lindau – München, die in einer Elektrifizierung und Erhöhung der maximalen Streckengeschwindigkeiten bestehen, zielen im Wesentlichen auf eine Attraktivierung für den Personenverkehr ab. Für den Güterverkehr stellen sie keine allzu großen Verbesserungen dar. Während die Streckenprofile auf den Zulaufstrecken Ulm – Friedrichshafen sowie Lindau – München zwar Züge im Kombinierten Ladungsverkehr (KV-Züge) mit 4 Meter Eckhöhe zulassen, ist dies im Schienennetz der Schweiz, an der Grenze zu Österreich und Deutschland jedoch nicht der Fall, wodurch diese Strecken zumindest für diese Züge im Transitverkehr keine Alternative darstellen. Zudem ist die maximale Zuglänge zumindest auf der Strecke Friedrichshafen – Ulm auf 630 Meter beschränkt, wodurch keine Güterzüge mit 750 Meter Länge möglich sind.

Wirtschaftliche Entwicklung: Die Abschätzung der potenziellen Zugzahlen beruht auf Prognosen, die in den Jahren 2007 und 2009, also vor der Wirtschafts- und Finanzkrise der Jahre 2008/2009 erstellt wurden. Somit konnten die kurz-, mittel- und langfristigen Auswirkungen nicht berücksichtigt werden. Seinerzeit war die Erwartungshaltung bzgl. der wirtschaftlichen Entwicklung der nächsten Jahre sehr optimistisch. Sie hat sich jedoch während und nach der Krise stark eingetrübt. Nach aktuellen Prognosen zur allgemeinen Entwicklung der Wirtschaft in Europa (und damit verbunden des Verkehrs) wird eine deutlich zurückhaltende Entwicklung erwartet.

Stabile Zahlen: Die Ergebnisse der neuen Bundesverkehrswegeplanung (BVWP) in Deutschland sind noch nicht öffentlich, jedoch wurden die Ergebnisse der vorliegenden Studie dem deutschen Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) zur Plausibilisierung der Zugzahlen vorgelegt. Als Ergebnis wurde mitgeteilt, dass die ermittelten Zugzahlen in der Größenordnung den Ergebnissen der neuen BVWP-Prognose 2030

entsprechen. Nach Aussage des BMVI werden voraussichtlich ebenfalls nicht mehr als die dargestellten Zugzahlen erwartet.

Leistungsfähigkeit der Strecke Lindau – Bregenz: Die Leistungsfähigkeit dieser Strecke wurde über eine Eisenbahnbetriebssimulation nachgewiesen. Dabei wurde bestätigt, dass der Güterverkehr einerseits keine Einschränkungen bei den noch vorgesehenen Ausbauten des Personenverkehrsangebots erzeugt, andererseits aus Kapazitätsgründen jedoch eine Verlagerung von Güterzügen auf diese Strecke nur begrenzt möglich ist und stark von der Umsetzung der Angebotskonzepte (Bodan-Rail bzw. Verkehrskonzept Vorarlberg) abhängt .

Zuletzt hat die **Befragung der Eisenbahnverkehrsunternehmen sowie der Kombioperateure** ergeben, dass die beiden Ausbaustrecken derzeit keine Rolle bei der Planung der zukünftigen Schienengüterverkehre spielen und somit auch von dieser Seite keine zusätzlichen Güterzüge zu erwarten sind.