



## Antworten auf häufige Fragen und Aussagen

### 1) Warum soll die Bahn verlegt werden – die Straße ist doch das Problem?

Die 1872 in Betrieb gegangene Eisenbahnstrecke in Vorarlberg mit späterer Anbindung ans übergeordnete Schienennetz erfüllte eine wichtige Funktion für den wirtschaftlichen Aufschwung in Vorarlberg. Für den damals florierenden und mondänen Sommertourismus am Bregenzer Seeufer stellte sich die Streckenführung am See bald als mittlere Katastrophe heraus.

Versuche, den von der Bahn abgeschnittenen Seerank für Bregenz und Vorarlberg zurückzugewinnen, gab es in den vergangenen Jahrzehnten mehrere – sie blieben jedoch aus verschiedenen Gründen erfolglos.

Wir brauchen und wir wollen die Bahn – aber auf einer zeitgemäßen, den künftigen Anforderungen entsprechenden Bahntrasse. Wir haben den See an die Bahn verloren, „der Bahngürtel“ raubt der Stadt- und Regionalentwicklung den Atem. Die Verlegung der Bahntrassen und der Ausbau des Personen- und Güterschienenverkehrs sichern die hohe Lebensqualität. Sie schaffen Raum für eine positive Entwicklung und bergen immense Chancen für den Wohn-, Wirtschafts-, Kultur- und Tourismusstandort. Sie sind es wert, sich vorausschauend für künftige Generationen und unseren Lebensraum proaktiv zu engagieren.

Wie dieses Anliegen eines möglichst freien Seezugangs am besten zu bewerkstelligen ist, muss fachübergreifend von Experten erarbeitet werden und eine Entscheidung auf einem breiten öffentlichen Konsens fußen. Machbarkeitsstudien liegen vor und können weiter entwickelt werden.

Für die Bewältigung des Durchzugsverkehrs für PKW und LKW ist der Pfändertunnel errichtet worden – nun endlich ist die zweite Röhre in Betrieb. Aber sehr viel Verkehr in Bregenz und Umgebung ist hausgemacht. Unbestritten ist, dass insbesondere für die Entlastung des Straßenverkehrs auf der Achse Hard-Bregenz-Lochau etwas getan werden muss. Es bedarf einer großräumigen Betrachtung und die Schaffung attraktiver Alternativen für den öffentlichen Verkehr für das Rheintal und Umgebung. Die mehramsee eGen tritt selbstverständlich für eine Verbesserung der Straßenverkehrssituation ein.

## **2) Diese Initiative zur Bahnverlegung verfolgt doch nur persönliche Einzelinteressen auf Kosten des Steuerzahlers!**

Am Beginn von (gesellschaftlichen) Veränderungen stehen vorerst zumeist persönliche Betroffenheiten Einzelner – ob nun im gegebenen Fall über die Verkehrssituation, über die große Chance einer Bahnverlegung und/oder auch als Eigentümer eines Grundstücks an der Bahntrasse. Wo wären wir heute, wenn es in früheren Zeiten nicht Visionäre und Pioniere gegeben hätte? Und die Zeit ist wiederum mehr als reif für visionären Pioniergeist, um heute anstehende Probleme zu meistern.

Eine derartige Bahninfrastrukturinvestition benötigt bis zu ihrer Umsetzung eine zumindest ca. 10, 15jährige Vorlaufzeit und dann noch einige Jahre Bauzeit, in Summe vergehen also wahrscheinlich ca. 20 Jahre bis seiner Fertigstellung. Ohne Kenntnis der Nutzung der dann freiwerdenden Grundstücke ist eine allfällige Wertsteigerung von Anrainergrundstücken reine Spekulation, die überhaupt nicht eintreffen muss. Aber um Grundstücksspekulationen geht es der mehramsee eGen nicht, im Gegenteil, es sind die Chancen für uns alle, die das Engagement begründen. Lenken wir den Blick zurück auf das Wesentliche: der Ausbau der Bahn auf Schweizer Seite und die Elektrifizierung der deutschen Bahn – vorfinanziert durch die Schweiz – soll Ende dieses Jahrzehnts abgeschlossen sein. Durch die bestehende Strecke am Seeufer wird dann spürbar mehr Güterbahnverkehr rollen, nicht 3 Güterzüge pro Woche, sondern vielleicht dann 30 oder mehr. Und das rund um die Uhr, denn das Schienennetz ist liberalisiert.

Und was passiert dann mit Bregenz als Kulturhauptstadt am Bodensee, seinen Bürgern und den Touristen, die an den See wollen? Also, tun wir das Notwendige gemeinsam! Jetzt! Machen wir die Region zukunftsfähig für die nachfolgenden Generationen, das sind unsere Kinder und Kindeskinde!

## **3) So eine Investition ist doch in Zeiten wie diesen nicht finanzierbar!**

Ja, die Finanzierung war bei bisherigen Lösungsversuchen der Bahnverlegung oft das Killerargument, auch wenn vor rd. 40 Jahren die Ausfinanzierung des Projekts fixiert war, allein die lokal-regionale Politik schaffte dann doch noch das Aus für das Projekt. Die betriebswirtschaftliche Sichtweise einer ÖBB oder der singuläre Blickwinkel einer Gemeinde mag verständlich sein, greift aber nach Ansicht der mehramsee eGen und von Experten zu kurz. Diese Bahninvestition ist kein Bregenz-Thema (dann wäre es jedenfalls zum Scheitern verurteilt), sondern ein Vorarlberg- und angrenzende Schweizer Kantone und deutsche Bundesländer-Thema. Es geht um eine zeitgemäße, der Wirtschaftskraft der Bodenseeregion angemessene leistungsfähige, umweltschonende und rasche Anbindung an das europäische Hochleistungsbahnnetz und an die größeren Zentren im Bodenseeraum: Zürich, München, Stuttgart.

Daher ist ein volkswirtschaftlicher Betrachtungsansatz zu wählen, der auch den vielen Facetten von der Erhaltung und dem Ausbau der Wirtschaftskraft, der Förderung insbesondere des Sommertourismus der Region oder der Steigerung der Wohn- und Freizeitqualität gerecht wird.

Allein die mit einer derartigen Investition verbundene Wertschöpfung, das Steuer- und Abgabenvolumen für den Staat u.a.m. lassen die tatsächlichen Kosten in einem völlig anderen Licht erscheinen. Und dazu kommen noch zahlreiche Umwegrentabilitäten für die Region wie z.B. die Steigerung der Attraktivität als Arbeits- und Lebensplatz für hochqualifizierte Menschen.

Aber bevor noch irgendwelche Kosten auf Basis einer aktuellen Untersuchung am Tisch liegen, ist auch deren Finanzierung wage. Zu prüfen sind aber jedenfalls alternative Finanzierungsmodelle – keinesfalls ist es notwendig, nur die Finanzierung über Steuern als einzige Lösung anzusehen.

#### **4) Was passiert mit den Grundstücken am See im Falle einer Verlegung der Bahngleise in den Untergrund?**

Zuerst einmal würden durch eine Verlegung der Bahntrassen z.B. in den Untergrund oder in den Pfänder in Bregenz und Lochau weit über 100.000 m<sup>2</sup> ÖBB-Grund frei werden. Was damit geschehen soll, muss aus raumplanerischer, gemeinde- und regionalentwicklungstechnischer Sicht breit untersucht und diskutiert werden. Die mehramsee eGen setzt sich selbstverständlich dafür ein, dass den Ansprüchen an den neu gewonnenen Raum – nämlich optimaler Seezugang und Nutzung für alle Bürger und unsere Gäste – das entsprechende Gewicht verliehen wird, z.B. durch Parteienstellung bei der Zielfestlegung, bei Studien- und Gutachtenerstellungen, in den Behördenverfahren und im politischen Entscheidungsprozess. Insgesamt bedarf es dazu jedenfalls einer Gesamtbetrachtung Wohnraum – Arbeitsraum – Wirtschaftsraum – Freizeit- und Erholungsraum.

#### **5) Warum braucht es dazu eine Genossenschaft?**

Unsere über ein parteipolitisches System organisierte Demokratie kann in vielen Fällen den Herausforderungen der Zeit nicht mehr adäquat begegnen. Eine derartig grenz-, fach- und generationenübergreifende Fragestellung wie die gegenständliche Verkehrsinfrastrukturmaßnahme bedarf des Zusammenschlusses aller Menschen, unabhängig ihrer Nationalität, ihrer politischen oder religiösen Einstellung. Und eine Genossenschaft verbindet Demokratie und Unternehmertum auf ideale Weise.

Da wir wegen der Langfristigkeit des Projekts auch über einen langen Atem verfügen müssen, erfolgte die Installierung einer professionellen Organisation für das Vorantreiben der Anliegen von mehramsee in Form eines privatwirtschaftlichen Unternehmens, das z.B. auch einer Revision unterliegt.

Die Genossenschaft ist übrigens die häufigste Unternehmensform weltweit betrachtet und erst seit kurzem als moderne Unternehmensform wiederentdeckt worden. So rief die UNO das Jahr 2012 als Jahr der Genossenschaften aus. Die Kraft von Bürgerinitiativen verpufft leider oft zu schnell und auch Vereine weisen Nachteile gegenüber Genossenschaften auf, in der jedes Mitglied Mitunternehmer (als Kapitalgeber) und Nutznießer im Sinne eines Allgemeinwohls ist.

## **6) Wozu benötigt die Genossenschaft jährliche Mitgliedsbeiträge und was passiert mit den Beträgen aus den Genossenschaftsanteilen?**

Die jährlichen Mitgliedsbeiträge dienen der Abdeckung der Kosten, die durch den Betrieb eines Unternehmens verbunden sind wie Rechnungswesen inkl.

Jahresabschlüsse, externe Revision udgl. mehr. Darüber hinaus werden Mittel für Werbemaßnahmen, Veranstaltungen etc. und zur Finanzierung von externen Dienstleistungen benötigt. Die Organe Vorstand und Beirat der mehramsee eGen, aber auch engagierte Genossenschaftsmitglieder arbeiten ehrenamtlich und stellen Know-how und Fachkompetenz in den Dienst der guten Sache.

Das Eigenkapital der Genossenschaft aus den Ankäufen von Genossenschaftsanteilen durch die Mitglieder stellt dagegen eine „zähe“ Kapitalmasse dar, da Mitglieder bei Austritt ihre Genossenschaftsanteile rückerstattet bekommen und die Genossenschaft dafür liquide sein muss. Je mehr Genossenschaftsanteile allerdings gezeichnet werden, desto höher kann ein allenfalls aus dem Eigenkapital zu entnehmender Betrag mit zuvor angeführtem Verwendungszweck ausfallen.