

## „Ist die Unterflurtrasse überhaupt finanzierbar?“

**FAKTENCHECK.** Die Diskussion um eine Unterflurtrasse für den Bahnverkehr in Bregenz und Umgebung ist wieder neu entbrannt. Es werden viele Argumente für und wider ausgetauscht. Die *NEUE am Sonntag* prüft das Gesagte auf seine Richtigkeit.

Von Sebastian Rauch  
sebastian.rauch@neue.at

In Bregenz hat der Wahlkampf begonnen. Pünktlich zum Auftakt des Buhlens um die Wählergunst wird in der Landeshauptstadt auch wieder eine Unterflurlösung für die Bahn diskutiert. Die ÖBB Infrastruktur AG ist im Begriff eine neuerliche Machbarkeitsstudie erstellen zu lassen, um die Möglichkeiten zu prüfen.

Eine solche gab es aber bereits im Jahr 2003. Verfasst wurde sie von Ziviltechniker Gunther Zierl, der mit seinem Büro im Auftrag des Verkehrsministeriums, der ÖBB und des Landes Vorarlberg verschiedene Varianten und deren Umsetzung untersucht hat. Der Bludenzer ist Experte auf dem Gebiet der Bahntechnik und setzte Projekte auf der ganzen Welt um. Von Algerien über die Philippinen bis Frankreich, Portugal oder Bulgarien ist der 65-Jährige mit seinem Unternehmen tätig.

**Bis Jahresende aktualisiert.** Mit dem erneuten Ausrufen einer Machbarkeitsstudie erlebt Zierl

nach eigenen Angaben eine Art Déjà-vu. „Wir standen vor sechs Jahren, im Übrigen ebenfalls kurz vor der Wahl, vor der gleichen Frage. Damals bekamen wir den Auftrag der Stadt, die Studie von 2003 zu überarbeiten“, erklärt der Ziviltechniker. Allerdings wurde mit der Aktualisierung nur in Ansätzen begonnen. „Obwohl die Vorbereitungen bereits begonnen hatten und auch bezahlt wurden, wurde das Projekt dann wieder ad acta gelegt“, erinnert sich der Bludenzer. Die Gründe dafür kennt er nicht.

Auch jetzt wäre eine Aktualisierung der alten Studie noch möglich und würde im Vergleich zur Ausarbeitung einer neuen Zeit und Geld sparen. „Die Anpassung würde in etwa 60.000 Euro kosten und wir könnten das in den kommenden Monaten umsetzen, sodass wir die Ergebnisse im Dezember oder Jänner präsentieren könnten“, erklärt Zierl.

**Faktencheck.** Eine komplett neue Studie zu erstellen würde einiges mehr an Zeit in Anspruch nehmen und auch die

Diskussion um die Machbarkeit weiter in die Länge ziehen. Bereits jetzt kursieren viele Gerüchte und Halbwahrheiten um das Bahnprojekt. Die *NEUE am Sonntag* konfrontierte Gunther Zierl mit sieben Aussagen, die im Rahmen der Diskussion um eine Unterflurlösung zuletzt getätigt worden sind und ließ sie vom 65-jährigen Experten auf ihre Richtigkeit prüfen.

### 1. Eine Verlegung der Bahn unter die Erde ist aufgrund der dichten Besiedelung des Vorklosters nicht möglich.

**Ziel:** Es ist nichts anderes als eine Straßenunterführung und allein in unserem Umfeld schon tausende Male gemacht worden. Die Vorzugsvariante sieht vor, dass die Tieflage am Güterbahnhof Wolfurt beginnt und im Vorkloster würden die Gleise gar nicht hochkommen. Wir würden sogar problemlos unter der Bregenzer Ache durchkommen.

### 2. Eine Unterflurtrasse braucht eine kilometerlange Rampe und reißt einen großen Graben in dichtbesiedeltes Gebiet.

**Ziel:** Woher diese fiktiven Zahlen kommen, kann ich mir nicht erklären. Bei dem vorliegenden Projekt wäre eine Neigung von bis zu zwei Prozent möglich. Die Rampe würde beim Güterbahnhof Wolfurt beginnen und hätte eine Länge von 350 Metern, direkt neben dem Industriegebiet geführt. Selbst bei einem Prozent Neigung und 700 Metern Rampenlänge wäre man beim Schützenweg in Lauterach bereits unter der Erde.

### 3. Es gibt verschiedene Varianten, die noch geprüft werden müssen.

**Ziel:** Es gibt eine Vorzugsvariante, welche auf Basis der Studie ganz klar zu präferieren ist.





Ziviltechniker Gunther Zierl ist Autor der Machbarkeitsstudie zur Hangtrasse durch den Pfänderstock. NEUE



Diese führt vom Güterbahnhof Wolfurt bis zum Bregenzer Bahnhof unter dem Landhaus durch und geht dann in den Pfänderstock. In Lochau kommt sie wieder raus. Würde man die zuletzt auch diskutierte Pfändertrasse bauen, die von Wolfurt direkt in den Pfänderstock führt, würde Bregenz den Verkehrsknotenpunkt verlieren und das wäre nicht zielführend. Die Seetrasse ist auch keine Alternative, weil wir das Bauen im See vermeiden wollen. Der Bodensee ist eines der größten Trinkwasserreservoirs in Europa und das wollen wir nicht gefährden.

#### 4. Der geplante neue Bahnhof in Bregenz steht einer Unterflurlösung nicht im Weg.

**Ziel:** Die Errichtung eines neuen Bahnhofgebäudes macht nur dann Sinn, wenn das Gebiet als Gesamtheit gesehen und die verschiedenen Projekte aufeinander abgestimmt sind. Der Bau eines neuen Bahnhofes als

Einzelprojekt macht die Unterflurlösung obsolet. Der Bahnhof steht auf 12 bis 14 Meter langen Pfählen und da müsste man dann durch. Von der Tiefgarage ganz zu schweigen. Wenn man eine Unterflurlösung möchte, dann macht der Neubau des Bahnhofs zum derzeitigen Zeitpunkt keinen Sinn.

#### 5. Der Bahnhof steht für eine Unterflurlösung auf dem falschen Platz.

**Ziel:** Der Bahnhof wurde damals mit dem Vorhaben einer Bahntrassenverlegung an diesem Standort errichtet. So kommt man ideal unter der St.-Anna-Straße in Richtung Landhaus und dann in den Pfänder. Mit einem Bahnhof näher am Zentrum ginge sich das nicht mehr aus.

#### 6. Die Umsetzung der Unterflurlösung wird noch Jahrzehnte dauern.

**Ziel:** Es hängt davon ab, ob alle Entscheidungsträger es auch tatsächlich wollen. Wenn alle an einem Strang ziehen, ist mit gutem Projektmanagement die Fertigstellung noch vor 2030 möglich. Ich hatte ein Projekt in Frankreich mit einer Bausumme von 3,7 Milliarden Euro. 180 Kilometer von Le Mans nach Rennes. 2012 war Baubeginn und 2016 haben wir die ersten Testfahrten gemacht.

#### 7. Das Projekt ist nicht finanzierbar.

**Ziel:** Die Kosten können auf 1,5 Milliarden Euro geschätzt werden. Das klingt zunächst viel. Es gilt aber zu berücksichtigen, dass dies kein Bau für ein paar Jahre ist, sondern auf eine Nutzungsdauer von 200 Jahren ausgelegt ist. Dann relativiert sich die Summe. Außerdem dürfen bei solchen Projekten nicht nur die Zahlen gesehen werden. Die positiven Auswirkungen auf die Stadt, das Land Vorarlberg, aber auch die Wirtschaft aufgrund der Zweigleisigkeit ist kostentechnisch nicht bewertbar.



**JETZT RAUCHT'S**

Von Sebastian Rauch  
sebastian.rauch@neue.at

## Allein mir fehlt der Glaube

Alle Jahre wieder wird Asie herausgezogen und für den Stimmenfang missbraucht: die gute alte Unterflurlösung. Natürlich betonen alle Parteien, sich bereits seit Jahren für dieses Projekt starkzumachen. Wenn man bedenkt, dass das Thema regelmäßig im Wahlkampf aus der Schublade gezogen und abgestaubt wird, ist das sogar korrekt. Interessanter Gedankengang: Wenn sich doch alle Entscheidungsträger in der Stadtvertretung seit Jahren darüber einig sind, wie wertvoll eine Hangtrasse für die Lebensqualität und Wirtschaft in Vorarlberg ist, dann hätte man sie doch in den vergangenen Jahren etwas weiterbringen müssen. Stattdessen steht das Projekt auf dem Stand von 2003, als die Machbarkeitsstudie erstellt wurde. Nun soll aber natürlich wirklich etwas weitergehen und die ÖBB Infrastruktur AG gibt eine neue Machbarkeitsstudie in Auftrag. Wobei die Umsetzung einer Hangtrasse durch den Pfänderstock für die Bundesbahnen aufgrund der hohen Investitionskosten für ein vergleichbar kleines Teilstück rein betriebswirtschaftlich natürlich wenig schmackhaft ist. Aus diesem Grund ist die Politik gefragt, die die Umsetzung im wahrsten Sinne der Wortes auf Schiene bringen muss. Den Versprechen zufolge werden die Parteien auch nach den Wahlen unabhängig vom Ausgang und vom Wahlsieger für eine Umsetzung eintreten. Die Botschaft hör ich wohl, allein mir fehlt der Glaube.