

Stadtgeflüster

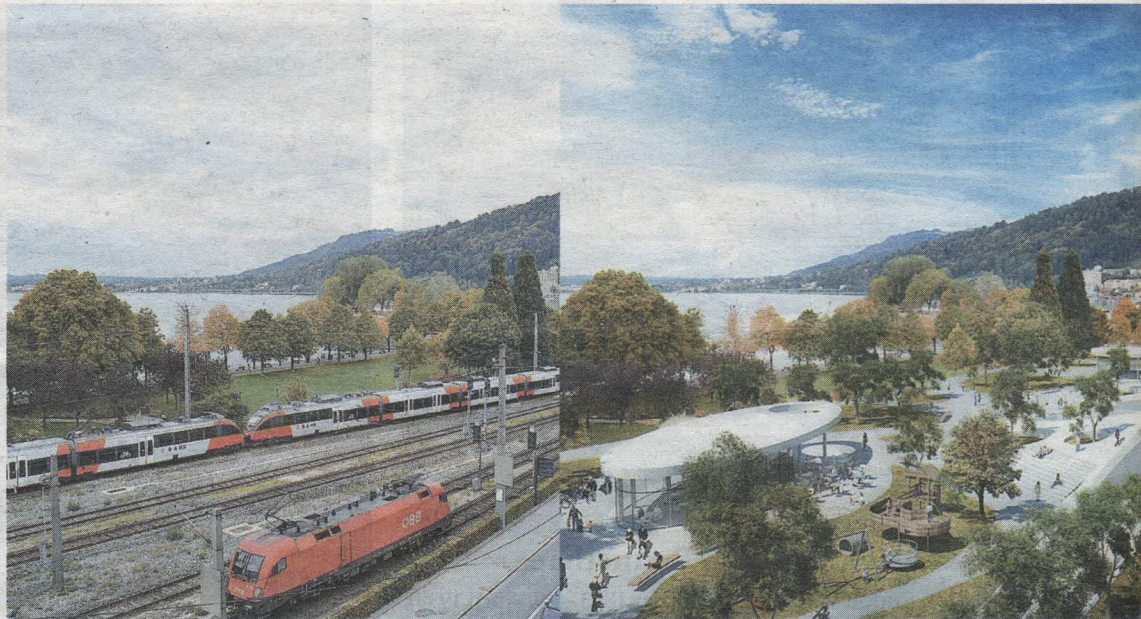


„Tschako“
Raimund
Jäger
raimund.jaeger
@rzg.at

Bitte nicht um des Bauens willen bauen

Offenbar hat die Stadt Bregenz in der Lotterie gewonnen, denn neben Investitionen im Bildungsbereich – Kindergarten St. Gebhard, nachfolgend die Schule Rieden – geistern weitere Bauvorhaben der Landeshauptstadt durch die Medien. So war zu lesen, dass auch Festspielhaus und Seebühne einer Sanierung bedürfen, was zwar von Bund und Land mitgetragen würde, mit 55 Millionen Euro Gesamtkosten aber auch für Bregenz kein Schnäppchen darstellt. Allerdings gehe ich mit den Postings, die meinen „die Großkopferten sollen ihre abgehobene Kultur selbst bezahlen“ nicht konform, denn a) wäre jede Art von Kultur abseits des Musikantenstadls ohne Subventionen unmöglich und b) profitiert Bregenz von den Festspielen.

Als weit weniger popitabel erweist sich da schon die Verbauung am See. Damit meine ich nicht das ebenfalls als Neubau angedachte Hallenbad sondern das aktuellste Projekt: Bahnhof plus Seestadt/Seequartier. Nach der Pleite mit der ersten Seestadt-Variante, die Bregenz wohl zum Bau eines Park-Hochhauses (auf Kosten der Steuerzahler, nicht der Seestadt-Besitzer „Prisma“ wohlgermerkt) zwingt, wollen die nächsten Projekte wohlüberlegt sein. Die Stadtregierung setzt auf Aktionismus und will den Bahnhof – bzw. einen Grundsatzbeschluss zu den bereits existierenden (der Öffentlichkeit aber nicht zugänglichen) Plänen durch peitschen. Hauptgrund: Es muss dort endlich irgendetwas passieren. Das ist verständlich; fragen, ob dies nicht übereilt ist, darf man aber schon. Auch wenn die „Mehr am See“-Vision der unterirdischen Trassenführung wohl Utopie bleibt – etwas Koordination mit den Betreibern der angrenzenden Flächen würde wohl Sinn machen, denn laut Bgm. Linhart sind bislang allein die – recht weit entfernten – Eberle-Türme im Seequartier ausgemachte Sache. Das klingt in Summe karg und zwar nicht nur städtebaulich.



Realität und Vision: Die Genossenschaft „Mehr am See“ setzt sich für einen barrierefreien Zugang zwischen Stadt und See ein und hält einen Beschluss zum Bahnhofneubau für verfrüht.

Bahnhof: nachdenken statt bauen

„Mehr am See“ für Verschiebung des Grundsatzbeschlusses

Bekanntlich soll die Stadtvertretung im Mai einen Grundsatzbeschluss zum Projekt „neuer Bahnhof Bregenz“ fassen. Für die Genossenschaft „Mehr am See“, die sich unter anderem für einen barrierefreien Zugang zum Seeufer einsetzt, ist ein derartiger Beschluss verfrüht, wenn nicht gar fahrlässig. „Die beste Lösung ist und bleibt eine unterirdische Bahntrassenführung“, so Christof Skala von „Mehr am See“.

„Eine Zustimmung zur angedachten Vorgangsweise ist dem Steuerzahler gegenüber nur verantwortbar, wenn zuerst (also auch vor weiterer Planung) zum einen grundsätzliche Rahmenbedingungen im Zusammenhang mit einem Gesamtmobilitätskonzept mit besonderer Berücksichtigung des Schienenverkehrs (Personenfernverkehr, Güterverkehr) und zum anderen Ansprüche an eine der Ausrichtung der Stadt (nach dem Eigenmotto „Das Mehr am See“ und Selbstbezeichnung „Kulturhauptstadt am Bodensee“) adäquate Entwicklung des öffentlichen Raums am und um das Bahnhofsgelände zwecks deutlicher Aufwertung für Bevölkerung, Gäste und Touristen fundiert überlegt sowie konkret definiert sind“, so Christof Skala („Mehr am See“).

Städtebaulich bedenklich

Die Genossenschaft führt mehrere Argumente an, die eine Entscheidung zum jetzigen Zeitpunkt – auch bezüglich kommender Entwicklungen – als kurzfristig und auch den planerischen Willen als falsch bezeichnen. So ist laut der Genossenschaft eine Verlagerung des Güterverkehrs von der Straße zur Schiene zu erwarten. Ein Bahnhof, wie er derzeit geplant ist, ist dann entweder zu klein oder – bei möglichem Tunnelbau und Linienführung über Wolfurt – zu groß. Auch das Fehlen jeglicher Infrastruktur – Geschäfte, Restaurants, attraktive Verweilmöglichkeiten – stößt bei der Genossenschaft auf ebensolches Unverständnis wie die Tatsache, dass die privaten Betreiber von Seestadt und Seequartier in städtebaulicher Hinsicht (Optik) und Funktionalität (Parken etc.) nicht enger eingebunden sind.

ÖBB folgt der Politik

Weiterhin setzt sich die Genossenschaft vehement für eine unterirdische Bahntrassenführung ein, die technisch laut einer Studie aus dem Jahr 2002 durchaus machbar wäre, bislang aber an der Finanzierung – und dem politischen Willen, diese anzugehen – scheiterte. „Bregenz hätte bei einer Verschiebung der Beschlussfassung keine sachlichen

Nachteile“, so Skala, „Es geht in diesem Zusammenhang auch darum, die richtigen Vorgaben an den Bauherrn ÖBB für ein gelungenes Bahnprojekt zu machen. Die ÖBB AG sind ein zu 100 % im Eigentum der Republik stehendes Unternehmen, das damit den Weisungen der Politik zu folgen hat. Sofern die ÖBB geäußert haben sollte (liegt hierzu ein verbindlicher Schriftverkehr vor?), dass das Projekt von der ÖBB in einem zeitnahen Fenster umgesetzt werden muss, da sonst der Finanzierungsanteil der ÖBB nicht aufrecht erhalten werden kann, darf dies nicht zu einer vorschnellen Entscheidung der Stadt- und Landespolitik ohne ausreichende Abklärung der notwendigen Grundlagen für ein zweckmäßiges und nachhaltiges Bahnprojekt führen. Und nachhaltig bedeutet für die Genossenschaft: unterirdisch. (rj)

Seebrünzler

Wenn mit der „Österreich“ jetzt a Art deco-Schiff am See isch, muass i denn ou kunstvoller brünzla?

