

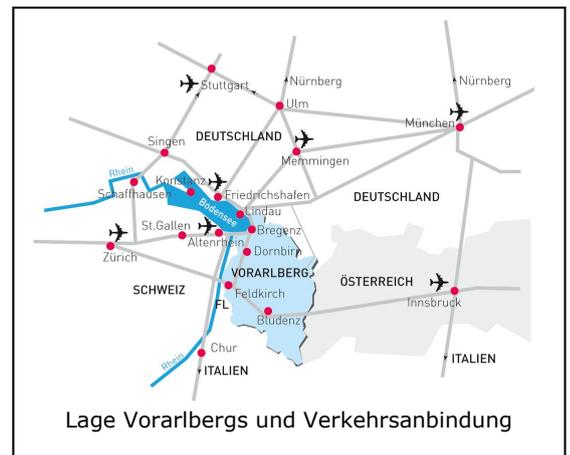


Grenzüberschreitender Bahnausbau aus Sicht des Bundeslandes Vorarlberg und der Bodenseeregion

1. Ausgangssituation / Faktenlage Verkehr

Vorarlberg (rd. 2.601 km² Fläche, rd. 390.000 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 Auslandsgrenzen: 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 Richtung Chur bzw zur A1 nach St. Gallen wird seit über 40 Jahren diskutiert. Die vom Land präferierte sog. „Z“-Variante vom Autobahnknoten Dornbirn Nord durch das Ried (zT untertunnelt) nach Lustenau und Höchst mit Anschluss an St. Margrethen/CH wird wohl erst gegen Ende des nächsten Jahrzehnts umgesetzt sein, wenn diese Variante denn überhaupt umsetzbar ist.

Jährlich verkehren etwa 1,0 Mio. LKW zwischen Vorarlberg und der Schweiz bzw. rd. 1,4 Mio. LKW zwischen Vorarlberg und Deutschland (Stand 2018). 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 von Lustenau in die Schweiz (bzw umgekehrt) gibt es täglich lange Staus und damit verbunden hohe negative Emissionen. Die Schweiz forciert den Ausbau der Schiene (Verkehrsverlagerung weg von der Straße). Die Nord-Süd-Eisenbahnachse (NEAT)



durch den Lötschbergtunnel ist seit 2007 in Betrieb, der Gotthardtunnel seit Ende 2016 im Vollbetrieb (Doku: <https://www.youtube.com/watch?v=zVrWPLYSVEA>).

Im Gegensatz dazu ist die Bahninfrastruktur in unsere Nachbarländer ungenügend ausgebaut, im Wesentlichen so wie vor 150 Jahren. Die Arlbergstrecke ist zu den relevanten Zeiten deutlich über 100 % ausgelastet, da großteils noch eingleisig, die Verbindungen in die Schweiz und nach Deutschland sind (noch) eingleisig. Dem seit Herbst 2018 auf fast die doppelte Kapazität ausgebauten Güterbahnhof Wolfurt fehlen die adäquaten Zu- und Abfahrtsbahnstrecken, um die aus Klimaschutzgründen notwendige Verlagerung eines maximal möglichen Anteils im Güterfernverkehr von der Straße auf die Schiene bewerkstelligen zu können.

Auch im nördlichen deutschen Bodenseeraum sind Bahn und Straße unterentwickelt. Teilweise ist die Bahn noch nicht einmal elektrifiziert, aber dieses Manko sollte nun bald

behooben sein. 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 2020/2021 vorgesehen (lt. Gutachten ist der volkswirtschaftliche Nutzen doppelt so hoch wie die Ausbaukosten). Darin inbegriffen ist auch der Ausbau des Bahnhofs Lindau-Reutin, damit künftig im



Personenfern- und Güterverkehr der Umweg auf die 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-Stundentaktverkehrs (in weiterer Zukunft sogar 1-Stunden-Takt). Von dem aktuell nach wie vor ungenügend ausgebauten Teilstück der TEN-Strecke Zürich–München in Vorarlberg ist bisher eine neue, aber auf Wunsch Vorarlbergs nur eingleisige (!) Brücke über den Rhein von St. Margrethen in der Schweiz nach Lustenau umgesetzt worden. Der Streckenabschnitt Lustenau-Hard-Lauterach wird aktuell ertüchtigt und zum Teil zweigleisig ausgebaut. Ansonsten aber bleibt das eingleisige Nadelöhr Bregenz und Bodenseeufer vorerst noch bestehen.

Für den Ausbau und die Elektrifizierung der Strecke Lindau-Ulm („Südbahn“) Richtung Stuttgart werden rd. EUR 320 Mio. aufgewendet (Fertigstellung ebenfalls etwa 2021).

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.

Mit dem im Herbst 2018 fertiggestellten Ausbau des Güterbahnhofs Wolfurt bei Bregenz sind ein Wagenladungsverkehr nunmehr bis zu 4.000 Wagen (früher 2.900) und die Containerverladung bis zu rd. 190.000 Einheiten (früher rd. 100.000) möglich. Während heute Container aus Vorarlberg noch vielfach per LKW bis Neu-



Ulm befördert werden müssen oder über die Strecke Basel–Stuttgart geleitet werden, sollen als wünschenswertes Ziel in Zukunft regelmäßige „Ganzzugs-containerverkehre“ ab Wolfurt direkt zu den Nordseehäfen fahren.

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 dann aber bald nicht mehr aus. Die Auslastung des Schienennetzes Bregenz–Lindau liegt heute bei ca. 71 %, die maximale fahrplanstabile Belastung beträgt lt. Gutachter 75 % - ein Belastungsgrad, der schon bei einem Zug mehr in der Stunde überschritten würde.

Die auf der Hand liegende Verlegung der Bahn zumindest zweigleisig in den Untergrund im Nadelöhr Bregenz (auch wegen der hohen Siedlungsdichte) wird schon 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 2002 – 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 absehbarer Zukunft (in den nächsten Jahren?) abgerissen und durch einen Neubau ersetzt werden.

Vorteile einer Unterflurlegung der Bahn im Ballungsraum Bregenz sind die problemlose Anbindung an die Vor- und Nachlaufstrecken, vor allem Richtung Lindau sowie die Beibehaltung des Bahnhofs zentral in Bregenz (Kulturhauptstadt am Bodensee, Sitz der Landesregierung und –verwaltung) 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 unterstützen. Ziel ist eine angebotsinduzierte, bedürfnisgerechte Schieneninfrastruktur in der Bodenseeregion über alle nationalen Grenzen hinweg. Eine nachhaltige Raumentwicklung dieser zentral-europäischen Region verlangt den Anschluss an europäische Hochgeschwindigkeits- und Hochleistungsnetze im Personen- und Güterverkehr. Weg von der Nadelöhr-Situation, die ab Ende 2020 untertags 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 im Eigentum der Republik (und damit allen Bürgern) stehenden ÖBB hat aus deren betriebswirtschaftlicher Sicht ein Ausbau in die Schweiz und nach Deutschland verständlicherweise keine Priorität (etwa 15 Tarifkilometer ab Güterbahnhof Wolfurt), aber Investitionen in eine zukunftstaugliche Mobilität müssen von der öffentlichen Hand **nach volkswirtschaftlichen Kriterien** gesetzt werden. In Vorarlberg selbst nimmt das Problembewusstsein für diese Situation langsam aber sicher zu (WKV, IV, Landespolitik), aber die Handlungsdringlichkeit will sich die Politik zT trotz eines einstimmigen Landtagsbeschlusses (Mai 2016) für den grenzüberschreitenden Bahnausbau noch nicht eingestehen. Ein gerne von der Politik vorgebrachtes Argument, jetzt noch nicht tätig zu werden, ist die Frage der Finanzierung der Ausbaukosten. Dabei gehen mit einem Ausbau der Schieneninfrastruktur zahlreiche Vorteile für die Volkswirtschaft einher (*vgl. dbzgl. schriftliche Ausführungen, die u.a. der Politik in Vorarlberg vorliegen – übermitteln wir gerne auf Anfrage*), diese verdienen es sachlich aufgezeigt und monetär bewertet zu werden. Von den Klimaschutzzielen erst gar nicht zu reden.

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) bietet sich beim notwendigen und gewünschten Ausbau der Bahn aus Siedlungs- und Umweltaspekten heraus eine unterirdische Trassenführung gerade zu an (diese wird ja nicht per Zufall seit Jahrzehnten diskutiert), die zusätzlich für die Stadt- und Regional-



entwicklung Vorarlberg Nord sehr positive Nebeneffekte mit sich bringen würde. Der Ausbau ist auf Grund heutiger technischer Möglichkeiten bei laufendem Betrieb möglich.

Der damit verbundene **Nutzen für alle:**

- ✓ Schaffung zeitgemäßer 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 Zuwächse an Gütern.
- ✓ 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 (Schiene)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, Videoanimation Unterflurtrasse → www.youtube.com/watch?v=51_ZG12mnXY im August 2019, u.a.m.)



- ✓ Politisches Bekenntnis zum grenzüberschreitenden Ausbau des Schienenverkehrs durch den Allparteienbeschluss im Vorarlberger Landtag (12. Mai 2016) bedarf jetzt der aktiven Umsetzung wie zB sofortige Umsetzung raumplanerischer Vorsorgemaßnahmen, um die zweckmäßigste Trassenführung (in Vorarlberg) nicht durch andere Bauvorhaben zu erschweren (verteuern) oder gar zu verunmöglichen.
- ✓ Auch ein Beschluss der Bregenzer Stadtvertretung (35:1) vom Juli 2015, dass das mehramsee-Anliegen ein Anliegen der Stadt Bregenz ist, wurde gefasst. Weiters gibt es einen einstimmigen Beschluss der Bregenzer Stadtvertretung vom Juni 2019 für die Ausarbeitung eines „übergeordneten Bahnmobilitätskonzepts“.
- ✓ 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.
- ✓ 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 2002 (Trassenführung) an die heutigen Rahmenbedingungen.
- ✓ Fixierung des Leistungsumfanges 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 (auch dazu haben wir der Politik Vorschläge unterbreitet)

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