



Neuer Impuls für Jahrhundertvision

Unterflur geführte Bahnstrecke zwischen Güterbahnhof und Staatsgrenze: mehramsee von Machbarkeit überzeugt.

BREGENZ Der Bahnverkehr legt die mehrgleisig geführte Strecke vom Güterbahnhof Wolfurt bis zur Grenze bei Lochau/Leiblach unterirdisch zurück: Zuletzt ist es um diese spektakuläre Idee ruhig geworden. Ein einstimmiger Stadtvertretungsbeschluss in Bregenz weckt jetzt Hoffnungen (die VN berichteten). Eine Machbarkeitsstudie aus dem Jahr 2003 soll adaptiert, technische Möglichkeiten und Finanzierbarkeit geprüft werden. Der Auftrag dazu ist erteilt. Eine Jahrhundertvision blüht auf.

Seit acht Jahren kämpft die Genossenschaft mehramsee mit ihren 200 Mitgliedern für diese Vision. Ein zukunftsfähiges, generationenübergreifendes Schienennetz und städteplanerische Impulse für Bregenz und die angrenzenden Gemeinden haben sie sich auf die Fah-

nen geschrieben. Seit Ende Februar eine Expertengruppe von der Stadt mit der Erarbeitung eines Masterplans „Bregenz Mitte“ beauftragt wurde, ist auch die Vision der Unterflurtrasse wieder auf dem Tisch. „Man muss das jetzt gesamtheitlich angehen“, sagt mehramsee-Vorstand Pius Schlachter und hofft auf ein koordiniertes und abgestimmtes Vorgehen.

Neue Streckenführung

Politisch sind die Weichen für eine neue Streckenführung gestellt. Sah die Studie von 2003 noch eine Trasse vom Bahnhof in Richtung Landhaus durch den Pfänderhang zurück zum See als Bestvariante vor, wird jetzt eine

Unterflurlösung auf der gesamten bestehenden Bahntrasse favorisiert. „Die Bahn fährt, wo die Menschen sind“, kann Schlachter der Überlegung Positives abgewinnen.

Das würde kurze Wege für Bahnnutzer bedeuten. „Der See rückt für die Vorarlberger näher heran.“ Für diese Trassenführung spricht laut Schlachter auch, dass keine Grundablösen notwendig, Anrainerproteste zudem unwahrscheinlich wären. Und der öffentliche Raum, der jetzt durch Infrastruktur belegt sei, wäre der große Gewinner. Alleine im Stadtgebiet würden 100.000 Quadratmeter Fläche zurückgewonnen. Ebenso viele wären es in den Nachbargemeinden. Lauterach, das durch die Bahntrasse zerschnitten ist, würde wieder zusammenwachsen, so die Argumentation.

„Die Machbarkeit ist gegeben, das ist mehrfach untersucht“, sagt Schlachter mit überzeugter Stim-

me. Bis 30. Juni müssen die Ergebnisse auf dem Tisch liegen, das ist die ambitionierte zeitliche Vorgabe. „40 Jahre wurde nichts unternommen, jetzt haben wir nur drei Monate“, hadert er ein wenig mit dem Zeitdruck. Man habe viel Vorarbeit geleistet, könne jetzt die Qualität des Netzwerks nutzen. Die technische Machbarkeit werde man wohl zeitgerecht dokumentieren können. Bei der Finanzierung - „großzügig kalkulierte 1,5 Milliarden Euro“ (Schlachter) - gehe es in erster Linie darum aufzuzeigen, welche Möglichkeiten es gibt. Um etwa an EU-Gelder zu kommen, müsse aber erst ein Projekt am Tisch liegen, schildert Schlachter. **VN-MIG**



„Wir fahren auf einer Trasse aus dem Jahr 1870. Nach 151 Jahren sind wir etwas in Verzug.“

Dr. Pius Schlachter
Vorstand mehramsee

VIDEO
Visualisierung #stelldirvor 2.0
<http://VN.AT/sukGSn>

DAMALS UND HEUTE. Die ehemalige Wälderbahntrasse zwischen Kennelbach und Doren (Teil 6)



Die Stelle befindet sich kurz nach Kilometer 10, gemessen ab dem Bahnhof Bregenz.

WWW.BREGENZERWALDBAHN-FRUEHER-HEUTE.AT, VN/GER

Mit Dampf durchs Achtal

Ein Abschnitt, zwei Fotos und eine große Zerstörung.

KENNELBACH, DOREN Kaum zu glauben, dass hier einmal ein Zug fuhr. . . „Speziell dieser knapp 300 Meter lange Abschnitt ist unglaublich zerstört. Wenn man es heute

sieht, kann man kaum glauben, wie man die Strecke so lange am Laufen halten konnte“, meint Thomas Hammerer, der den VN die alten Fotos für die Serie zur Verfügung gestellt hat.

Ab 1974 waren auf der Bregenzerwaldbahn wieder Dampfzüge im Einsatz. Da diese gerne fotografiert wurden, existieren aus dieser Zeit

auch sehr viele Fotos. Das alte Bild stammt von Werner Rösch aus der Schweiz, der ehemals Betriebsleiter bei der EUROVAPOR (Europäische Vereinigung zur betriebsfähigen Erhaltung von Dampflokomotiven und historischem Eisenbahnmateriale) war. Es wurde bei der ersten Fahrt des Zugs im Jahr 1974 aufgenommen.

