



Bregenz, 29. Juli 2014

Die richtigen Fragen zu stellen,

liebe Mitglieder von mehramsee,

ist eine Kunst, wie uns am 11. Juli 2014 wieder klar vor Augen geführt wurde, als die von Land und ÖBB in Auftrag gegebene „Potenzialanalyse“ zur **Entwicklung des Güterschienenverkehrs** auf die Bahnstrecke Bregenz-Lindau im Hinblick auf die bevorstehende Elektrifizierung/Baumaßnahmen der Bahnstrecken Lindau-München bzw. Lindau-Friedrichshafen-Ulm dreifach (u.a. Pressekonferenz LR Rüdiger, Bürgerinformation im Festspielhaus) vorgestellt wurde. Die Printmedien beschränkten sich in Folge auf eine Wiederholung der präsentierten Aussagen mit der Quintessenz: glücklicherweise sind nur max. 12 Züge pro Tag mehr zu erwarten, sodass vorerst einmal nichts getan werden muss.

Grüne gegen bahnfrees Ufer
 BREGENZ. (VN-tm) Die grüne Bregenzer Vizebürgermeisterin Sandra Schoch nimmt angesichts der Bahnstudie Abstand von der Idee eines bahnfrees Seufers: „Die Fakten liefern kein stichhaltiges Argument für eine Untertunnelung der Bahnstrecke zwischen Bregenz und Lochau. Für uns ist diese Option damit hinfällig.“ Die Studie belegt, dass der Ausbau der Zulaufstrecken zwischen Lindau und München bzw. Ulm keinen zusätzlichen Güterverkehr verursachen wird. „Das Potenzial von zwölf Güterzügen pro Tag wird nie erreicht werden“, so Schoch.

Maximal zwölf Güterzüge mehr
Studie sagt moderaten Zuwachs an Güterverkehr zwischen Lindau und Bregenz voraus.
 BREGENZ. (VN-tm) Maximal zwölf zusätzliche Güterzüge werden ab 2025 täglich die Bahnstrecke Bregenz-Lindau passieren. Das sagen Basler ProgTrans AG und ETH Zürich voraus. Basis dafür sind Prognosen aus 2007 und 2009. Verkehrsministerium, Land, Stadt Bregenz und ÖBB gaben den Auftrag dazu. Maximal zwölf Güterzüge

Zukünftiges Potenzial des Schienengüterverkehrs
 ProgTrans AG und ETH Zürich untersuchten den Raum zwischen Stuttgart und Mailand. Die Bahnstrecken von München und Ulm an den Bodensee (schwarz) sind erst ab 2025 elektrifiziert.

schaftlich möglich ist, auf die Schiene zu bringen“. Es gelte aber das politische Commitment, „dass wir uns nicht händeringend darum bewerben“, transuropäischer Bahnknotenpunkt zu werden. Topografisch gebe das die Region nicht her. Für Bregenz bedeutet das Ergebnis zweierlei: Einerseits bleibt das Problem der hohen Schrankenschließzeiten bestehen. Die zahlreichen beschränkten Übergänge zwischen Bregenz und Lochau werden auch angesichts moderat steigender Zugzahlen

Die Fragestellung an die Gutachter war viel zu eng und zeitlich zu kurz gegriffen sowie passiv reagierend statt aktiv vorausschauend. So beziehen sich beispielsweise die Prognosen auf einen Zeitraum bis ins Jahr 2020 bzw. 2025 – ein für Infrastrukturprojekte dieser Größenordnung mit Planungs- und Umsetzungszeiträumen von 15 bis 20 Jahren viel zu kurz angesetzter zeitlicher Rahmen.

Was aber noch viel wichtiger ist: **Wer bestimmt eigentlich, was wir wollen?** Die ausländische Nachfrage nach Schienennetzen im Großraum Bregenz oder die Bürgerinnen und Bürger in Vorarlberg und der Bodenseeregion. Wir meinen letztere.

Nachfolgend wollen wir Ihnen/Euch **unsere Überlegungen**, um was es beim Bahninfrastrukturausbau mit unterirdischer Trassenführung im Nadelöhr Raum Bregenz wirklich geht, verdeutlichen (auch als Replik auf die eingangs erwähnte Potenzialanalyse).

Überlegung 1

Eine nachfrageinduzierte Untersuchung auf Basis der heute geplanten Baumaßnahmen im europäischen Hochleistungsschienennetz sowie im süddeutschen Raum ist nicht aussagekräftig, da sie mögliche Entscheidungen zur Veränderung in Europa/Süddeutschland außer acht lässt. Wir müssen angebotsinduziert denken und planen. Dazu ein Beispiel. Hätte man 1980 die Frage gestellt, wie viele Personen künftig in Vorarlberg Bahn und Bus benutzen, wäre man höchst wahrscheinlich nicht auf die Idee gekommen, den Verkehrsverbund Vorarlberg zu entwickeln (S-Bahn, Landbus, Stadtbusse).

Bezogen auf die Bahn lauten die richtigen Fragen heute:

- Wie viel Güter- und Personenverkehr wollen wir künftig auf der Schiene und wie viel auf der Straße abwickeln? – das politische Ziel zugunsten der Schiene ist mehrfach formuliert!
- Wie entwickelt sich das Gesamtgüteraufkommen und welches Transportangebot auf der Schiene benötigen Wirtschaft und Gesellschaft?
- Wie kann das Angebot im Personenbahnverkehr insbesondere über die Landesgrenzen hinaus verbessert werden?
- Welche Maßnahmen zu welchem Zeitpunkt sind zur Zielerreichung eines zukunftsfähigen Ausbaus der Bahninfrastruktur notwendig?

Der Streckenabschnitt am See ist ein sehr umwelt- und emissionskritischer Streckenabschnitt. Die Entwicklung des Güterverkehrs auf der Schiene kann nicht isoliert betrachtet werden, sondern nur zusammen mit einer deutlich verbesserten Mobilität im grenzüberschreitenden regionalen und überregionalen Personenverkehr mit Anbindung an internationale Hochgeschwindigkeitsstrecken. Dazu gibt es auch aussagekräftige Studien, z.B. die Studie Bodanrail, an welcher sich Vorarlberg beteiligt hatte (mehr dazu finden Sie auf unserer Webpage: www.mehramsee.eu/wp-content/uploads/2013/04/2001-09-Pr%C3%A4sentation-Kurzfassung-Studie-BODAN-RAIL-2020.pdf).

Überlegung 2

Straßen ziehen Verkehr an – in dieser Beziehung sprechen die Zahlen der Pfänderdurchfahrten durch PKW und LKW für sich. Will man die Eisenbahn sowohl im Personen- als auch im Güterverkehr stärker auslasten und etablieren, muss man ein entsprechendes Angebot durch eine zukunftstaugliche Infrastruktur schaffen. Der öffentliche Regionalverkehr im Land kann diesbezüglich als Schulbeispiel gelten – erst mit Einführung eines durchdachten Taktverkehrs von Zug und Bus, welcher der städtischen Besiedlungsdichte im Rheintal gerecht wird, erlangte der öffentliche Verkehr seinen heutigen überzeugenden Stellenwert.

Dasselbe gilt natürlich überregional und international – für Güter- wie Personenverkehr. Wenn man mit dem Zug in 3 Stunden von Bregenz nach Salzburg reist – wer fährt dann noch mit dem Auto? Wenn durch ein ausgebautes Schienen-Infrastruktur-Angebot mehr Güter auf der Schiene transportiert werden können, wer nimmt noch Terminrisiken durch überlastete Straßen in Kauf?

Die grundsätzlichen und richtigen Fragen dazu lauten:

- Wie sehen wir die Zukunft Vorarlbergs im europäischen Kontext?
- Wie sichern wir die von unseren Vorfahren geschaffenen Standards für folgende Generationen?
- Wie binden wir Vorarlberg an die europäischen Hochleistungsstrecken im Güter- und Personenverkehr an?
- Wie weit ziehen wir den Kreis „Region Bodensee“?
- Wie entwickeln wir den grenzüberschreitenden Regionalverkehr?

Überlegung 3

Die Studie besagt, dass die maximale Streckenauslastung für einen stabilen, fahrplanmäßigen Verkehr auf Bahnlinien bei 75 % liegt. Auf der Strecke Bregenz-Lindau beträgt die derzeitige Auslastung 71 %, auf der Strecke Bregenz - Feldkirch 72 %. Die Strecke Feldkirch – Buchs liegt bei 82 % (Zahlen aus der Potentialanalyse zitiert) und hier wird jetzt ausgebaut. Aus unserer Sicht viel zu spät und mit ein Grund für die Überlastung der Straßen im Großraum Feldkirch.

Und ebenfalls aus der Studie zitiert: 1 Güterzug mehr Stunde mehr erhöht die Streckenauslastung Bregenz – Lindau von 71% auf 81%, d.h. ein Güterzug mehr pro Stunde genügt, um einen stabilen, fahrplanmäßigen Verkehr auf dieser Strecke zu verunmöglichen.

Auf Basis der heute geplanten Baumassnahmen prognostiziert uns die Studie maximal 12 zusätzliche Güterzüge pro Tag, umgelegt auf einen Betrieb Montag bis Samstag und einschließlich der bislang fahrenden 2 bis 4 Güterzüge/Tag ergibt das 16 - 18

Güterzüge pro Tag bzw. 96 bis 108 pro Woche. Und zwar doppelt so lange Züge wie die derzeit verkehrenden!

Weiters unterstellt die Studie lt. Fragebeantwortung in der öffentlichen Präsentation 8 internationale Personenzugspaare Zürich/München täglich, nicht berücksichtigt eine allfällige Verbindung Zürich-Stuttgart, geführt über Bregenz-Lindau.

Das Angebot im öffentlichen Verkehr wird nur angenommen, wenn es sehr verdichtet wird. Im Regionalverkehr sind das erfahrungsgemäß $\frac{1}{4}$ Stundentakte in den Kernzeiten, im internationalen Verkehr 1 bis maximal 2 Stundentakte.

Hier lauten unsere Fragen:

- Wollen wir den grenzüberschreitenden Regionalverkehr stärken und auf einen $\frac{1}{4}$ Stundentakt in den Kernzeiten verdichten?
- Wollen wir, dass internationale Personenzüge Vorarlberg mit den Agglomerationen München, Stuttgart, Zürich mindestens im 2 h-Takt und deutlich schneller als bisher verbinden?

Falls wir diese Fragen mit ja beantworten, hieße das, dass dann 9 – 10 Züge pro Stunde in den Kernzeiten am Morgen, Mittag und Abend fahren. Und da ist noch kein Güterzug dabei!

Nimmt man die prognostizierten Güterzugzahlen dazu, sprechen wir von bis zu 12 Zügen pro Stunde. Und was bedeutet das beispielsweise für bodengleiche Bahnübergänge? Die Schranken bleiben ohne markante Reduktion der Schrankenschließzeiten je Zug in den Kernzeiten durchgehend geschlossen!

Wer also die falschen Fragen stellt, läuft Gefahr, aus den Antworten die falschen Schlüsse zu ziehen!

Die Politik zieht aus den Ergebnissen der Potenzial-Analyse den Schluss „Es muss (darf) nichts gemacht werden, das wäre aus heutiger Sicht unwirtschaftlich“. Mit dieser Auslegung der Studie – kein Handlungsbedarf – gefährdet die Politik die Entwicklung des Standorts Vorarlberg als attraktiven Lebens- und Wirtschaftsraum sowie als Tourismusland. Reagieren, wenn es nicht mehr anders geht, ist gefährlich und teuer. Pro-aktives, visionäres Gestalten ist das Gebot der Stunde!

Wir bleiben am Thema dran, sprechen weiter mit Entscheidungsträgern aus Politik, Wirtschaft und Gesellschaft und melden uns im Herbst wieder.

Einstweilen einen guten Sommer wünschen

Pius Schlachter

Christof Skala