

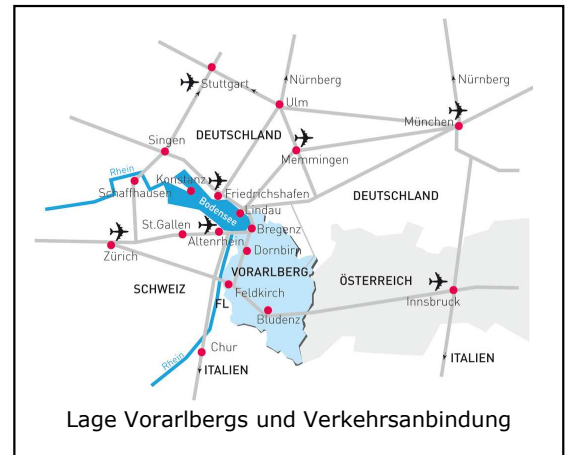


Grenzüberschreitender Bahnausbau aus Sicht des Landes Vorarlberg und der Bodenseeregion

1. Ausgangssituation / Faktenlage Verkehr

Vorarlberg (rd. 2.601 km² Fläche, knapp 380.000 Einwohner), das westlichste Bundesland der Republik Österreich, ist durch seine Grenzlage (*geografisch südöstlich des Bodensees gelegen, im Süden und Osten durch hohes Bergland/Gebirge begrenzt, Nadelöhrstelle zwischen Bodensee und Bergstock Pfänder; drei politische Grenzen: Schweiz, Liechtenstein, Deutschland*) seit einigen Jahrzehnten verkehrstechnisch unterproportional schwach zu seiner Wirtschaftsstärke (zwei Drittel der produzierten Waren werden exportiert) und Bevölkerungsdichte erschlossen.

Das Vorarlberger Rheintal bei einer Fläche von rd. 450 km² und rd. 260.000 Einwohnern gehört zu den dichtest besiedelten Regionen in Europa außerhalb von Großstädten (bei Einbezug des Schweizer Rheintals über 500.000 Einwohner). In der Bodenseeregion (rd. 15.000 km²) leben rd. 4 Mio. Menschen (vgl. www.statistik-bodensee.org).



Für den PKW- und LKW-Verkehr durchzieht die Autobahn A14 (quasi eine Stadtautobahn) das Rheintal zwischen Bregenz und Feldkirch (weiter nach Bludenz) und ist durch den Pfändertunnel Richtung Deutschland mit der deutschen Autobahn A96 verbunden. Die fehlende leistungsgerechte Verbindungsstraße zur Schweizer Rheintalautobahn A13 wird seit über 40 Jahren diskutiert. Die Umsetzung einer noch festzulegenden Straßenvariante soll lt. Aussagen der Landespolitik in etwa im Jahr 2024 erfolgen.

Jährlich verkehren etwa 0,9 Mio. LKW zwischen Vorarlberg und der Schweiz bzw. 1,0 Mio. LKW zwischen Vorarlberg und Deutschland (Stand 2013). Überall dort, wo die Infrastruktur ungenügend ausgebaut ist, insbesondere im Raum Bregenz/Hard/Lustenau /Höchst entstehen negative Umwelteffekte, die durch den starken PKW-Individualverkehr (auch touristischer Transit und Grenzgänger) noch intensiviert werden. Denn Vorarlberg ist zugleich Tourismusdestination und Durchzugsland für Urlauber aus Deutschland, Belgien, Holland,... v. a. nach Italien.

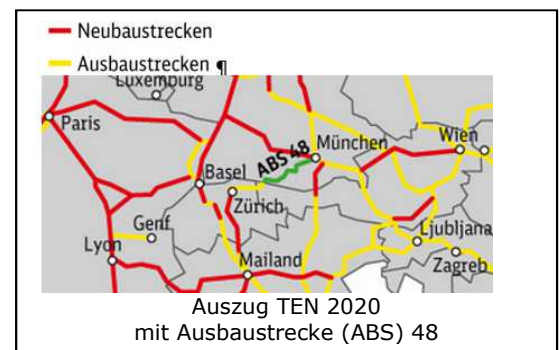
Auf der durch Bregenz führenden Landesstraße von Lochau nach Höchst oder Lustenau zur Schweiz gibt es täglich Staus und damit verbunden hohe negative Emissionen. Die Schweiz forciert den Ausbau der Schiene (Verkehrsverlagerung weg von der Straße). Die Nord-Süd-Eisenbahnachse (NEAT) über den Lötschbergtunnel ist seit 2007 in Betrieb, der am 1. Juni 2016 eröffnete Gotthardtunnel geht Ende 2016 in Vollbetrieb.



Im Gegensatz dazu ist die Bahninfrastruktur in unsere Nachbarländer völlig ungenügend ausgebaut, im Wesentlichen so wie vor 150 Jahren! Die Arlbergstrecke ist zu den relevanten Zeiten über 100 % ausgelastet, da großteils noch eingleisig, die Verbindungen in die Schweiz und nach Deutschland sind eingleisig. Was nützt ein Ausbau des Güterbahnhofs Wolfurt ohne adäquate Zulaufstrecken?

Auch im nördlichen deutschen Bodenseeraum sind Bahn und Straße unterentwickelt. Teilweise ist die Bahn derzeit nicht einmal elektrifiziert, aber dort ist nun ein Ausbauprogramm beschlossen worden, das bis 2020 umgesetzt wird.

Die SBB kofinanziert mit SFR 80 Mio. die Elektrifizierung und den Ausbau der Bahnstrecke Lindau-München bis Geltendorf (Ausbaustrecke 48 – siehe www.abs48.com). Die Fertigstellung des rd. EUR 500 Mio. teuren Projekts („Allgäubahn“) ist für 2020 vorgesehen (lt. Gutachten ist der volkswirtschaftliche Nutzen doppelt so hoch wie die Ausbaukosten). Darin inbegriffen ist der Ausbau des Bahnhofs Lindau-Reutin, damit künftig im Personenfern- und Güterverkehr der Umweg zur Insel Lindau entfallen kann. Im Fokus ist die Beschleunigung des Personenfernverkehrs Zürich-München und weiter Richtung Osten bzw. Zürich-



Stuttgart sowie die Einführung eines 2-Studentaktverkehrs. Von dem aktuell nach wie vor ungenügend ausgebauten Teilstück der TEN-Strecke Zürich-München in Vorarlberg ist bisher erst eine neue, aber nur eingleisige (!) Brücke über den Rhein von St. Margrethen in der Schweiz nach Lustenau umgesetzt worden. Ansonsten bleibt das Nadelöhr Bregenz und Bodenseeufer bestehen.

Für den Ausbau und die Elektrifizierung der Strecke Lindau-Ulm („Südbahn“) Richtung Stuttgart werden rd. EUR 320 Mio. aufgewendet (Fertigstellung ebenfalls etwa Ende 2020).

Derzeit verkehren auf der eingleisigen Bahnstrecke Bregenz – Lindau schon täglich rd. 90 Züge (davon 2 - 4 Güterzüge pro Tag; im Falle einer Sperre der Arlbergstrecke deutlich mehr). Lt. einer Potenzialanalyse vom Juli 2014 ist nur mehr außerhalb der Personenverkehrsspitzenzeiten Platz für weitere Güterzüge, also in den Tagesrand- und Nachtstunden; das Schienennetz in der EU ist liberalisiert, es gibt kein Nachtfahrverbot.

Vor kurzem begann der Ausbau des Güterbahnhofs Wolfurt bei Bregenz. Ab 2018 soll der Wagenladungsverkehr bei 4.000 Wagen liegen (heute 2.900) und die Containerverladung von dzt. rd. 100.000 auf rd. 190.000 Einheiten gesteigert werden. Während heute Container aus Vorarlberg noch vielfach per LKW bis Neu-Ulm befördert werden müssen oder über die Strecke Basel-Stuttgart geleitet werden, sollen in Zukunft regelmäßige „Ganzzugscontainerverkehre“ ab Wolfurt direkt zu den Seehäfen führen.

Daraus folgt der verkehrstechnisch gewünschte Effekt, dass der Bahnverkehr in und durch Vorarlberg Richtung Deutschland und Schweiz – angebotsinduziert (v.a. von



der Schweiz aus) - zunehmen wird, wahrscheinlich sogar stark. Das bestehende Schienennetz im Großraum Bregenz reicht bald nicht mehr aus. Die Auslastung des Schienennetzes Bregenz–Lindau liegt bei 71 %, die maximale fahrplanstabile Belastung beträgt lt. Gutachter 75 % - ein Belastungsgrad, der schon bei einem Zug mehr in der Stunde überschritten würde.

Die Verlegung der Bahn zweigleisig in den Untergrund im Nadelöhr Bregenz (auch wegen der hohen Siedlungsdichte) wird seit mehreren Jahrzehnten diskutiert (Ende der 1960er Jahre gab es bereits einen Beschluss des Bregenzer Stadtrats für die Unterflurverlegung!). Die technische Machbarkeit verschiedener Varianten ist gutachterlich belegt (zuletzt in der vom Verkehrsministerium und der ÖBB beauftragten Machbarkeitsstudie 2003 – Vergleich verschiedener Trassen mit einer Bewertung inkl. Kostenschätzungen), aber bisher v.a. aus Budgetgründen nicht konkret angegangen worden. Der 1989 in Betrieb gegangene Bregenzer Bahnhof soll im Zuge geplanter innerstädtischer Bauprojekte in naher Zukunft (2017? 2018?) abgerissen und durch einen Neubau ersetzt werden.

Vorteile einer Unterflurlegung der Bahn im Raum Bregenz sind die problemlose Anbindung an die Vor- und Nachlaufstrecken, vor allem Richtung Lindau sowie die Beibehaltung des Bahnhofs zentral in Bregenz und aller Haltestellen auf der Bahnstrecke. Daneben gibt es auch eine Trassenvariante für die Bahnverlegung in den Pfänderstock.

2. Handlungsbedarf / Initiative Genossenschaft mehramsee

Eine optimale Mobilität von Personen, Gütern und Daten sind Schlüsselkriterien eines funktionierenden Lebensraumes. Zur Sicherung und für einen weiteren Ausbau der hohen Lebensqualität haben engagierte Bürger aus dem Raum Bregenz zur Forcierung einer zukunftsfähigen Bahninfrastruktur im April 2013 die Genossenschaft „mehramsee“ gegründet (www.mehramsee.eu). Heute sind es ca. 1.000 Personen, die als Mitglieder oder als Freunde der Initiative das Anliegen aktiv unterstützen. Ziel ist eine angebotsinduzierte, bedürfnisgerechte Schieneninfrastruktur in der Bodenseeregion über alle nationalen Grenzen hinweg. Eine nachhaltige Raumentwicklung dieser zentraleuropäischen Region verlangt den Anschluss an europäische Hochgeschwindigkeits- und Hochleistungsnetze im Personen- und Güterverkehr. Weg von der Nadelöhr-Situation, die ab 2020 zu einer Überlastung der eingleisigen Strecke führen wird, verbunden mit allen Risiken durch unbeschränkte Bahnübergänge, direkte Nachbarschaft mit Naherholungsgebiet und Bodensee. Nicht auszudenken, wenn ein Unfall passieren sollte!

Wir wollen Vorarlberg als Teil der zentraleuropäischen Region Bodensee adäquat und zukunftstauglich an Europa anschließen und mit einer den heutigen Anforderungen hochwertiger Wirtschafts- und Siedlungsräumen entsprechenden Infrastruktur ausstatten, die zusätzlich auch Anforderungen des Regionalverkehrs der Agglomeration Bodensee erfüllt. Gleichzeitig muss der Raum Bregenz-Lochau – eine zwischen Berg und See gelegene Kulturlandschaft mit einer



Jahrtausende alten Besiedlungsgeschichte – als wichtiger Teil des Naturjuwels Bodensee erhalten bleiben.

Für die ÖBB hat aus betriebswirtschaftlicher Sicht ein Ausbau in die Schweiz und nach Deutschland keine vordringliche Priorität (15 Tarifkilometer ab Güterbahnhof Wolfurt). In Vorarlberg selbst fehlt es bei vielen noch am Problembewusstsein bzw. wird die Handlungsdringlichkeit noch nicht gesehen. Ein weiteres Argument, jetzt noch nicht tätig zu werden, ist das Diktat der knappen öffentlichen Kassen. Dabei gehen mit einem Ausbau der Verkehrsinfrastruktur zahlreiche Vorteile für die Volkswirtschaft einher (vgl. dbzgl. schriftliche Ausführungen, die u.a. der Politik in Vorarlberg vorliegen).

Im Personen-Fernverkehr geht es um deutlich mehr und schnellere Verbindungen (mindestens 2 Stundentakt) zwischen den Städten Zürich und München, sowie Ulm und Stuttgart. Ab München weiter in den Osten nach Salzburg, Linz und Wien (zeitkürzere Strecke als über den Arlberg und Tirol, die daher auch nicht Teil des Transeuropäischen Netzes TEN ist).

Im Personen-Nahverkehr geht es um die Vernetzung des regionalen Siedlungsraums, um möglichst umwelt- und ressourcenschonend die Agglomeration Bodensee weiter zu entwickeln. Heute schon ist der Berufspendlerverkehr zwischen Vorarlberg und dem nördlichen Bodenseeraum umfangreich, mit stark steigender Tendenz. Dieser ist derzeit weitgehend auf die Straße angewiesen. Erklärtes bundes-/landespolitisches Ziel in allen Bodenseeanrainerstaaten ist es, möglichst hohe Anteile im Güter- und Personentransport künftig auf der Schiene abzuwickeln. Dazu braucht es eine leistungsstarke, grenzüberschreitende Schieneninfrastruktur mit Anschluss ans europäische Hochleistungsnetz.

Im dicht besiedelten sensiblen Raum Bregenz und Umgebung (mit Nadelöhr am See) kann es beim notwendigen und gewünschten Ausbau der Bahn aus Siedlungs- und Umweltaspekten heraus nur eine unterirdische Trassenführung geben, die zusätzlich für die Stadt- und Regionalentwicklung Vorarlberg Nord sehr positive Nebeneffekte mitbringt. Der Ausbau ist auf Grund heutiger technischer Möglichkeiten bei laufendem Betrieb möglich.

Der damit verbundene **Nutzen für alle:**

- ✓ Schaffung der Mobilität im grenzüberschreitenden Personennahverkehr.
- ✓ Anbindung von Vorarlberg/Region Bodensee ans europäische Hochgeschwindigkeitsnetz im Personenfernverkehr. Damit auch wesentlich raschere Anbindung Vorarlbergs auf der Schiene nach Salzburg, Linz und Wien und den süddeutschen Raum (Tagespendler und Tourismus).
- ✓ Leistungsstarke Verbindung zu zentraleuropäischen Großstädten im Personenfernverkehr.



- ✓ Leistungsfähige Schieneninfrastruktur für die politisch gewünschten Verlagerungen im Güterverkehr und Aufnahme der (politisch) gewünschten Zuwächse.
- ✓ Standortsicherung für die Bodenseeregion: Vorarlberg, Süddeutschland, Schweiz und Liechtenstein. Sowohl im Hinblick auf Arbeitsmobilität, Beschaffungs- und Absatzlogistik für Industrie und Handel sowie für den Tourismus.
- ✓ Bahninfrastrukturinvestitionen sind Konjunkturmotor, schaffen Beschäftigung und Wertschöpfung.
- ✓ Entwicklung einer europäischen Region – ein wichtiger Beitrag zum Modell für das „Europa der Regionen“.
- ✓ Erhaltung und Weiterentwicklung der Lebensqualität durch Steigerung der Attraktivität der Region als Wohn-, Arbeits- und Freizeitraum.

3. Bisherige und noch erforderliche Maßnahmen für die Umsetzung des grenzüberschreitenden Bahnausbaus und den Anschluss Vorarlbergs an Europa

Die Errichtung einer leistungsgerechten, zukunftstauglichen Verkehrsinfrastruktur ist eine wichtige Aufgabe der öffentlichen Hand. Politik benötigt allerdings die konstruktive Unterstützung des von ihr vertretenen Volkes, um solche und andere großen Herausforderungen unserer Zeit auch zum Vorteil der nächsten Generationen lösen zu können.

Zur Erreichung des Bahnausbaus (auch im Sinne des Lückenschlusses auf der Strecke Zürich–München/Stuttgart) hat die mehramsee eGen schon diverse Maßnahmen gesetzt und wird noch weitere Maßnahmen im Rahmen ihrer Möglichkeiten setzen:

- ✓ stete Öffentlichkeitsarbeit zur Bewusstseins-schaffung in der Bevölkerung, Politik und Wirtschaft (Symposium Herbst 2013, Berichte in Zeitungen, Fernsehen und Rundfunk, Herstellung eines 40 Minuten Films „Paradies mit Schönheitsfehlern“ mit Präsentation im März 2014 im vollen Landestheater in Vorarlberg → www.youtube.com/watch?v=MPkfiqLd5CA, Radiointerview „Neues bei Neustädter“, Veranstaltung im Juni 2015 zur technischen Machbarkeit des Streckenausbaus im Nadelöhr Raum Bregenz, diverse Informationsbroschüren u.a.m.)
- ✓ Politisches Bekenntnis zum grenzüberschreitenden Ausbau des Schienenverkehrs durch einen Allparteienbeschluss im Vorarlberger Landtag – dieser ist nunmehr mit 12. Mai 2016 erfolgt! Auch ein Beschluss der Bregenzer Stadtvertretung (35:1) vom Juli 2015, dass das mehramsee-Anliegen ein Anliegen der Stadt Bregenz ist, wurde gefasst!
- ✓ Intensive öffentliche Diskussion zu Chancen und Risiken und politischer Konsens zum „Das wollen wir“ auch in der gesamten Bodenseeregion (*Schweizer Kantone St. Gallen + Graubünden, Bundesland Vorarlberg,*



deutsche Bundesländer Baden-Württemberg + Bayern, Liechtenstein) durch weitere gezielte Informationspolitik, Öffentlichkeitsarbeit und Lobbyismus bei Interessenvertretungen und internationalen Organisationen - Bündelung aller Kräfte in Vorarlberg und in der Bodenseeregion – Maßnahmen zur Mehrheitsbildung (demokratisches Prinzip).

- ✓ Aufbauend auf dem Landtagsbeschluss Konkretisierung der Maßnahmen zur Umsetzung des Bekenntnisses des grenzüberschreitenden Bahnausbaus – der Vorschlag der mehramsee eGen wurde Ende September 2016 der Landespolitik vorgelegt.
- ✓ Raumplanerische Vorsorgemaßnahmen, um die zweckmäßigste Trassenführung (in Vorarlberg) nicht durch andere Bauvorhaben zu erschweren (verteuern) oder gar zu verunmöglichen.
- ✓ Politischer Schulterschluss in der Bodenseeregion (Vorarlberg, Schweizer Kantone, deutsche Bundesländer, Fürstentum Liechtenstein) – eine deutlich verbesserte öffentliche grenzüberschreitende Mobilität verbindet im wahrsten Sinn des Wortes und eröffnet Chancen für alle in der Bodenseeregion.
- ✓ Einholung der Unterstützung der österreichischen Bundespolitik und europäischer Politiker (Zustimmung der Europäischen Union).
- ✓ Politischer Auftrag zur Umsetzung an die nationalen Eisenbahngesellschaften.
- ✓ Aktualisierung der Machbarkeitsstudie aus dem Jahr 2003 (Trassenführung) an die heutigen Rahmenbedingungen.
- ✓ Fixierung des Leistungsumfangs der Trassenführung(en) – in Folge Entwurfsplanung und Einreichplanung, Fixierung eines Umsetzungszeitraums (die Vorlaufzeiten betragen zumindest 10, 15 Jahre).
- ✓ Aufstellung einer haushaltsschonenden Finanzierung mit Einbezug aller öffentlichen Förderungen – z.B. Untersuchung alternativer Finanzierungsmodelle mit besonderer Berücksichtigung der Einbindung privaten Kapitals.

mehramsee eGen
Bahnhofstraße 29 | 6900 Bregenz | Österreich
www.mehramsee.eu
pius.schlachter@mehramsee.eu | + 43 664 38 45 609
christof.skala@mehramsee.eu | + 43 676 79 00 255

FN 395176 t Landesgericht Feldkirch
Hypo Bank Bregenz
BIC: HYPVAT2B | IBAN: AT76 5800 0105 3490 6019