

mehramsee: Politische Einigung hat Priorität vor technischen Diskussionen

ÖBB und Land Vorarlberg haben unsere langjährige Forderung eines grenzüberschreitenden Bahnausbaus im März 2022 als unbedingte Notwendigkeit anerkannt – Landespolitik muss parteiübergreifend mit einer Stimme die Umsetzung der volkswirtschaftlichen Bestvariante fordern – Oberirdische Billigstvariante ist als Option auszuschließen.

Bregenz, 06.07.2022 – Der Zwischenbericht „Variantenstudie ÖBB-Zielnetz 2040 Unteres Rheintal“ hat in den vergangenen Tagen zu Recht sehr hohe Wellen geschlagen. Diese Studie ist als Basis weiterführender Diskussionen ungeeignet, da sie – soweit bekannt – tendenziös die Umsetzung der betriebswirtschaftlichen Billigstvariante empfiehlt und alle für die Standortqualität und -entwicklung entscheidenden Aspekte ausblendet. Hauptargument der Studienautoren ist die geringere Belastung während der Bauphase. Eine fast zynische und absurde Argumentation: Man stellt eine kürzere Bauphase über den dauerhaften Verlust an Lebens- und Standortqualität für nachfolgende Generationen!

Die Mobilitätswende ist Fakt: Die Bahn als Massenverkehrsmittel wird den Individualverkehr als Rückgrat der Mobilität ersetzen. Zusätzlich notwendige Bahninfrastruktur steht aber auch in Konkurrenz mit dem öffentlichen Raum, mit Wohnraum und mit der Natur. In dicht besiedelten Gebieten wird dieser Konflikt vornehmlich durch Verlegung der Infrastruktur in den Untergrund gelöst. Das Rheintal bis zum Bodensee gilt schon heute als städtische Agglomeration. Klar ist: Die Tieferlegung der Bahntrasse bedeutet ein ‚Ja‘ zu einem attraktiven Lebensraum für Generationen und ein ‚Ja‘ für einen sorgsamen Umgang mit Grund und Boden. Im Gegensatz dazu mag der oberirdische Ausbau auf der 150 Jahre alten (!) Bestandstrasse zwar für die ÖBB die günstigste Variante darstellen, hätte aber für die Region und ihre Menschen fatale Folgen.

Politische Entscheidung im Land, nicht in Wien

Für Pius Schlachter, Vorsitzender von mehramsee, steht außer Frage, was es jetzt braucht: „Zuallererst muss sich die Landespolitik parteiübergreifend einstimmig für die volkswirtschaftliche Bestvariante entscheiden und dann von Wien und Brüssel deren rascheste Umsetzung fordern. Diese politische Entscheidung muss im Land getroffen werden. Der erste Schritt auf diesem Weg ist die Vergabe einer Planungsstudie für die Tieferlegung der Bahn vom Güterbahnhof Wolfurt bis zur Staatsgrenze an der Leiblach unter Einbindung der Schweizer Zulaufstrecke in Lauterach. Die Budgetmittel sind im ÖBB Rahmenplan vorhanden, diese müssen nur selbstbewusst eingefordert und abgeholt werden. Und in der Folge bekommt die ÖBB den Auftrag, das dafür richtige Bauverfahren auszuwählen. Dass eine unterirdische Trassenlegung technisch möglich ist, ist mehrfach gutachterlich bewiesen und wird uns in zahlreichen Städten vor Augen geführt. Gleiches gilt für die Finanzierbarkeit.“

Aktuelle Studie tendenziös – was sind die wirklichen Beweggründe?

Eine Aussage der Autoren der neuen von ÖBB und Land beauftragten Studie sorgte besonders für Aufsehen: „Würde in Niveaulage gebaut, also ohne Tunnels, wären eine einstellige Zahl an Objektträgern erforderlich. Der Verlegung der Trasse in den Untergrund würde hingegen voraussichtlich eine dreistellige Anzahl von Bauwerken zum Opfer fallen.“

Dies erscheint unlogisch und dient wohl nur dazu, die Bevölkerung für einen oberirdischen Ausbau zu gewinnen. Schlachter kritisiert, dass in der neuen Studie offenbar Äpfel mit Birnen verglichen würden: „In der oberirdischen Variante werden zwischen Bregenz und Wolfurt drei Gleise angeführt, in der unterirdischen Variante hingegen zwei Tunnelröhren mit total vier Gleisen.“ Die Aussagen der Studie sind für den mehramsee-Vorsitzenden daher tendenziös, wenn nicht gar unseriös: „Es hat etwas den Anschein, dass in der vorliegenden Studie der ÖBB und dem Land Vorarlberg der Platzbedarf der unterirdischen Lösung absichtlich künstlich aufgebläht wird, um Argumente dagegen zu schaffen.“

Zudem besteht wohl kein Zweifel, dass es auch praktikable und den Baubestand schonende Bauweisen gibt. Schlachter verweist in diesem Zusammenhang neben vielen anderen Beispielen auf die Bundeshauptstadt: „Wäre dem nicht so, gäbe es in Wien oberhalb von U-Bahnlinien wohl kaum mehr historische Gebäude“. Bekanntlich wird dort gerade eine weitere U-Bahn-Linie gebaut.

Die in einem Zeitraum von rund zwei Jahren erstellte, mit den Auftraggebern u.a. ÖBB, Verkehrsministerium und Land Vorarlberg abgestimmte Machbarkeitsstudie aus dem Jahr 2002 hat als Bestvariante die unterirdische Führung der Bahn ergeben. Die technische Machbarkeit wurde auch in der vertieften Vorstudie „Eisenbahntrasse Großraum Bregenz“ (2021) im Auftrag der Stadt Bregenz von erfahrenen Bauingenieuren und Bahnexperten nochmals bestätigt. Wieso die Ergebnisse dieser beiden öffentlich finanzierten Studien jetzt einfach negiert werden, bleibt ein Rätsel. Welche Zielsetzung verfolgt der grüne Landesrat Zadra damit?

Oberirdischer Ausbau nicht sinnvoll

Aus Sicht von mehramsee ist ein oberirdischer Ausbau keinesfalls sinnvoll, macht Schlachter abschließend deutlich, „und ich bin überzeugt, dass ein solcher von der Bevölkerung mit allen Mitteln abgelehnt wird.“ Man müsse sich bewusst sein, dass ein solches Bauvorhaben für Generationen gedacht ist. „Die längere Bauzeit einer Tieferlegung der Bahntrasse muss man daher auch mit der langen Nutzungsdauer und den vielfältigen Auswirkungen des Projekts betrachten. Dazu gehört unter anderem, wie sich der Lebensraum im unteren Rheintal entwickeln kann.“

Über mehramsee

mehramsee ist eine eingetragene Genossenschaft mit Sitz in Bregenz. Die gemeinnützige Initiative sieht Mobilität als zentralen Standortfaktor für den Lebens- und Wirtschaftsraum Vorarlberg. Seit 2013 verfolgt sie den leistungsstarken Ausbau der Bahninfrastruktur für den Personen- und Güterverkehr in Vorarlberg und der Bodenseeregion sowie die Anbindung an die europäischen Bahnhochgeschwindigkeitsnetze. Dabei wird ein mehrgleisiges unterirdisches Bahnnetz zwischen Lauterach über Bregenz bis Lochau/Leiblach favorisiert, das den Anspruch an ein zukunftsfähiges, generationenübergreifendes Schienennetz erfüllt und gleichzeitig große raum- und städteplanerische Impulse für Bregenz und die Gemeinden im nördlichen Rheintal mit sich bringen würde. Zudem ist die längst fällige Verlagerung des Güterfernverkehrs von der Straße auf die Schiene im Sinne des Klimaschutzes ein Gebot der Stunde. Weiterführende Informationen: www.mehramsee.eu.

Video-Visualisierung einer möglichen unterirdischen Bahntrasse von Lauterach bis Lochau/Leiblach: <https://www.youtube.com/watch?v=GxqhgBxaEUE>

Machbarkeitsstudie „Eisenbahnumfahrung Bregenz“ 2002 im Auftrag von ÖBB, Bund und Land: <https://www.mehramsee.eu/machbarkeitsstudie-eisenbahnumfahrung-bregenz/>

Vorstudie „Eisenbahntrasse Großraum Bregenz“ 2021 im Auftrag der Stadt Bregenz: <https://www.mehramsee.eu/informatives/studien-gutachten-bahn/>