

Die Gleise, die am See in Richtung Lochau führen, sollen unter die Erde verschwinden.

HARTINGER



Von Sebastian Rauch  
sebastian.rauch@neue.at

Nur 72 Stunden nach der Vision für Bregenz-Mitte präsentierte der Bregenzer Bürgermeister Michael Ritsch das zweite Großprojekt der Landeshauptstadt. Die Verlegung der Bahngleise unter die Erde. Nach Beschluss in der Bregenzer Stadtvertretung wurde durch ein Expertengremium, welchem auch Bauunternehmer Hubert Rhomberg, Unternehmensberater Michael Grahammer und Zivilingenieur Gunther Zierl angehörten, die Machbarkeitsstudie aus dem Jahr 2002 aktualisiert.

Die Studienautoren kamen zu dem Schluss, dass sowohl die technische als auch die finanzielle Machbarkeit gegeben ist. Die Streckenführung wurde etwas angepasst, würde nun vom Wolfurter Güterbahnhof bis zur Staatsgrenze in Hörbranz unterflur verlaufen. Ursprünglich war die Rückkehr über Tage in Lochau geplant. Auch Überlegungen, die Bahn durch den Pfänderstock zu führen wurden verworfen, weil dazu Häuser in Bregenz abgerissen werden müssten, unter anderem die Bezirkshauptmannschaft.

# Unterflurtrasse finanziell und technisch machbar

Die Verlegung der Bahn von Wolfurt nach Hörbranz unter die Erde ist laut der Machbarkeitsstudie der Arge Rhomberg-Zierl-BDO umsetzbar. Dazu braucht es aber gemeinsame Anstrengungen über Parteifarben hinweg.

„Die Streckenführung ist leicht nachvollziehbar, ist sie doch ident mit der jetzigen Gleislegung – nur eben einen Stock tiefer“, bringt es Rhomberg auf den Punkt.

**Weg von der Straße.** Der Bauunternehmer führte aus, dass es nicht nur aufgrund der Lebensqualität für Bregenz und die profitierenden Gemeinden sowie ob

der gewonnen Flächen oberhalb der geplanten Unterflurtrasse ein absolutes Muss ist, diese Überlegungen in die Umsetzung zu bringen. „Jährlich fahren 1,4 Millionen Lkw durch den Pfändertunnel. Großteil deshalb, weil die eingleisige Bahnstrecke Bre-

ganz-Lochau gar keine Verlegung auf die Schiene zulässt. Im Sinne der Wirtschaft, aber auch des Klimas muss es umgesetzt werden. Ich habe immer damit gerechnet, dass es eines Tages kommt und rechne nun mehr denn je damit“, gab sich der Bregenzer optimistisch. Außerdem rechnete er vor, dass der Bedarf an Gütertransporten, aber auch an Personentransporten aus dem umliegenden Ausland in den nächsten 15 Jahren noch massiv zunehmen werde. Spätestens dann wäre das Nadelöhr Bregenz-Lochau mit seinem einzelnen Gleis überfordert. Derzeit werden in Vorarlberg, vor allem ins benachbarte Ausland, 88 Prozent des Güter- und Warenverkehrs auf der Straße statt auf der Schiene abgewickelt. Mit dem Ausbau könnten bis zu 85 Prozent der Treibhausmissionen eingespart werden.

**Finanzierung.** Doch dahinter stecken nicht alleine umweltpolitische Verbesserungen, sondern vor allem auch finanzielle Anreize. Denn die EU fördert den Bahnausbau.

Die EU-Förderung wäre jedoch nur ein kleiner Teil der kompletten Finanzierung. Immerhin kostet



## Finanzierungskonzepte

### ÖBB-Rahmenplan – Berechnungsbeispiel

(Konventionelle Finanzierung – Beträge in Euro)

NEUE NEUBAU QUELLE: BDO

#### Annahmen

Gesamtinvestitionskosten	1.500.000.000
Private Beiträge	100.000.000
EU-Förderung	50.000.000
Finanzierungserfordernis	1.350.000.000
• davon ÖBB/Bund	950.000.000
• davon Land Vorarlberg	300.000.000
• davon Stadt/Gemeinden	100.000.000
Steuereinnahmen öffentliche Hand	522.000.000
Zins Fremdkapital	1,00% p.a.
Laufzeit Fremdkapital	50 Jahre
Indexierung	2,00% p.a.

#### Ergebnisse

Jährliche Nettobelastung Bund	14.865.418
Jährliche Nettobelastung Land	4.694.342
Jährliche Nettobelastung Stadt/Gemeinden	1.564.781
Jährliche Gesamtbelastung öffentliche Hand	21.124.541

die Unterflurlösung laut den Studienautoren 1,5 Milliarden Euro. Hört sich im ersten Moment viel an, ist aber durchaus finanzierbar, meint Grahammer vom Vorarlberger Ableger des Finanzierungsexperten BDO. Zum einen darf die Laufzeit von 50 Jahren für mögliche Rückzahlungen nicht außer Acht gelassen werden. Zusätzlich die Wertschöpfung im Land, die ein solches Projekt mit sich bringt. Grahammer spricht von 9000 Arbeitsplätzen während der Bauzeit und fiskalischen Effekten wie Lohnnebenkosten in Höhe von 545 Millionen Euro.



Alles in allem stellt der Experte eine Finanzierung auf (siehe Grafik), welche für Bund, Land und Gemeinden durchaus zu stemmen wäre. „Sollte es scheitern, dann nicht daran, dass man nicht kann, sondern dass man nicht will“, sagt Grahammer.

**Politischer Zusammenschluss.** Nun ist die Politik am Zug. In Bregenz muss am 15. Juli in der Stadtvertretung abgestimmt werden, ob man sich zu dem Projekt bekennt. Ähn-

liches müssen die anderen fünf betroffenen Gemeinden Hörbranz, Lochau, Hard, Lauterach und Wolfurt tun. Dann muss das Land ins Boot geholt werden und von den wirtschaftlichen Vorteilen eines zweigleisigen Unterflurausbaus überzeugt werden. In weiterer Folge geht das Vorhaben zum Bund und somit zu den ÖBB. Ziel ist es, mit dem Projekt bis 2026 oder in der darauffolgenden Sechs-Jahres-Periode in den Zielplan der Bundesbahnen zu kommen.

Dazu müssen aber alle Vorarlberger Verantwortlichen auf politischer Ebene an einem Strang ziehen, wie Rhomberg festhält. Das betriebswirtschaftliche Interesse der ÖBB an einem derart teuren Ausbau für so einen kurzen Streckenabschnitt sei nicht gegeben. Umso mehr müssen die Vorarlberger Geschlossenheit zeigen. „Wenn die Gemeinden und das Land eine Stimme haben, dann wird Österreich nicht über ein ganzes Bundesland drüberfahren können. Das ist meine Überzeugung“, schließt der Bauunternehmer.

## IMPFUNGEN

### 36.000 Menschen wurden geimpft

Gesundheitslandesrätin Martina Rüscher meldet einen weiteren Höchstwert im Rahmen der wöchentlichen Corona-Schutzimpfungen. In den zurückliegenden sieben Tagen (Montag, 28. Juni bis Sonntagabend, 4. Juli) erhielten fast 36.000 Menschen in den Vorarlberger Impfstreifen ihre Immunisierung. Für mehr als 11.500 der Betroffenen war es ihre Erstimpfung, an über 24.100 Personen ging die notwendige zweite Schutzdosis. Geimpft wurde mit den

Stoffen von Biontech/Pfizer sowie AstraZeneca.

**Vollimmunisierung.** Rüscher richtet gerade auch in Hinblick auf die immer wieder neu beschlossenen Öffnungsschritte von Seiten der Bundesregierung einen klaren Appell an die Bevölkerung: „Wer geimpft ist, schützt sich und die Gesellschaft. Nur eine Vollimmunisierung wirkt auch gegen die ansteckendere Delta-Variante“, sagt Rüscher in einer Aussendung.

das neue „kontur“-magazin ist ab sofort am kiosk sowie im gut sortierten fachhandel erhältlich



[www.kontur-magazin.at](http://www.kontur-magazin.at)

Die neue Ausgabe kann zudem online gelesen werden.