



## Beilage zum Aktivletter 1/19 vom 3. Juni 2019

### (1) Mobilitätskonzept Vorarlberg 2019

Am 24. September 2018 brachten wir (Pius Schlachter, Christof Skala) im Rahmen einer Besprechung mit den Landesbeamten der Verkehrsabteilung und den Studienautoren unsere Grundsatzüberlegungen für die Gestaltung einer zukunftstauglichen grenzüberschreitenden Bahnmobilität schriftlich ein und erläuterten diese anhand eines Vortrags. Diese Überlegungen gehen von der zentralen Grundsatzfrage aus, wie wir unser Land nachhaltig unter Erhaltung der hohen Lebensqualität weiterentwickeln wollen und was wir dafür brauchen.

Zuvor im Frühjahr 2018 nahm Pius Schlachter an der Kick-off Veranstaltung in Lustenau teil. Als Gastreferent stellte Univ Prof Stefan Rammler seine Überlegungen, die in seinem 2017 erschienenen Buch „Volk ohne Wagen“ nachzulesen sind, vor. Leider haben die Verantwortlichen – wie wir heute wissen - dieses Gastreferat nur als Kulisse für die Publikumsränge aufgebaut und inhaltlich im Mobilitätskonzept alle diese Gedanken ignoriert. Am 20. Juni 2018 nahm Pius Schlachter an einem Bürgercafé zum Thema Mobilität in Vorarlberg - einer Veranstaltung des Landes teil – an welcher die Ergebnisse des Bürgerrats (15./16. Juni 2018) zu diesem Thema vorgestellt wurden.

Bis zum Ende der Begutachtungsfrist zum Mobilitätskonzept am 24. Mai 2019 langten insgesamt 42 Stellungnahmen beim Amt der Vorarlberger Landesregierung ein. Unsere Stellungnahme bezog sich auf den grenzüberschreitenden Bahnverkehr, der nur sehr marginal und defensiv im Begutachtungsentwurf enthalten ist. So sind in den nächsten 10 Jahren keine proaktiven Maßnahmen im Zusammenhang mit einem Ausbau nach Deutschland geplant, trotz Erkenntnis der Notwendigkeit der Verlagerung des stetig zunehmenden Güterverkehrs auf die Schiene. Bei den langen Vorlaufzeiten für eine Umsetzung derartiger Projekte wird uns die Realität eines völligen Verkehrsinfarkts auf dem übergeordneten Straßennetz in Vorarlberg wahrscheinlich schon bald einholen, dies vor allem auch vor dem Hintergrund der politischen Export - Wachstumsprognosen. Die vom Land angedachte Vorgangsweise ist aus unserer Sicht einfach völlig unzureichend um künftigen Anforderungen gerecht werden zu können. Wie sollen wir ohne sofortige öffentliche Diskussion und ohne vorausschauender Planung grenzüberschreitende Infrastrukturmaßnahmen zeitgerecht umsetzen, wenn schon die Errichtung einer Raststätte auf versiegeltem Boden des Zollamtsgebäudes Hörbranz 20 Jahre dauert? Die Landesregierung ignoriert mit diesem Vorgehen auch den einstimmigen Landtagsbeschluss vom Mai 2016, der sofortigen konkreten Maßnahmen verlangt.

Inwieweit unsere Stellungnahme und im Bereich grenzüberschreitender Bahninfrastruktur ähnlich gelagerte Stellungnahmen von WKV und IV Vorarlberg in der Endversion enthalten sein werden, wird man in wenigen Wochen wissen. Wunsch der Politik ist, das Mobilitätskonzept und deren Inhalte vor der Sommerpause als fertiggestellt bekanntzugeben.

Unsere Präsentation am 24.09.2018 und Stellungnahme zum Begutachtungsentwurf vom 20.05.2019 übermitteln wir gerne auf Anfrage per Email.



## **(2) Zum geplanten neuen Bahnhof Bregenz**

Wir haben zum Entwurf eines neuen Bregenzer Bahnhofs, wie er in einem VN-Bericht vom 12. April 2019 („Geheimnis gelüftet: So wird der Bahnhof“ – 10 Fakten) dargelegt ist, eine Stellungnahme (17. April 2019) verfasst, die an Politik und Medien ergangen ist. Gemäß diesem Entwurf besteht der Bahnhof aus einer Art Wartehalle mit praktisch keiner Infrastruktur (diese soll es angeblich in den privaten Verbauungen Seestadt und Seequartier geben) und einer großflächigen Überdachung des Busterminals und von Fahrradabstellplätzen. Das war verkürzt die Aufgabenstellung (Verpackung und Design) der Stadtregierung an den Architekten, damit man vor den Landtags- und Gemeinderatswahlen der Bevölkerung einen großen Erfolg verkaufen kann. Der Entwurf der Architekten Dietrich/Untertrifaller steht hier also nicht in der mehramsee-Kritik, richtet sich dieser logischerweise nach den Vorgaben der Stadt Bregenz und diese greifen viel zu kurz für eine nachhaltige zweckmäßige Investition.

Übergeordnete städtebauliche Überlegungen zur nachhaltigen Entwicklung des öffentlichen Raumes und die Einbettung in die Ausrichtung der Stadt („Das Mehr am See“, Kulturhauptstadt Bodensee, Landeshauptstadt mit Verwaltungszentrum für Vorarlberg, Plätze mit Aufenthaltsqualität) fehlen nämlich genauso wie die Definition der Funktionalität des neuen Bahnhofs v.a. im Zusammenhang mit Bahnmobilität (Personennah- und internationaler Personenfernverkehr, Güterbahnverkehr mit Berücksichtigung des Güterbahnhofs Wolfurt sowie Abstimmung mit einer Unterflurverlegung der Bahn gemäß der Bestvariante der ÖBB-Machbarkeitsstudie aus 2002/2003). Wir plädieren zuerst für eine Abklärung aller o.a. Rahmenbedingungen (Erstellung eines fundierten Konzepts bzw. Masterplans), bevor eine weitere Planung und ein Grundsatzbeschluss für die Finanzierung einer wieder nicht nachhaltigen Bahnhofsinvestition erfolgt (der aktuelle Bahnhof ist erst rd 30 Jahre alt und in der Tat nicht mehr adäquat und halb baufällig). Unsere Kritik wird inzwischen von vielen Personen, darunter auch Politikern geteilt und stadintern diskutiert. Noch stemmen sich Bürgermeister und Vizebürgermeisterin offenbar aus zuvor erwähnten Motiven gegen die skizzierte zweckmäßige Vorgangsweise. Der Druck aus der Bevölkerung und die Vorschläge von Experten werden hier hoffentlich zu einem Einlenken führen.

## **(3) Konkrete städtebauliche Überlegungen von Univ-Prof Arch Roland Gnaiger – Bahnhofsgelände Bregenz**

Im Wintersemester 2017/2018 erarbeitete Prof Gnaiger mit seinen Studierenden unaufgefordert und auf für die Stadt kostenfreier Basis konkrete Überlegungen für eine zukunftsfähige Stadtentwicklung für den Bahnhofsbereich unter Einbezug der in privater Hand befindlichen Nachbarareale „Seestadt“ und „Seequartier“ aus. Im Februar 2018 erläuterten Gnaiger und seine Studierenden in der Universität Linz diese Überlegungen dem Stadtbaumeister Bernhard Fink. Dieser äußerte sich sehr positiv gegenüber den Ideen. Der ebenfalls eingeladene Bürgermeister war kurzfristig krankheitsbedingt verhindert. Der von B. Fink angekündigte Ersatztermin mit dem Bürgermeister in Bregenz kam dann trotz mehrfach bekundeter Bereitschaft von Roland Gnaiger nicht zustande.

In der mehramsee-Generalversammlung am 30. November 2019 legte Prof Gnaiger seine Überlegungen den anwesenden Teilnehmern dar.



Eine Neutrassierung des Gleiskörpers wurde dabei nicht in Erwägung gezogen, da dies laut Prof Gnaiger für eine derartige studentische Projektarbeit eine zu komplexe Aufgabenstellung gewesen wäre. Konsens aller erarbeiteten Bebauungsprojekte ist ein durch eine Straßenführung parallel zum Gleiskörper entstehendes barrierefreies Stadtgebiet hinter dem Sperrriegel Bahntrasse/Bundesstraße mit einem stadtseitigem (unterirdischen Bahnhof) bzw. unterirdischen Bahnsteigzugang. Zentrales weiteres Element dieses Vorschlags ist ein durch die Straßenverlegung entstehender städtischer Bahnhofplatz mit Aufenthaltsqualität, der durch eine Fußgängerzone mit dem korrespondierenden Kornmarktplatz verbunden ist. Dadurch entstünde eine durchgehende Stadtfläniermeile vom Sutterlüty Kreisverkehr beim Hafen bis zur Mehrerauer Brücke mit gemischter Nutzung. Prof Gnaiger sieht in den Konzepten eine win-win Situation für alle Beteiligten – Bürger, Investoren, Politik und Verwaltung, Planer und Bauträger – und er nannte sechs

Hauptaspekte, die lt Prof Gnaiger für seine Überlegungen sprechen:

1. *Neuer urbaner Hotspot Bahnhofplatz.*
2. *Neue Hauptschlagader für Bregenz zwischen Kornmarkt und Bahnhof.*
3. *Wohnen und Arbeiten in einer gemischten Zone in Bregenz Mitte.*
4. *„Nachbarschaftsgewinne“ – gegenseitige Aufwertung benachbarter Viertel (Weiherviertel).*
5. *Neues Entree, positiver Stadtauftritt durch ein stimmiges Ankommen in Bregenz.*
6. *Erhöhte Immobiliennutzen für Investoren*

Diese Überlegungen wurden dann im Frühjahr 2019 vom Gestaltungsbeirat der Stadt Bregenz erstmals bewertet und dem Bürgermeister (offenbar wegen ihrer Qualität) als weiter zu verfolgen empfohlen.

In Folge arbeitete Prof Gnaiger mit den Architekten Much Untertrifaller (Planer Bahnhof neu nach den engen Vorgaben der Stadt) und Helmut Kuess (u.a. Ersteller des Masterplans Seestadt vor ca. 10 Jahren) an einer Vertiefung der Überlegungen. Hier ist anzumerken, dass die Architekten Untertrifaller und Kuess korrekterweise ihren Auftraggebern Stadt Bregenz und ÖBB verpflichtet sind und daher nicht gegen deren Wünsche auftreten. In einer Sitzung am 20. Mai 2019 mit über 40 Teilnehmern (Stadtregierung, Mitglieder des Planungs-, des Bau- und Liegenschaftsausschusses, Vertreter der ÖBB und des Landesstraßenbauamts) konnte Prof Gnaiger die vertieften Überlegungen präsentieren. Die Presse und ORF Vorarlberg (30. Mai 2019) berichteten zum Teil eingehend.

Der Gestaltungsbeirat wird sich in seiner nächsten Sitzung am 7. Juni 2019 wieder mit dem Thema beschäftigen. Im Laufe des Juni 2019 möchte die Stadtregierung einen Grundsatzbeschluss für die Finanzierung des neuen Bahnhofs fällen – diesen jetzt ohne Fixierung der o.a. übergeordneten Rahmenbedingungen zu fällen, ist aber höchst umstritten und müsste auch allenfalls entgegen der Empfehlung des Gestaltungsbeirats und zahlreicher Kritiker gefällt werden.

Insbesondere Bürgermeister Linhart und Vizebürgermeisterin Schoch sprechen sich nämlich nach wie vor gegen die Pläne von Prof Gnaiger aus und wollen entschlossen am Entwurf von Dietrich/Untertrifaller festhalten. Bestandsfeste Sachargumente von Fachexperten wurden unseres



Wissens von Linhart/Schoch bis dato nicht vorgelegt. Es bleibt die Vermutung, dass die schwarz-grüne Stadtregierung nach den unerfüllten Seestadtversprechungen vor den beiden letzten Wahlen jetzt einen neuen Bahnhof als Erfolg verkaufen möchte. mehramsee eGen plädiert unverändert für eine breite öffentliche Diskussion über die Standortentwicklung Bregenz/Vorarlberg/Bodenseeregion, die Festlegung übergeordneter Rahmenbedingungen unter Einbeziehung der Schieneninfrastruktur (Mobilität und Stadtentwicklung sind untrennbar verbunden und definieren die Funktionalität des Bahnhofs und die Gestaltung Bregenz Mitte. Eine zentrale Rahmenbedingung dabei ist die Miteinbeziehung und Bewertung der Auswirkungen einer Unterflurverlegung der Bahntrasse gemäß Machbarkeitsstudie aus 2002/2003 in die Untersuchungen.

Wir sind der Auffassung, dass die Landes- und Stadtpolitik viel aktiver ihre Verantwortung für die Gestaltung des öffentlichen Raums und der Entwicklung einer zukunftstauglichen Mobilität wahrnehmen müssen. Ein gegenseitiges Abschieben der Verantwortung bzw. der Zuständigkeiten ist aus unserer Sicht geradezu verantwortungslos. Die Interessen der privaten Investoren müssen gewahrt werden und verlangen ein enges Zusammenspiel aller Interessensgruppen. Die Politik ist gefordert, versäumtes umsichtig durch Moderation der Entwicklungsprozesse zu ermöglichen und so die verfahrenere Situation doch noch zu einem guten Ergebnis zu führen.

Für die Gestaltung des öffentlichen Raums müssen öffentliche Mittel zur Verfügung gestellt werden – dies sind ohnedies die vom Bürger und Unternehmen abgeführten Steuern, womit diese auch hier ein Anrecht auf eine sinnvolle und wirtschaftliche Verwendung haben.

Wir wünschen uns von den Landes- und Stadtverantwortlichen, mehr die Chancen und die positive Energie als die Schwierigkeiten und Risiken im Umgang mit dem Bürger und der Zukunft der Gesellschaft zu sehen. Zweiteres ist der vermeintlich leichtere, aber bekanntlich auf Dauer nicht der zielführende Weg.

#### **(4) Stand „Seestadtprojekt“**

Im Aktivletter 1/2018 haben wir über Seestadtverbauungsprojekt und die Erteilung der Baugenehmigung durch die Stadt Bregenz berichtet. Das Projekt wurde bekanntlich bewilligt, obwohl u.E. eine zweijährige Nachdenkpause zur Evaluierung aller oben dargestellten Punkte von der Baubehörde verordnet hätte werden können. Die Spekulationen über die künftige Gestaltung des Seestadtareals sind vielfältig – daran wollen wir uns nicht beteiligen. Wir werden die Entwicklung eng verfolgen und von der Politik ein qualitätssicherndes Vorgehen wie oben dargestellt einfordern.





NEUE-Artikel vom 2. Juni 2019

24 | Vorarlberg
Sonntag, 2. Juni 2019

**Es** ist das zentrale Thema in der Landeshauptstadt: der Neubau des Bahnhofs in Bregenz. Die Stadtvertretung tagt in einer eigens zu dieser Agenda einberufenen Sitzung am 12. Juni. Zuvor wird sich der Gestaltungsbeirat am 8. Juni mit den Plänen des Architekten Roland Gnaiger (die *NEUE* am Sonntag berichtete exklusiv) auseinandersetzen. Der 67-jährige hatte die ursprüngliche Variante des Architekturbüros Dietrich Untertrifaller kritisiert und eine eigene Version eines neuen Bahnhofs präsentiert. Der wesentliche Unterschied zum ursprünglichen Konzept ist die Verlegung der Landesstraße L 202 an die Gleise und somit das Zusammenführen des Bahnhofs samt Seequartier mit der See-stadt ohne querende Straße.

Doch sowohl in den Plänen Gnaigers als auch in jenen Untertrifallers werden die Gleise überirdisch geführt. Keiner der Architekten denkt eine Unterflurlösung im Bereich der Gleisführung an. Dabei gibt es ein solches Konzept seit vielen Jahren. Bereits in den 1970er-Jahren wurde über eine Verlegung der Gleise unter Tage und somit weg vom Seeufer überlegt.

„Das ist der Grund, warum der aktuelle Bahnhof nicht parallel zur Gleisachse erbaut wurde. Es war das Ziel, dass er sattelbar, sprich kippar ist. Zum Busterminal sollten die Bahnanlagen hinkommen und der Bahnhof quasi im Bogen in der St.-Anna-Straße zu liegen kommen. Diese Überlegung ist auch in den Bau des Landhauses eingeflossen. Das heißt, ein Loch unter dem Landhaus wurde berücksichtigt, man müsste es nur bohren“, erklärt Gunther Zierl.

Der Zivilingenieur für Bauwesen war es, der 2002 eine Machbarkeitsstudie zur Eisenbahnumfahrung Bregenz mit Trassenentwurf verfasste. Auftraggeber waren das Bundesministerium für Verkehr, das Land Vorarlberg und die ÖBB. Die Studie untersucht eine mögliche Verlegung des Bahnverkehrs unter die Erde. Vom Güterbahnhof

**Bahnhof Bregenz**

NEUE-Serie – Teil 2/2:  
der Neubau des Bregener Bahnhofs. Mögliche Varianten. Heute: die Unterflurlösung

**Von Sebastian Rauch**  
sebastian.rauch@neue.at

**Die Genossenschaft „Mehr am See“ spricht sich für eine unterirdische Führung der Bahngleise von Wolfurt bis Lochau aus. Eine Machbarkeitsstudie aus dem Jahr 2002 zeigt, wie es gehen könnte.**

Wolfurt über Bregenz bis nach Lochau. „Unser Ansatz ist es unter der Bregener Ach durchzufahren. Die Bahn wäre im gesamten Bregener Stadtbereich unterirdisch geführt. Der Bahnhof läge komplett in Tieflage, das Landhaus wird unterfahren und die Streckenführung ginge im Tunnel durch den Pfänderstock bis nach Lochau.“

**Keine kilometerlange Rampe.** Kritik, dass die Bahn aufgrund der kurzen Strecke bereits im Vorkloster wieder aus der Erde kommen müsste, um den Bahnhof in Wolfurt zu erreichen, weist Zierl zurück. „Das ist nicht korrekt. Bis einen Kilometer nach der Haltestelle Lauterach in Richtung Wolfurt wäre die Bahn noch unterirdisch und die sichtbare Rampe nicht länger als 700 Meter“, erklärt der Ingenieur. In Lochau käme die Bahn ohnehin aus dem Tunnel. Austrittspunkt wäre kurz vor der Lochauer Gabelung beim ehemaligen italienischen Restaurant in der Bregener Straße 7.

# Weg vom See und unter die Erde

In der Machbarkeitsstudie wurden nicht nur bahntechnische Aspekte, sondern auch städtebauliche und wassertechnische Details sowie Umweltbelange berücksichtigt. Der Bauingenieur ist sich sicher, auch wenn seit Verlassen der Studie 17 Jahre vergangen sind, wäre das Projekt mit einigen Adaptierungen nach wie vor umsetzbar. Eine Führung der Bahn in Seenähe schließt Zierl aus, da unter anderem eine Verlegung der Pfänderbäche ein Problem darstellen könnte.

**Mehr am See.** Verfechter der Unterflurlösung sind unter anderem Pius Schlachter und Christof Skala. Die beiden Bregener haben eigens eine Genossenschaft gegründet, welche sich mit den Belangen rund um den Bahnhof in Bregenz und die mögliche unterirdische Führung der Bahn befasst. Unter dem Namen „Mehr am See“ versucht die Bürgerinitiative die Idee der breiten Öffentlichkeit bekannt zu machen. Auch auf politischer Ebene wurden die Herren schon mehrfach vorstellig, wobei sie nach eigenen Aussagen nur auf taube Ohren gestoßen waren. Zuletzt habe sich die Stadtvertretung 2014 mit der Hangtrasse beschäftigt. Seither wird die Idee laut Skala vonseiten der Stadtführung als nicht umsetzbar deklariert. Die Argumentation hierfür zeige dem Bregener aber, dass sich die politischen Verantwortlichen

**Bereits in den 1970er-Jahren wurde über die Verlegung der Gleise unter Tage und somit weg vom Seeufer nachgedacht.**

OLIVER LERCH





Die rot-weiße Linie zeigt die Hangtrasse und deren Verlauf vom Bahnhof in Bregenz nach Lochau.

VOG 6

würde laut der Machbarkeitsstudie aus 2002 rund eine Milliarde Euro kosten.

„Bauherr wäre die ÖBB und diese haben aufgrund der wenigen Tarifkilometer in Relation zu den Investitionskosten kein Interesse an der Umsetzung. Es ist eine volkswirtschaftliche Investition und darf nicht gegen die betriebswirtschaftliche Sichtweise der ÖBB aufgewogen werden. Für die Politik ist es angenehm, hier auf die ÖBB zu verweisen. Diese sind aber eine Aktiengesellschaft, die der Republik Österreich und somit dem Bürger gehört. Die Politik macht die Vorgaben, denn sonst hätten auch der Semmeringbasistunnel oder der Koralmtunnel nicht umgesetzt werden dürfen.“

Außerdem wäre die Unterflurvariante eine Lösung für die nächsten 150 Jahre, wie Skala betont und auch in diesem Kontext müsste die Investition gesehen werden.

**Güterverkehr.** Ein weiterer Vorteil durch die Führung unter der Erde wäre das Wegfallen des trennenden Bahngürtels durch das Vorkloster. Zusätzlich würde das Bahngleis die Stadt nicht mehr vom See trennen. Die Fläche, welche dadurch frei werden würde, könnte zur städtebaulichen Entwicklung genutzt werden. Dass sich die freiwerdenden Landstücke nicht private Investoren unter den Nagel reißen, läge laut Skala natürlich in der

Verantwortung der öffentlichen Hand. Die Drohung, dass durch den Wegfall der Bahn das Seeufer privatisiert und nicht mehr zugänglich wäre, kann er entkräften. „Das kann nicht passieren, da das österreichische Bodenseeufer im Gegensatz zur Schweiz und Deutschland zu 100 Prozent öffentlich-rechtliches Gut ist. Das kann nicht durch die Gemeinde veräußert werden.“

Die Initiative „Mehr am See“ sieht auch die infrastrukturelle Auslegung der Bahn nicht mehr zeitgemäß. Nur ein Gleis in Richtung Deutschland würde den Anforderungen des Güter- und Personenverkehrs in Zukunft nicht standhalten. „Wir fahren die Anschlüsse in die Nachbarländer betreffend auf einer Schieneninfrastruktur, die 150

Jahre alt ist. Es wird auf Dauer nicht umsetzbar sein, dass Vorarlberg Güter in die ganze Welt exportiert, aber den Nachbarn verbietet durch das Nadelöhr Bregenz zu fahren“, stimmt Ingenieur Zierl zu.

**Kritik.** Mit der Untertrifaller-Variante des Bahnhofs kann Skala nichts anfangen. „Nur ein Flugdach über die Gleise und eine Wartehalle ohne Infrastruktur zu errichten ist keine nachhaltige Planung. Zumal noch keiner weiß, was rundherum mit Seequartier und Seestadt passiert. Es gibt diesbezüglich keine Zusagen oder schriftliche Verbindlichkeiten.“ Zierl meint außerdem, mit dem Bau des neuen Bahnhofs samt Seequartier und Seestadt wäre die Idee, die Gleise unter die Erde zu versetzen, für immer gestorben.

Trotz der Kritik möchte sich die Initiative nicht als Gegner verstanden wissen. Es geht um das Aufzeigen der Alternative. Die Verantwortlichen verlangen eine detaillierte Prüfung durch Experten. Das ist bis dato laut der Genossenschaft aber nicht passiert.



„Mit der Umsetzung des geplanten Bahnhofs wäre die Unterflurlösung gestorben.“

Gunther Zierl, Bauingenieur

