

Pressefoyer | Dienstag, 25. April 2017

Konsequenter Ausbau des Bahnangebots in Vorarlberg **Qualitätssteigerungen werden vom Land mitfinanziert**

mit

Landeshauptmann Markus Wallner

Landesrat Johannes Rauch (Mobilitätsreferent der Vorarlberger Landesregierung)

Konsequenter Ausbau des Bahnangebots in Vorarlberg

Qualitätssteigerungen werden vom Land mitfinanziert

Starke Wirtschaftsräume benötigen leistungsfähige Verkehrswege. Eine optimale Mobilität von Personen, Gütern und Daten sind Schlüsselkriterien eines funktionierenden Lebensraumes und einer funktionierenden Wirtschaft. "Die Bahn wird von der Vorarlberger Bevölkerung sehr gut angenommen", sagen Landeshauptmann Markus Wallner und Mobilitätslandesrat Johannes Rauch. Zur Beseitigung der Engpässe in der Früh kommt ab 1. Juli eine zusätzliche Talentgarnitur zum Einsatz. Für diese und laufende, umfangreiche Leistungen der Bahn stellt das Land heuer 11,1 Millionen Euro zur Verfügung.

"Nach wie vor fließt fast jeder vierte Euro aus dem Landesbudget direkt in die Entwicklung des Lebens- und Wirtschaftsraumes", sagt Landeshauptmann Wallner. Es gehe darum, Vorarlberg weiterhin als wettbewerbsfähigen und attraktiven Standort zu positionieren und die hohe Lebensqualität im Land zu erhalten. Eine gut ausgebaute Verkehrsinfrastruktur ist eine wesentliche Grundlage, um das zu schaffen, betont Wallner.

Die exportorientierte Sachgüterproduktion ist der Motor der Vorarlberger Wirtschaft. Die Industrie hat sich zunehmend vom reinen Sachgütererzeuger hin zu einem umfassenden Problemlösungsanbieter mit auf Kundenanforderungen angepasste Serviceleistungen entwickelt. Der Güterverkehr auf der Straße stößt heute hinsichtlich der Leistungsfähigkeit aber auch hinsichtlich der Umweltverträglichkeit (Lärm, Schadstoffe ...) an seine Grenzen und muss dringend – insbesondere für Verkehre über längere Distanzen – durch leistungsfähige Bahn- und Umschlagangebote für den kombinierten Ladungsverkehr ergänzt werden.

Dazu kommt, dass sich die Mobilitätsanforderungen der Bevölkerung zunehmend dahingehend ändern, dass junge Menschen, insbesondere in den Ballungsräumen, nicht mehr zwingend ein eigenes Fahrzeug anschaffen, sondern bei Bedarf, die im Ausbau befindlichen Angebote z. B. zum Car Sharing in Anspruch nehmen und ansonsten im Ballungsraum mit Fahrrad und öffentlichen Verkehrsmitteln unterwegs sind.

Vorrang für die Schiene

Die Bahn mit hohem Takt als starkes Rückgrat, einen dichten Busverkehr in der Fläche, Anschluss auch für alle Talschaften: "Wir möchten in Vorarlberg den besten öffentlichen Verkehr - außerhalb von Wien - zustande bringen", sagt Landesrat Rauch. Bahnhöfe werden zu Mobilitätsdrehscheiben, die Wahlfreiheit wächst, Bahn, Bus, Rad, carsharing können bequem kombiniert werden. Dafür nehmen Bund und Land viel Geld in die Hand und zwar bis zum Jahr 2022 insgesamt rund 368 Millionen Euro inklusive des Landesanteils in Höhe von knapp 55 Millionen Euro.



Vier Mal pro Stunde im leicht merkbaren Taktfahrplan zwischen Bludenz und Bregenz – so lautet der Kernsatz des aktuellen Fahrplans. "Mehr Verbindungen, attraktivere Bahnhöfe und Haltestellen und voraussichtlich ab 2019 neue Züge: Vorarlbergs Bahnverkehr macht in den kommenden Monaten und Jahren erneut große Qualitätssprünge", sagt der Landesrat. Innerhalb von zwanzig Jahren haben sich die Bahnkilometer in Vorarlberg von 1,6 Millionen im Jahr 1996 auf 3,1 Millionen im Jahr 2017 verdoppelt – Rauch: "Täglich sind 210 Züge im Land unterwegs". Dank laufend angepasster Anschlüsse der Stadt-, Land- und Ortsbusse werden so viele Verbindungen spürbar schneller.



Land „kauft“ Verkehrsdienstleistungen

Die Bahn fährt – das Land zahlt teilweise mit: Der intensive Fahrplan im Vorarlberger Regionalverkehr wird vom Land mitfinanziert. Zusätzlich zum Grundangebot des Bundes bestellt das Land für das laufende Jahr Leistungen um 11,1 Millionen Euro bei den ÖBB. Davon entfallen 1,9 Millionen Euro auf den Einsatz der Fahrzeuge und 9,2 Millionen auf zusätzliche Verkehrsdienste (Fahrplankilometer). Der Ausbau der zusätzlichen Verkehrsdienste folgt den Zielsetzungen des Verkehrskonzepts: Nach der Vervollständigung des S-Bahntaktes auf der Hauptstrecke, wurde der Schwerpunkt in den letzten Jahren insbesondere auf den Ausbau der REX-Verbindungen auf der S1 und die Schließung von Lücken im Halbstundentakt werktags auf der S3 (Bregenz – St.Margrethen) gelegt.

Wichtigste Projekte

Im Schieneninfrastrukturbereich sind aus der Sicht des Landes Vorarlberg nachstehende Projekte von besonderer Bedeutung:

Verbesserung der Bahnhofs- und Haltestelleninfrastrukturen

Bereits seit 2003 werden die Bahnhofs- und Haltestelleninfrastrukturen im Sinne eines Knotenpunktsystems mit hochvertakteten Verkehren laufend verbessert. Diese Knotenpunkte verbinden das Bussystem sowie die Rad- und Fußwege als Fahrgastzubringer der Bahn. Attraktive und sichere Radwege und Fahrradabstellmöglichkeiten sind daher für diese Knotenpunkte unabdingbar. Aufbauend auf das „Rheintalkonzept“ das im Jahr 2003 mit dem Bund und den ÖBB vereinbart wurde, sind folgende Maßnahmen umfasst und zum Großteil bereits umgesetzt:

- nahverkehrsgerechter Ausbau der ÖBB-Eisenbahnstreckenabschnitte von Lochau-Hörbranz bis Bludenz (=Hauptstrecke), Feldkirch bis Staatsgrenze bei Tisis sowie Staatsgrenze bei Lustenau bis Lauterach (z.B. Blockverdichtungen, zusätzliche Weichenverbindungen, Optimierung des bestehenden Zugbeeinflussungssystems etc.);
- nahverkehrsgerechter Ausbau an folgenden Bahnhöfen und Haltestellen: Feldkirch, Feldkirch-Tosters, Rankweil, Götzis, Hohenems, Dornbirn-Hatlerdorf, Dornbirn-Schoren, Dornbirn, Lauterach-Mitte, Riedenburg, Lauterach-West (Anpassung der Gleisanlagen, Barrierefreiheit, optimale Verknüpfung mit anderen Verkehrsmitteln durch Adaptierung der Bahnhofsvorplätze, Bike & Ride, Park & Ride, Bushaltestellen).



Ausbau der Strecke St. Margrethen – Lauterach

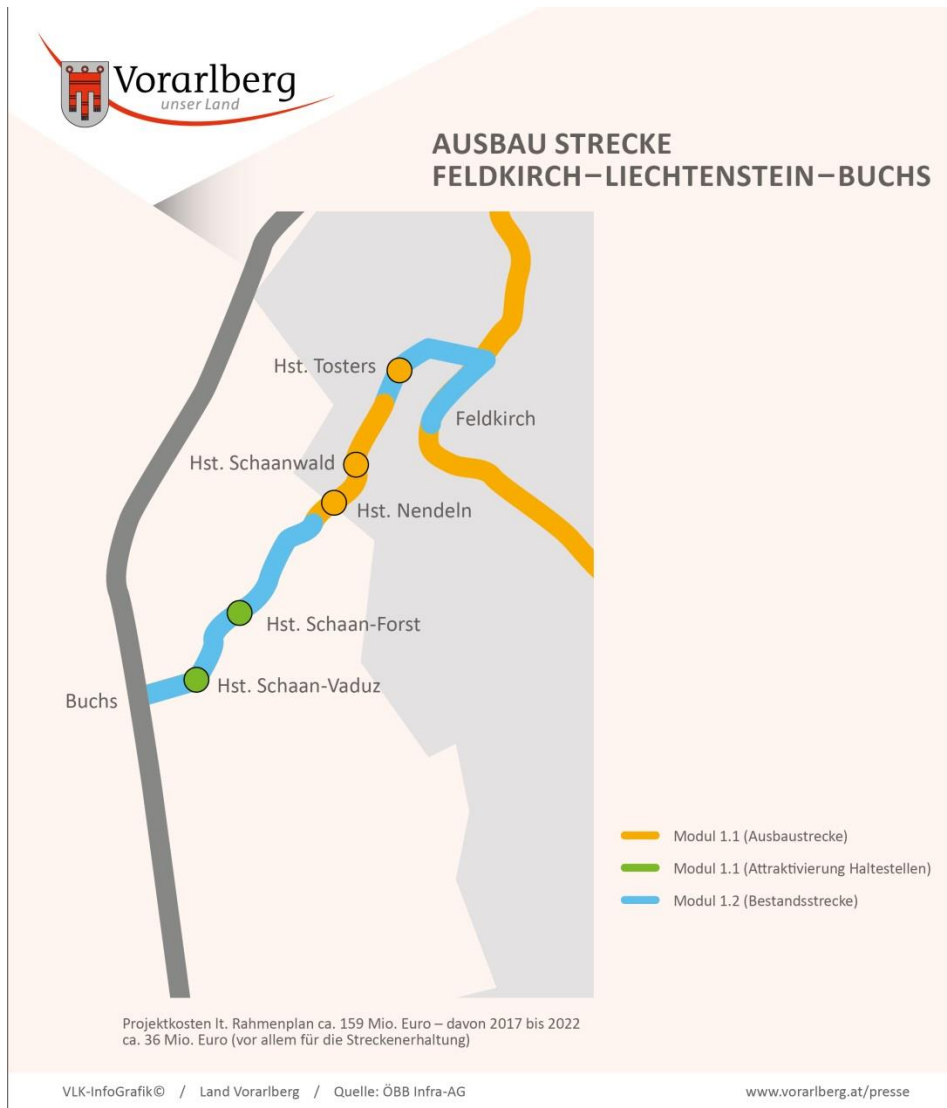
In Umsetzung der Ziele des von den Bodenseeanrainerländern und -kantonen sowie wichtigen Städten im Großraum Bodensee erarbeiteten Konzepts BODAN Rail 2020 ist der Ausbau der Strecke St. Margrethen – Lauterach zu sehen. Gegenstand dieses mit einer neuen Rheinbrücke bis Bahnhof Lustenau bereits umgesetzten sowie für den Rest in Planung befindlichen Vorhabens ist die Ertüchtigung der Strecke mit Zulegung eines Gleises zwischen Lauterach und Hard, die zu einer Verbesserung der Angebotsentwicklung im Nahverkehr aber auch zur Beschleunigung im Fernverkehr führen wird. Darüber hinaus werden die Bahnhöfe in Lustenau und Hard/Fußach neu gebaut und in Lauterach West eine neue Haltestelle errichtet. Die Fertigstellung ist 2020 vorgesehen.



Ausbau der Strecke Feldkirch-Liechtenstein-Buchs – Projekt S-Bahn FL.A.CH

Vorarlberg ist in das Projekt FL.A.CH. im Rahmen eines trilateralen Lenkungsausschusses eingebunden. Das Land ist seit langem bemüht, die Voraussetzungen und Planungen die auf der österreichischen Seite für das Gesamtprojekt notwendig sind, gemeinsam mit den ÖBB weiter voranzutreiben und hat sich bei den Planungen sowie beim UVP-Verfahren intensiv eingebracht. Vom Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie wurde mit Bescheid vom 15.6.2015 der ÖBB-Infrastruktur AG, nach Durchführung der Umweltverträglichkeitsprüfung und des teilkonzentrierten Genehmigungsverfahrens für den Ausbau der S-Bahn FL.A.CH., Abschnitt Feldkirch bis Staatsgrenze bei Tosters, die Genehmigung nach dem dritten Abschnitt des Umweltverträglichkeitsprüfungsgesetzes erteilt. Eine UVP-Genehmigung für den Ausbau des liechtensteinischen Abschnittes der Strecke liegt seit Dezember 2014 ebenfalls vor. Die Verhandlungen über die Finanzierung und Konzessionsverlängerung zwischen Österreich und Liechtenstein bauten auf diesen planerischen Grundlagen auf. Während die Finanzierungsfragen für den österreichischen Abschnitt zwischen Vorarlberg, den ÖBB und dem BMVIT weitgehend geklärt sind, sind zwischen dem Fürstentum Liechtenstein und Österreich hinsichtlich der finanziellen Beteiligung

Lichtensteins am Projekt FL.A.CH. sowie hinsichtlich der zukünftigen Betriebs- und Erhaltungskosten noch wesentliche Fragen offen. Vorarlberg hat immer wieder klargestellt, dass das FL.A.CH.-Projekt für den gesamten Raum im Sinne einer zukunftsorientierten Standortpolitik besonders relevant ist.



Ausbau bzw. Erweiterung des Güterterminals Wolfurt

Der Güterterminal Wolfurt zählt zu den wichtigsten Güterverkehrs-Knotenpunkten Österreichs. Vor rund 30 Jahren wurde der Güterbahnhof mit integriertem Terminal eröffnet. Seit damals erlebte die Anlage eine dynamische Entwicklung, sodass ihre Kapazitätsgrenzen erreicht wurden. Bereits 2008 wurden pro Monat etwa so viele Container umgeschlagen, wie im gesamten Jahr 1992.

Die stark exportorientierte Vorarlberger Wirtschaft, das angrenzende Schweizer Rheintal aber auch der süddeutsche Raum benötigen eine leistungsfähige Einbindung in die internationalen Transportströme. Das Güterterminal Wolfurt ist daher für den gesamten Wirtschaftsraum von besonderer Bedeutung und ein wesentlicher Baustein für die Verlagerung des Güterverkehrs auf

die Schiene. Um die stetig wachsenden Umschlagsmengen bewältigen zu können, braucht der neue Güterterminal einerseits deutlich mehr Kapazität und andererseits eine Anlagenkonfiguration die einen effizienten Umschlag ermöglicht.

Herz der Anlage bilden in Zukunft vier bis zu 750 Meter lange Containerladegleise, die auf rund 600 Meter kranbar sind. Die Containerzüge können direkt als Ganzzug ein- und ausfahren, es ist kein Verschub mehr erforderlich. Diese Gleise werden mit zwei Containerkränen ausgerüstet, die den gesamten Umschlag von der Schiene auf die Straße effizient bewerkstelligen werden. Entlang der Gleise können zukünftig circa 1.700 Container (20 Fuß-Äquivalent) abgestellt werden. Zwischen den Containergleisen und den bestehenden Betriebsgleisen werden drei Stutzgleise für die Abstellung von Containertragwagen mit einer Gesamtnutzlänge von ungefähr 1.200 Metern errichtet. Es wird ein Leercontainerlager mit Platz für bis zu 3.500 Containern geschaffen. Für den WLV-Betrieb (Wagenladungsverkehr, wie z.B. Holz-, Fertigteil-, Mineralöltransporte) wird eine moderne Anlage mit 500 Meter Nutzlänge im Norden errichtet. Die Containerverladung soll von dzt. rd. 100.000 auf rd. 190.000 Einheiten gesteigert werden, der Wagenladungsverkehr von dzt. rd. 2.900 Wagen auf 4.000 Wagen.

Ende 2014 sind in Wolfurt die ersten Bauarbeiten angelaufen, der Spatenstich fand im Jänner 2015 statt. Aufgrund der instabilen Untergrundverhältnisse war zuerst eine umfassende Bodenverbesserung durch Einbringen von Kiessäulen erforderlich. Im Mai 2016 wurde mit Inbetriebnahme der neuen WLV-Anlage der erste Bauabschnitt termingerecht fertiggestellt. Dabei wurde die nördliche Hälfte der neuen Anlage für den Kombinierten Ladungsverkehr (KLV für Container, Wechselaufbauten, Trailer usw.) errichtet. Der KLV-Betrieb konnte während dieser Zeit auf der südlichen Hälfte der Terminalfläche unter Mitnutzung der freigewordenen Bereiche der bestehenden KLV-Anlage weiterlaufen. Nun wird bis Mitte 2017 die nördliche Hälfte der neuen Containerladefläche gebaut. Nach Abschluss dieser Bauphase stehen ab Juni 2017 die nördliche Hälfte der vier Containerladegleise samt vier Containerabstellspuren mit je circa 260 Meter Nutzlänge, zwei neue Containerkräne sowie ein Drittel des neuen Leercontainerlagers bereits zur Verfügung. Ebenso kann die neue Werkstätte in Betrieb gehen. Der Terminalbetrieb kann so trotz Umbau alle Kundenwünsche erfüllen. In der dritten Bauphase wird danach die südliche Hälfte des Terminals umgebaut und das neue In-Gate-Gebäude (Abfertigungsgebäude für LKW-Fahrer) errichtet.

GÜTERTERMINAL WOLFURT



Projektkosten lt. Rahmenplan 62 Mio. Euro
davon 2017 bis 2018 ca. 36 Mio. Euro

Meilensteine:

- Spatenstich am 23.1.2015
- **Bauphase 1:**
Inbetriebnahme neuer Anlage für den Wagenladungsverkehr (WLV) im Mai 2016
- **Bauphase 2:**
nördliche Hälfte d. neuen KLV-Anlage –
Fertigstellung voraussichtlich im Juni 2017
- **Bauphase 3:**
südliche Hälfte d. neuen KLV-Anlage –
Fertigstellung voraussichtlich im August 2018
- Restarbeiten bis Ende 2018
- Inbetriebnahme: August 2018

Mitte 2018 wird das gesamte neue Güterzentrum den Kunden zur Verfügung stehen. Nach Abschluss des Ausbaus wird das Güterzentrum die doppelte Umschlagkapazität als bisher anbieten. Die Erweiterung und Modernisierung wird die wirtschaftliche Entwicklung der Region erneut nachhaltig fördern. Die Anlage ist die Schnittstelle zwischen Straße und Schiene. In einem stark exportorientierten Land wie Vorarlberg ist der Ausbau der Schieneninfrastruktur ein wichtiger Faktor für die Standortentwicklung.