

## **mehramsee: Unterflur einzig realistische Variante für zukunftsfähigen Lebensraum**

*Kernziel des initiierten Prozesses muss die beste Lösung für Vorarlberg sein.*

*Alle Fakten liegen auf dem Tisch: Die Bahn gehört unter die Erde.*

Bregenz, 24.02.2023 – Mit einem „offenen Prozess hin zu einer Bestvariante“ will die Landesregierung den Bahnausbau im unteren Rheintal endlich auf Schiene bringen. Für die gemeinnützige Genossenschaft mehramsee steht außer Frage, in welche Richtung es jetzt gehen muss: „Alle möglichen Varianten wurden hinlänglich untersucht“, betont mehramsee-Vorsitzender Pius Schlachter. Die Faktenlage ist klar, für den urbanen Lebensraum nördliches Rheintal ist die Unterflurtrasse die einzig realistische Variante. „Der Prozess kann nur dazu dienen, die Bahn unter bestmöglichen Bedingungen unter die Erde zu bringen.“ Dafür müsse der politische Entscheidungsprozess von entsprechender Expertise begleitet werden.

Seit der umfassenden „Machbarkeitsstudie Eisenbahnumfahrung Bregenz 2002“, die u.a. von ÖBB, Verkehrsministerium und Land Vorarlberg beauftragt und abgenommen wurde, hätten sich zwar einige Parameter geändert, jedoch keine grundlegenden. „Das bedeutet: Die Bestvariante verläuft damals wie heute unterirdisch“, so Schlachter. Die technische Machbarkeit einer Unterflurtrasse wurde 2021 in der vertieften Vorstudie „Eisenbahntrasse Großraum Bregenz“ von international erfahrenen Bauingenieuren und Bahnexperten nochmals bestätigt. Zusätzlich wurden in dieser Studie auch die Finanzierbarkeit und der volkswirtschaftliche Mehrwert der Unterflurlösung nachgewiesen. Dass diese Ergebnisse in zwei öffentlich finanzierten Studien – SMA zum Ausbaubedarf der Schieneninfrastruktur und Variantenstudie ÖBB-Zielnetz 2040 – keinerlei Berücksichtigung finden, ist für ihn ebenso unverständlich wie der Umstand, dass das Land Vorarlberg nun ausgerechnet und ausschließlich diese beiden letztgenannten Studien als Grundlage für den gemeinsamen Prozess heranzieht.

## **Neue Studien behandeln falsche Fragestellungen**

„Obwohl die SMA-Studie und die Variantenstudie ÖBB-Zielnetz 2040 von unterschiedlichen Seiten vor allem wegen falscher Fragestellungen an die Autoren kritisch hinterfragt werden, baut Landesrat Daniel Zadra weiter ausschließlich auf diesen auf“, zeigt sich Schlachter verwundert. „Die Vorgehensweise des Landes mutet jedenfalls eigenartig an. Der sogenannte gemeinsame offene Prozess mutiert dabei zum Feigenblatt.“

Erwarten würde sich Schlachter vielmehr ein zielgerichtetes, mutiges Vorgehen aller Stakeholder, um die einmalige Chance zu nutzen, die eine Unterflurlegung für den Lebensraum Vorarlberg eröffnet. Infrastrukturprojekte stehen in der Regel in direkter Konkurrenz zum öffentlichen Raum und der Natur. Werden Gleise in den Untergrund verlegt, kann moderne Mobilität sogar neuen Lebensraum schaffen. „Eine Unterflurlösung im Großraum Bregenz würde rund 16 Hektar öffentlich nutzbare Fläche (öffentlichen Erholungsraum, Radwege, Flaniermeilen) freimachen“, veranschaulicht Schlachter die Dimension. Im Gegensatz dazu würden bei oberirdischem Ausbau pro zusätzliches Gleis zwischen Wolfurt und Lochau-Hörbranz rund sechs Hektar Boden verbaut – ein fatales Signal in Zeiten von Bodenverknappung und Klimawandel.

## **Unterirdische Mobilität vielfach bewährt**

„Im Prozess gilt es nun, die Weichen für die Zukunft zu stellen“, sagt Schlachter. „Öffentliche Verkehrsinfrastruktur ist kein Selbstzweck, sie muss den Menschen dienen. Ziel muss sein, die bestmögliche Lösung für die Bevölkerung in Vorarlberg zu finden und umzusetzen – nicht die einfachste für die ÖBB.“ Dazu braucht es von Anfang an die Erfahrung und aktive Beteiligung der besten Planungsbüros, Bahntechnik-Spezialist:innen und Tunnelbauunternehmen, die andernorts ihr Können bereits eindrücklich unter Beweis gestellt haben.

Denn es gibt zahlreiche Beispiele für unterirdische Lösungen, die alle Anforderungen an moderne Mobilität erfüllen sowie auch in dichtbesiedeltesten Räumen sicher und schonend umgesetzt werden konnten. Ob in Oslo, wo ein Tunnel durchs Hafenbecken gelegt wurde, oder in der süditalienischen Stadt Reggio di Calabria, wo Züge unterhalb der Uferpromenade verkehren. Ähnliche Infrastrukturmsetzungen gibt es in Nizza, Düsseldorf, Karlsruhe, Zürich und, und, und.

Auch ein Blick auf Österreich lohnt sich. Bei der geplanten Verlängerung der Lokalbahn vom Salzburger Hauptbahnhof durch die Altstadt bis zum Schloss Mirabell hat sich das Unterflurprojekt S-Link durchgesetzt. Oberirdische Varianten wurden wegen gravierender Nachteile ausgeschlossen. Selbst die ÖBB bauen und betreiben Unterflurtrassen, wenn der politische Wille gegeben ist: Man denke an das Tiroler Inntal, die Strecke St. Pölten-Wien oder die 130 km lange Verbindung Graz-Klagenfurt, die zu über einem Drittel unterirdisch verläuft. Und der Lainzer Tunnel, eine 2012 in Betrieb gegangene zweigleisige Hochleistungstrecke, unterquert den 13. und 14. Wiener Gemeindebezirk inklusive Lainzer Tiergarten. Nur in Vorarlberg soll eine Unterflurtrasse nicht möglich sein.

## **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](http://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/>