

**Stellungnahme des Vereins „Pro Bahn Vorarlberg“ zum Projekt
der Genossenschaft „Mehr am See“ zur Bahn-Unterflurtrasse
zwischen Bregenz und Lochau**

Die von der Genossenschaft „Mehr am See“ geforderte Verlegung der Bahntrasse zwischen Bregenz und Lochau-Hörbranz ist aus unserer Sicht völlig unnötig. Die von „Mehr am See“ behaupteten Steigerungen im Bahn-Güterverkehr sind reine Schätzungen und halten einer eingehenden Überprüfung nicht stand. Investitionen in die Eisenbahn-Infrastruktur sind dort zu begrüßen, wo ein echter verkehrspolitischer Nutzen aus den eingesetzten Steuergeldern erzielt werden kann. Das Projekt der Unterflurtrasse im Bereich Bregenz/Lochau ist abzulehnen.

Seit mehreren Monaten betreibt die Genossenschaft „Mehr am See“ das Projekt, die eingleisige Bahnstrecke zwischen den Bahnhöfen Bregenz und Lochau-Hörbranz als Unterflurtrasse auszuführen und damit in diesem Bereich ein so genanntes freies Bodenseeufer zu schaffen. Bemerkenswert dabei ist, dass das freie Bodenseeufer nach Auffassung von „Mehr am See“ lediglich durch die eingleisige Bahn, nicht aber durch die deutlich breitere Straße beeinträchtigt wird.

In den Diskussionsforen sowie in einigen Leserbriefen wurde dazu schon die Frage aufgeworfen, ob diese Genossenschaft nur deshalb gegründet wurde, um den Eigennutz der Grundstücksbesitzer entlang der Bahntrasse zu fördern. Diese Diskussion wollen wir hier nicht weiter strapazieren sondern beschränken uns auf die folgenden Fakten:

Bildmontagen und unvollständige Darstellungen auf der Homepage von Mehr am See:

Auf der Homepage der Genossenschaft selbst werden zur Untermauerung der dort aufgestellten Thesen teilweise verzerrende Bilder verwendet. Beispielweise wird ein aus dem Bahnhof Bregenz ausfahrender russischer Kesselwagenzug dargestellt.



Russische Breitspur-Kesselwagenzüge wird's in Bregenz nie geben, wie dieses Bild von der Homepage der Genossenschaft „Mehr am See“ suggeriert.

Alleine aus technischen Gründen (in Russland werden zum Unterschied der bei uns verwendeten Schraubenkupplungen die SH3-Klauenkupplungen verwendet) können mitteleuropäische Güterzüge keine derartigen Längen erreichen, wie sie in dieser Darstellung vorgetäuscht werden. Außerdem wirkt die Dimension der russischen Breitspurwagen noch dramatischer jene normalspuriger Güterwaggons.

Die Genossenschaft stellt sich selbst auch in einem besseren Lichte dar, als es der Realität entspricht. So kam der im Newsletter Nr. 4 behauptete Beitritt der Gemeinde Lochau zur Genossenschaft nicht zustande, ein entsprechender Beschluss der Lochauer Gemeindevertretung wurde nicht gefasst. Eine Korrektur dieser Behauptung in späteren Aussendungen von „Mehr am See“ ist nicht erfolgt.

Gekommen sind Bürgermeister Markus Linhart mit Stadtbaumeister Bernhard Fink und seinem Pressesprecher, der Lochauer Bürgermeister Xaver Sinz und sein Vize Dr. Michael Simma sowie der Höchster Bürgermeister Herbert Sparr. Die Diskussion verlief offen und konstruktiv: Lochau wird infolge eines Gemeinderatsbeschlusses als erste Gemeinde unserer Genossenschaft beitreten, Herbert Sparr sicherte ebenfalls Unterstützung unseres

Zitiert aus „Mehr am See aktiv“ vom 4. Juni 2013

Ist eine Zunahme des Bahn-Güterverkehrs gemäß den Horrorszenarien von „Mehr am See“ zu erwarten?

Ein Hauptargument der Genossenschaft ist die zu erwartende gewaltige Zunahme des Güterverkehrs auf Grund der Elektrifizierung der DB-Strecke nach München sowie des Ausbaus der NEAT-Strecken (Neue Alpen-Transversale) in der Schweiz.

Zwischen Lindau und Geltendorf wird allerdings lediglich die eingleisige Strecke via Memmingen elektrifiziert. Der eingleisige Bereich dieser Bahnlinie erstreckt sich auf den Abschnitt von Hergatz bis Buchloe, das sind 108 Kilometer. Auf dieser Strecke wird derzeit bereits ein Stundentakt im Nahverkehr abgewickelt, zusätzlich werden die meisten Fernzüge der Relation Zürich – München über diesen Streckenabschnitt geführt. Die Kapazität dieses langen eingleisigen Abschnittes lässt eine wesentliche Zunahme des Güterverkehrs gar nicht zu. Außerdem sind auch nicht alle Zwischenbahnhöfe im Bereich des eingleisigen Abschnittes mit derart langen Kreuzungsgleisen ausgerüstet, die die Führung von langen Güterzügen zulassen würden. Laut Newsletter von „Mehr am See“ vom 17. September 2013 wären 450 Meter lange Güterzüge geplant!

Die Genossenschaft kann auch nicht schlüssig darlegen, warum es durch den Ausbau der Schweizer Transitstrecken zu einer wesentlichen Zunahme des Güterverkehrs kommen soll. Heute ist zwischen Wolfurt und Lindau-Reutin kein nennenswerter Güterverkehr zu verzeichnen. Gäbe es dafür Bedarf, wären bei der Deutschen Bahn genügend Diesellokomotiven vorhanden, um Güterzüge auch über die nicht elektrifizierten Strecken Richtung Ulm oder Richtung München zu führen.

Warum sollte der Güterverkehr zwischen der Schweiz und Deutschland in Zukunft ausgerechnet über die ÖBB-Strecke St. Margrethen – Bregenz – Lindau geführt werden?

Das Lokomotivpersonal, das auf diesen Zügen eingesetzt wird, müsste gesonderte Prüfungen, die periodisch aufzufrischen sind, für die ÖBB-Strecke ablegen. Die ÖBB verwenden nämlich ein anderes Signalsystem als die Deutsche Bahn oder die Schweizer Bundesbahnen und die ÖBB haben auch andere Vorschriften über den Zugverkehr, über die das eingesetzte Personal natürlich unterwiesen sein muss.

Neue Lokomotivserien müssten auch für die kurze ÖBB-Strecke ein extra Zulassungsverfahren absolvieren. All das verursacht für die Eisenbahnunternehmen zusätzliche Kosten. Es ist deshalb vielmehr anzunehmen, dass ein zusätzlicher Bahn-Güterverkehr auf direktem Weg zwischen der Schweiz und Deutschland erfolgen wird und somit die Bahn-Grenzpunkte Konstanz/Singen, Schaffhausen/Singen oder Basel SBB/Basel Badischer Bahnhof tangieren wird.

Diese Bahnknoten sind auch heute schon rundum von zweigleisigen elektrifizierten Strecken erschlossen, die eine Frequenzsteigerung problemlos verkraften können.

Kapazitätsengpässe im Vorarlberger Bahnnetz liegen woanders:

Die Genossenschaft „Mehr am See“ verschweigt die Tatsache, dass sich der wahre Kapazitätsengpass im Vorarlberger Bahnnetz zwischen Bregenz und Lauterach befindet. Auf diesem Abschnitt wird der dichte Vorarlberger Nahverkehr sowohl in Richtung Bludenz als auch in Richtung St. Margrethen abgewickelt. Dazu kommen noch die Fernzüge in Richtung Innsbruck und Wien als auch in Richtung Zürich. In diesem Bereich ist keine signifikante Frequenzsteigerung des Zugverkehrs mehr möglich. Der von der Genossenschaft kolportierte zusätzliche Güterverkehr müsste ja auch diese Strecke frequentieren. Sollten die von „Mehr am See“ geschätzten Zahlen über die Zunahme des Güterverkehrs auch nur annähernd stimmen, wäre zuerst der Ausbau dieser Strecke nötig.

Technische Probleme,

Akzeptanz von Tunnelbahnhöfen durch die Fahrgäste:

Schließlich verbleibt noch der Hinweis auf die schon geäußerten Bedenken zur technischen Durchführung einer Unterflur-Bahntrasse im Bereich von Bregenz. Die Haltestelle Bregenz Hafen wäre in einer für Eisenbahnen äußerst ungünstigen Steigung gelegen oder müsste allenfalls sogar aufgelassen werden. Auf Grund des Hochwasserschutzes dürfen die den Pfänderstock entwässernden Bäche (Steinebach, Pfänderbach) bei der Einmündung in den Bodensee nicht höher gelegt werden sondern die Tunneltrasse müsste hier bereits völlig unter der Erde verlaufen. Dies bedingt eine dementsprechende Steigung zwischen der in Rede stehenden Tunnelausfahrt und dem Bahnhof Bregenz.

Es darf auch bezweifelt werden, dass Tunnelbahnhöfe für Bregenz Hafen (sofern hier überhaupt realisierbar) und Lochau-Hörbranz bei den Fahrgästen eine hohe Akzeptanz erreichen würden.

Conclusio:

Unser Verein „Pro Bahn Vorarlberg“ begrüßt nachhaltige Investitionen in das Schienennetz. Diese müssen aber dort erfolgen, wo derzeit eine verbesserungswürdige Infrastruktur vorliegt. Ein selektiver zweigleisiger Ausbau der Strecke Feldkirch - Buchs oder der Westrampe der Arlbergbahn wäre auch für die Belange der Vorarlberger Wirtschaft bedeutend zielführender. Auch eine bereits schon angedachte und diskutierte Verlängerung der Montafonerbahn ist in diesem Zusammenhang zu nennen.

Mit einem derartig aufwändigen Projekt einer Tunneltrasse für die lediglich drei Kilometer lange eingleisige Strecke von Bregenz nach Lochau-Hörbranz würde am vorhandenen Bedarf vorbeigearbeitet und Steuergelder vorsätzlich verschwendet werden.

Aus den oben dargelegten Gründen lehnt unser Verein „Pro Bahn Vorarlberg“ das von der Genossenschaft „Mehr am See“ propagierte Projekt ab.

Markus Rabanser

Verein „PRO BAHN VORARLBERG“

Schriftführer