mehramsee: für einen zukunftsfähigen grenzüberschreitenden Bahnausbau in Vorarlberg

1. Ausgangssituation / Faktenlage Verkehr

Vorarlberg (rd. 2.601 km² Fläche, rd. 400.000 Einwohner), das westlichste Bundesland der Republik Österreich, ist durch seine Grenzlage[1] seit einigen Jahrzehnten verkehrstechnisch unterproportional schwach zu seiner Wirtschaftsstärke (zwei Drittel der produzierten Waren werden exportiert, v.a. über Deutschland und die Schweiz) und zu seiner Bevölkerungsdichte erschlossen.

Lage Vorarlbergs und Verkehrsanbindungen

Das **Vorarlberger Rheintal** bei einer Fläche von rd. 450 km² und knapp 300.000 Einwohnern gehört zu den **dichtest besiedelten Regionen in Europa** außerhalb von Großstädten (bei Einbezug des Schweizer Rheintals über 500.000 Einwohner). In der Bodenseeregion (rd. 15.000 km²) leben rd. 4 Mio. Menschen (vgl. www.statistik-bodensee.org).

Für den PKW- und LKW-Verkehr durchzieht die Autobahn A14 (quasi eine Stadtautobahn) das Rheintal zwischen Bregenz und Feldkirch (weiter nach Bludenz) und ist durch den Pfändertunnel Richtung Deutschland mit der deutschen Autobahn A96 verbunden. Die fehlende leistungsgerechte Verbindungsstraße zur Schweizer Rheintalautobahn A13 Richtung Chur bzw. zur A1 nach St. Gallen wird seit bald 50 Jahren diskutiert. Auch die zuletzt von ASFINAG und Land Vorarlberg vorgeschlagene „CP-Variante" (mit langer Ostumfahrung von Lustenau und Anschluss an die A1 bei St. Margrethen/CH) hat wenig Aussichten auf Erfolg.

Jährlich verkehren etwa 1,0 Mio. LKW zwischen Vorarlberg und der Schweiz bzw. rd. 1,6 Mio. LKW zwischen Vorarlberg und Deutschland – VCÖ-Verkehrszählung (Stand 2022). Überall dort, wo die Infrastruktur ungenügend ausgebaut ist, insbesondere im Raum Bregenz/Hard/Lustenau/Höchst entstehen negative Umwelteffekte, die durch den starken PKW-Individualverkehr (auch touristischer Transit und Grenzgänger) noch intensiviert werden. Denn Vorarlberg ist zugleich Tourismusdestination und Durchzugsland für Urlauber aus Deutschland, Belgien, Niederlande etc. vor allen nach Italien.

Auf der durch Bregenz führenden Landesstraße von Lochau nach Höchst oder von Lustenau in die Schweiz (bzw. umgekehrt) gibt es täglich lange Staus und damit verbunden hohe negative Emissionen. Die Schweiz forciert den Ausbau der Schiene

[1] *Vorarlberg liegt geografisch südöstlich des Bodensees und grenzt an Schweiz, Deutschland und Liechtenstein. Im Süden und Osten ist das Land durch hohe Berge/Gebirge begrenzt, nördlich von Bregenz befindet sich eine Nadelöhrstelle zwischen Bodenseeufer und Pfänderstock. Der (Alpen)Rhein bildet eine natürliche Grenze zur Schweiz.*

(Verkehrsverlagerung weg von der Straße). Die Nord-Süd-Eisenbahnachse (NEAT) durch den Lötschbergtunnel ist seit 2007 in Betrieb, der Gotthardtunnel seit Ende 2016 im Vollbetrieb.

Im Gegensatz dazu ist die Bahninfrastruktur in unsere Nachbarländer ungenügend ausgebaut, im Wesentlichen besteht sie in dieser Form wie vor 150 Jahren. Die Arlbergstrecke ist zu den relevanten Zeiten wegen großer eingleisiger Streckenabschnitte (mit bis zu 3,5% Steigung) deutlich über 100 % ausgelastet, die Verbindungen von Vorarlberg in die Schweiz und nach Deutschland sind (noch) eingleisig. Dem seit Herbst 2018 auf fast die doppelte Kapazität ausgebauten Güterbahnhof Wolfurt fehlen die adäquaten Zu- und Abfahrtsbahnstrecken, um die aus Klimaschutzgründen notwendige Verlagerung eines maximal möglichen Anteils im Güterfernverkehr von der Straße auf die Schiene bewerkstelligen zu können (man spricht von ca. 75% Umschlagquote von LKW auf LKW statt von LKW auf die Bahn).

Im deutschen Bodenseeraum ist die Bahnstrecke Lindau-München seit Ende 2020 durchgängig elektrifiziert (Ausbaustrecke 48 – www.abs48.com). Der Bahnhof Lindau-Reutin wurde dabei ausgebaut, sodass nun der Umweg im Personenfern- und Güterverkehr auf die Insel Lindau entfällt. Der Personenfernverkehr Zürich–München im 2-Stunden-Takt soll in naher Zukunft auf einen 1-Std-Takt umgestellt werden. Sowohl die österreichische Westbahn, die seit Frühjahr 2022 von Wien nun auch bis nach München (bislang nur bis Salzburg) verkehrt, als auch der deutsche „Flixtrain", wollen ihre Angebote von München über Bregenz nach Zürich erweitern. Die Verhandlungen waren bisher leider noch nicht erfolgreich – es geht wie so oft ums liebe Geld. Die ÖBB bremst bei einer möglichen Railjet-Verbindung Wien-Salzburg-München-Bregenz-Zürich noch, auch weil die Politik dazu (noch) keine Vorgaben macht.

Auszug TEN 2020
mit Ausbaustrecke (ABS) 48

Der Streckenabschnitt Lauterach-Hard mit neuer Haltstelle Lauterach West ist so gut wie fertiggestellt. Einigkeit herrscht nun, dass in Folge auch die Strecke Hard-Lustenau zweigleisig ausgebaut werden muss.

2. Bahnausbau, der Mobilität und Lebensraum in Einklang bringt

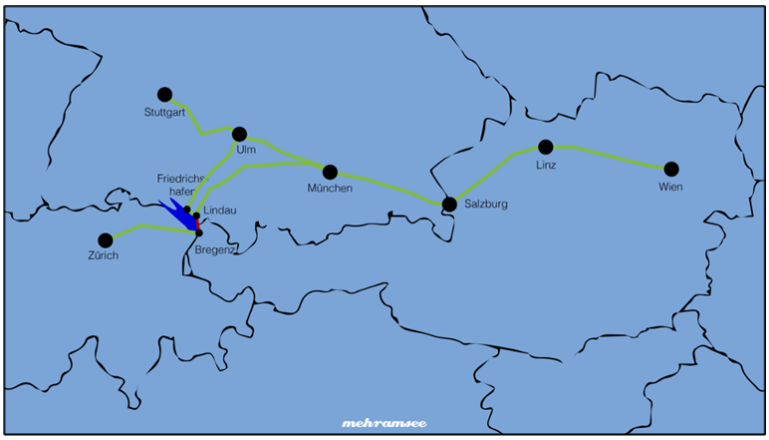
Viele Jahre lang haben Land Vorarlberg, Bund und ÖBB den (zumindest) zweigleisigen Ausbaubedarf nach Deutschland als nicht notwendig abgetan, weil *„auch mittelfristig kein Bedarf bestehe"*. Seit Frühjahr 2022 ist diese Ausbaunotwendigkeit nun auf Basis einer von ÖBB und Land beauftragten Studie bestätigt und damit amtlich. ÖBB und Teile der Landesregierung präferieren nun aus Kostengründen einen oberirdischen zwei- und dreigleisigen Ausbau von Wolfurt über Lauterach, Bregenz nach Lochau (bzw. umgekehrt). Die vom Ausbau direkt betroffenen Gemeinden (Bregenz, Lauterach, Lochau, Hörbranz, Wolfurt) im unteren Rheintal inkl. der „Regio Bodensee" mit 17 Mitgliedsgemeinden pochen auf eine siedlungsraumverträgliche Lösung, sprich eine unterirdische oder Tunnel-Variante – so wie sie von mehramsee eGen schon seit 2013

gefordert wird. Die Landesregierung hat Ende Februar 2023 einen **„ergebnisoffenen Prozess"** zwischen Land und Gemeinden zur Klärung dieser politischen Frage aufgerufen. Einigkeit besteht darin, den Ausbaubedarf nach Deutschland ins ÖBB-Zielnetz Ende 2023 einzumelden. In Folge muss über die aus Sicht Vorarlbergs beste Variante auf Basis von volkswirtschaftlichen Kriterien entschieden werden.

Die auf der Hand liegende Verlegung der Bahn zumindest zweigleisig in den Untergrund im Nadelöhr Bregenz (auch wegen der hohen Siedlungsdichte) wird schon seit mehreren Jahrzehnten diskutiert (Ende der 1960er Jahre gab es bereits einen Beschluss des Bregenzer Stadtrats für die Unterflurverlegung!). Die technische Machbarkeit unter Beachtung (hydro)geologischer, raum-/landschaftsplanerischer, eisenbahn-/bautechnischer Rahmenbedingungen verschiedenster Varianten ist gutachterlich belegt (in der von ÖBB, HLAG, Verkehrsministerium und Land Vorarlberg beauftragten **Machbarkeitsstudie 2002/2003** – Vergleich verschiedener Trassen mit einer Bewertung inkl. Kostenschätzungen – und in der von der Stadt Bregenz **im Frühjahr 2021 beauftragten Vorstudie „Eisenbahntrasse Großraum Bregenz"**, in der auch die wirtschaftliche Machbarkeit bestätigt wurde).

Für die im Eigentum der Republik (und damit allen Bürgern) stehenden ÖBB hat aus deren betriebswirtschaftlicher Sicht ein Ausbau in die Schweiz und nach Deutschland verständlicherweise keine Priorität (etwa 15 Tarifkilometer ab Güterbahnhof Wolfurt), aber Investitionen in eine zukunftstaugliche Mobilität müssen von der öffentlichen Hand **nach volkswirtschaftlichen Kriterien** gesetzt werden. In Vorarlberg selbst scheint das Problembewusstsein für diese Situation endlich angekommen zu sein (Landespolitik, Gemeinden, Interessenvertretungen), aber noch nicht in der Art, als viel zielgerichteter, schneller und konkreter zur Lösung der Situation agiert wird. Noch überwiegen bei einigen Entscheidungsträgern Bedenken und Befürchtungen, aber leider auch Ausreden. Vielleicht lähmt das Fiasko um die „S18-Thematik" (Errichtung einer leistungsfähigen Verbindungsstraße zwischen den beiden Rheintalautobahnen), aber wer beim Eisenbahnausbau ähnlich zögert, macht sich mitverantwortlich für die negativen Folgen, die das Land lange spüren wird.

Dabei gehen mit einem Ausbau der Schieneninfrastruktur zahlreiche Vorteile für die Volkswirtschaft einher *(vgl. dbzgl. schriftliche Ausführungen, die u.a. der Politik in Vorarlberg vorliegen)*, diese verdienen es, sachlich aufgezeigt und monetär bewertet zu werden. Von den Klimaschutzzielen erst gar nicht zu reden.



Der damit verbundene Nutzen für alle:

- ✓ Schaffung zeitgemäßer Mobilität im grenzüberschreitenden Personennahverkehr.
- ✓ Anbindung von Vorarlberg/Region Bodensee ans europäische Hochgeschwindigkeitsnetz im Personenfernverkehr. Damit auch wesentlich raschere Anbindung Vorarlbergs auf der Schiene nach Salzburg, Linz und Wien und den süddeutschen Raum (Tagespendler und Tourismus).
- ✓ Leistungsstarke Verbindung zu zentraleuropäischen Großstädten im Personenfernverkehr.
- ✓ Leistungsfähige Schieneninfrastruktur für die politisch gewünschten Verlagerungen im Güterverkehr und Aufnahme der Zuwächse an Gütern.
- ✓ Standortsicherung für die Bodenseeregion: Vorarlberg, Süddeutschland, Schweiz und Liechtenstein. Sowohl im Hinblick auf Arbeitsmobilität, Beschaffungs- und Absatzlogistik für Industrie und Handel sowie für den Tourismus.
- ✓ Bahninfrastrukturinvestitionen sind Konjunkturmotor, schaffen Beschäftigung und Wertschöpfung.
- ✓ Entwicklung einer europäischen Region – ein wichtiger Beitrag zum Modell für das „Europa der Regionen".
- ✓ Erhaltung und Weiterentwicklung der Lebensqualität durch Steigerung der Attraktivität der Region als Wohn-, Arbeits- und Freizeitraum.
- ✓ Beitrag zum Klimaschutz und Gegenmaßnahme zur weiteren Bodenversiegelung

3. Initiative Genossenschaft mehramsee

mehramsee ist eine eingetragene Genossenschaft mit Sitz in Bregenz. Als gemeinnützige Initiative sehen wir Mobilität als zentralen Standortfaktor für den Lebens- und Wirtschaftsraum Vorarlberg. Seit 2013 verfolgen wir den leistungsstarken Ausbau der Bahninfrastruktur für den Personen- und Güterverkehr in Vorarlberg und der Bodenseeregion sowie die Anbindung an die europäischen Bahnhochgeschwindigkeitsnetze. Dabei favorisieren wir ein mehrgleisiges unterirdisches Bahnnetz zwischen Lauterach über Bregenz bis Lochau/Leiblach, 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. Heute sind es rund 1.000 Personen, die als Mitglieder oder Freund:innen der Initiative unser Anliegen unterstützen.

Umfassende Informationen zu mehramsee und den von uns gesetzten Maßnahmen sowie ein Online-Aufnahmeantrag zur Mitgliedschaft in der Genossenschaft, falls auch Sie uns unterstützen wollen, finden Sie unter www.mehramsee.eu

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