



LAbg. Brigitte Flinspach
 Bezeggstrasse 16, 6900 Bregenz

Herrn Landesrat
 Hubert Gorbach
 Landhaus
 6901 Bregenz

12. Mai 1998

Radweg in der Bregenzerachschlucht von Kennelbach nach Egg
Anfrage

Sehr geehrter Herr Landesrat!

Ende Mai 1998 sollte die Richtlinie 92/43/EWG des Rates vom 21.5.1992 zur Erhaltung der natürlichen Lebensräume sowie der wildlebenden Tiere und Pflanzen in der EU zu einer Liste der Gebiete von gemeinschaftlicher Bedeutung geführt haben. Von Seiten Vorarlbergs wurden insgesamt 7 potentielle Natura 2000.-Gebiete benannt. Eines davon ist die Bregenzerachschlucht von Wolfurt bis Alberschwende, also der größere Teil der Streckenführung beim geplanten Fahrradweg von Kennelbach nach Egg.

Nachdem im Budgetvoranschlag 1998 die Planung eines Radweges enthalten ist und Sie ihn kürzlich schon angekündigt haben, stelle ich gemäß §54 der GO des Vorarlberger Landtages an Sie folgende **Anfrage**:

1. Welche Vorarbeiten wurden bisher für einen Radweg Kennelbach - Egg im Amt der Vorarlberger Landesregierung geleistet? Welche Schritte (Verfahren, Gutachten usw.) sind aufgrund der schwierigen Streckenführung überhaupt erforderlich?
2. Bei der seinerzeitigen Stilllegung der Wälderbahntrasse spielte die Höhe der damals mit ca. 200 Mio. ATS veranschlagten zusätzlichen Sicherungsmaßnahmen (gegen Steinschlag, Hangrutschungen, Unterspülungen etc.) zur Aufrechterhaltung des Bahnbetriebes eine maßgebliche Rolle. Inzwischen sind die zum damaligen Zeitpunkt bereits bestehenden Sicherungsmaßnahmen entlang der Strecke vermutlich weitgehend zerstört oder verrottet. Wie beurteilen Sie den aktuellen Stand der Dinge? Welche Sicherungsmaßnahmen wären für einen Radweg, in der Folge eventuell für eine Forststraße, bzw. Rastplätze, Badeplätze, Imbißstuben usw., unbedingt notwendig und wie hoch sind hierfür die Kosten zu veranschlagen? Liegt dazu bereits ein geographisches Gutachten vor und wenn ja, wie lautet es?
3. Wie ist der aktuelle Zustand der Tunnel- und Brückenbauten? Würde es hier eine Neutrassierung eines Radweges geben oder müßten die bestehenden Bauten restauriert werden? Wie hoch sind hierfür die Kosten zu veranschlagen?

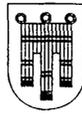
4. Gibt es von Seiten der Straßenbauabteilung für den Anbindung des Unterländer Fahrradwegnetzes Überlegungen zu Alternativen zu einem Radweg in der Bregenzerachschlucht? Welche Varianten könnten hier zielführend und eventuell kostengünstiger ausgebaut werden (z.B. alte Bucherstraße, Strecke über Langen, - Müselbach - Egg, Transportmöglichkeit für Fahrräder im öffentlichen Taktverkehr usw.)?

5. Stellt für Sie ein vorrangig dem Freizeitverkehr dienender Radweg durch ein Natura 2000-Gebiet gemäß § 6 der Rahmenvorgabe ein Projekt mit überwiegend öffentlichem Interesse dar, bei dem die Wichtigkeit des Projektes gegen jene des Schutzes der Natur im betroffenen Gebiet abzuwägen ist?

Für die fristgerechte Beantwortung meiner Anfrage danke ich im voraus.

Mit freundlichem Gruß

Birgitte Flinspach



HUBERT GORBACH

LANDESRAT

Bregenz, 8. Juni 1998
Zahl 910-390Die Grünen im Vorarlberger Landtag
zH Frau LAbg Brigitte Flinspach
Bezeggstrasse 16
6900 BregenzAnfrage gemäß § 54 der GO des Landtages vom 11. Mai 1998
Zahl 910-390
Radweg in der Bregenzerachschlucht von Kennelbach nach Egg

Sehr geehrte Frau LAbg Flinspach,

Ihre Anfrage betreffend Radweg in der Bregenzerachschlucht von Kennelbach nach Egg beantworte ich wie folgt:

1. Welche Vorarbeiten wurden bisher für einen Radweg Kennelbach-Egg im Amt der Vorarlberger Landesregierung geleistet? Welche Schritte (Verfahren, Gutachten usw) sind aufgrund der schwierigen Streckenführung überhaupt erforderlich?

Es erfolgte über einen Großteil der Schluchtstrecke (ausgenommen jener innerhalb der Gemeinde Kennelbach) eine Besichtigung mit Aufnahme der Kunstbauten. Der „Radweg Bregenzerwald“, als durchgehende Radwegverbindung von Bregenz bis Schoppernau, ist Bestandteil des Bundesradwegekonzeptes. Zwischen Bregenz und Andelsbuch/Bersbuch verläuft dieser „Radweg Bregenzerwald“ auf der ehemaligen Bahntrasse der Wälderbahn.

Als weitere Schritte sind ua vorgesehen:

- Erstellen geeigneter Planunterlagen
- Übertragung der Bahntrasse von Langen bis Bezau in das Eigentum der Gemeinden mit der Auflage, eine 6 m breite Trasse freizuhalten,
- Abklärung der erforderlichen Sicherungsmaßnahmen,
- Klärung der Haftpflicht des Radwegerhalters,
- Finanzierungskonzept,
- abschnittsweise Realisierung, abgestuft nach Priorität.

2. Bei der seinerzeitigen Stilllegung der Wälderbahntrasse spielte die Höhe der damals mit ca 200 Mio ATS veranschlagten zusätzlichen Sicherungsmaßnahmen (gegen Steinschlag, Hangrutschungen, Unterspülungen etc) zur Aufrechterhaltung des Bahnbetriebes eine maßgebliche Rolle. Inzwischen sind die zum damaligen Zeitpunkt bereits bestehenden Sicherungsmaßnahmen entlang der Strecke vermutlich weitgehend zerstört oder verrottet. Wie beurteilen Sie den aktuellen Stand der Dinge? Welche Sicherungsmaßnahmen wären für einen Radweg, in der Folge eventuell für eine Forststrasse, bzw Rastplätze, Badeplätze, Imbißstuben usw, unbedingt notwendig und wie hoch sind hierfür die Kosten zu veranschlagen? Liegt dazu bereits ein geographisches Gutachten vor und wenn ja, wie lautet es?

Hinsichtlich der Sicherung der Trasse ergeben sich zwischen den Sicherungsmaßnahmen für eine Bahntrasse mit öffentlichem Bahnbetrieb und einem Radweg gravierende Unterschiede:

- Eine Eisenbahn ist aufgrund der Konzession verpflichtet, den Betrieb fahrplanmäßig aufrecht zu erhalten. Ein Radweg (als nicht öffentliche Privatstrasse) kann dagegen vom Strassenerhalter oder der Strassenpolizeibehörde aus Sicherheitsgründen jederzeit gesperrt werden, weil es keine Betriebspflicht wie bei einer Eisenbahn gibt. Darüber hinaus ist auf dem Radweg kein Winterbetrieb vorgesehen.
- Eine Eisenbahn hat einen derart großen Bremsweg, dass sie auf der freien Strecke normalerweise nicht auf "Gefahrensichtweite" fährt. Ein Radfahrer (ebenso wie ein Kfz-Lenker) hat dagegen nach § 20 Strassenverkehrsordnung seine Fahrweise, Geschwindigkeit, etc, derart zu wählen, dass er jederzeit vor einer Gefahrenstelle zum Stillstand kommen kann.

Durch diese grundlegenden Unterschiede - nämlich Beförderungspflicht und Fahren nicht auf Gefahrensichtweite - ist für einen Bahnbetrieb ein weitaus höheres Sicherheitsniveau vorzuhalten als für einen Radweg.

Erst die weiteren Untersuchungen werden zeigen, welche Mindestsicherheitsstandards auch für einen Radweg gewährleistet werden müssen und mit welchen Kosten diese verbunden sind.

Von der Strassenbauverwaltung wird nur die Benützung der Bahntrasse als Radweg verfolgt, nicht als Forstweg, etc. Die Sicherung der Radwegtrasse erfolgt durch temporäre Sperre des Weges nach oder während ungünstiger Witterungseinflüsse (Starkregen, Hagel, Schneeschmelze, etc), jedenfalls nicht durch umfangreiche und kostenintensive Verbauungen in den Hanglehnen außerhalb des unmittelbaren Bahnkörpers. Unter Umständen sind in größeren zeitlichen Abschnitten vereinzelt Felsräumungen durchzuführen, wie sie beispielsweise die Strassenverwaltung bei steinschlaggefährdeten Abschnitten im Bundes- und Landesstrassennetz durchführt.

3. Wie ist der aktuelle Zustand der Tunnel- und Brückenbauten? Würde es hier eine Neutrassierung eines Radweges geben oder müßten die bestehenden Bauten restauriert werden? Wie hoch sind hierfür die Kosten zu veranschlagen?

Die Tunnelbauten sind - von örtlichen Schadstellen abgesehen - in gutem baulichem Zustand. Die Tragkonstruktionen der Brücken sind ebenfalls in gutem Zustand. Bei den Stahlbrücken ist eine Rostbekämpfung durchzuführen. Die Stahlbeton- bzw Gewölbeviadukte aus Stein sind zu sanieren. Für die Verwendung als Radweg ist eine entsprechende Fahrbahn mit Absicherungen aufzubringen.

Die Untersuchungen sind erst am Anfang, es können daher noch keinerlei Gesamtkosten für die Restaurierung der ehemaligen Bahnbauwerke mit Umbau in einen Radweg angegeben werden.

4. Gibt es von Seiten der Strassenbauabteilung für die Anbindung des Unterländer Fahrradwegnetzes Überlegungen zu Alternativen zu einem Radweg in der Bregenzerachschlucht? Welche Varianten könnten hier zielführend und eventuell kostengünstiger ausgebaut werden (zB alte Bucher Strasse, Strecke über Langen, - Müselbach - Egg, Transportmöglichkeiten für Fahrräder im öffentlichen Taktverkehr usw)?

Eine Neutrassierung eines Radweges zwischen dem Radwegenetz im Rheintal und Egg ist keinesfalls vorgesehen, sondern es kommt nur eine Verwendung der Bregenzerwaldbahntrasse nach fachgerechter Restaurierung der bestehenden Bauten aus folgenden Gründen in Betracht:

- Durchgehende, rechtlich gesicherte Trasse vorhanden,
- ideale Steigungsverhältnisse für Radverkehr,
- keine Gefährdung der Radfahrer durch KFZ-Verkehr,
- Renovierung und Erhaltung der Ingenieurbaukunst unserer Vorväter als kultureller und denkmalpflegerischer Auftrag.

Jede andere Radwegroute vom Rheintal in den Bregenzerwald müßte zwangsweise entlang von Bundes- oder Landesstrassen verlaufen. Wegen der wesentlich höheren Steigungen der Strassen wären dies keine Alternativen, weil der Radverkehr auf Steigungen besonders empfindlich reagiert und solche tunlichst meidet. Wegen des mehr oder weniger starken Verkehrsaufkommens sind Strassen, die über keine eigenen Radverkehrsflächen (Radstreifen, Radwege) verfügen, als Radrouten aufgrund der mangelnden Verkehrssicherheit nicht geeignet. Ein radverkehrsgerechter Ausbau der von Ihnen angeführten Strassenverbindungen, die durchwegs an Landes- oder Bundesstrassen liegen, wäre mit beträchtlichen Eingriffen in das Landschaftsbild und einem hohen Kostenaufwand verbunden. Die Transportmöglichkeit von Fahrrädern in den Bussen des öffentlichen Taktverkehrs dürfte aus organisatorischen Gründen (großer Platzbedarf für Fahrräder, Transportsicherung der Fahrräder, Einhaltung des Fahrplanes wegen des zeitraubenden Ein- und Ausstieges problematisch, etc) nur beschränkt möglich sein und stellt daher keine ernsthafte Alternative für den „Radweg Bregenzerwald“ auf der Bahntrasse zwischen Kennelbach und Egg dar.

Die Verwendung der Bahntrasse als Radweg ist sehr sinnvoll, weil sich besonders aufgelassene Bahntrassen wegen der flachen und gleichmäßigen Steigungsverhältnisse ideal als Radwege anbieten. In ganz Österreich, aber auch im benachbarten Ausland, werden aufgelassene Bahntrassen mit viel Erfolg und breiter Zustimmung aus der Bevölkerung als Radwege geführt.

5. Stellt für Sie ein vorrangig dem Freizeitverkehr dienender Radweg durch ein Natura 2000-Gebiet gem § 6 der Rahmenvorgabe ein Projekt mit überwiegend öffentlichem Interesse dar, bei dem die Wichtigkeit des Projektes gegen jene des Schutzes der Natur im betroffenen Gebiet abzuwägen ist?

Die Strassenbauabteilung bemüht sich, die Interessen des Radverkehrs und des Naturschutzes einvernehmlich und partnerschaftlich umzusetzen. In Ihrer Fragestellung wird bereits ein nicht vorhandener Konflikt zwischen den beiden Interessensbereichen vermutet. Dies ist aus folgenden Gründen nicht der Fall:

Nach unseren Informationen beinhaltet die Auflistung der in Vorarlberg repräsentanten „Natura 2000-Gebiete“ ua die Hang-Mischwälder (Ahorn-Eschen-Wälder) entlang der Bregenzerach. Die Erklärung von Gebieten zu „Natura 2000-Gebiete“ bedeutet, dass der Erhaltungszustand dieser Gebiete (lt. Anhang 1 „Lebensraumtypen mit europäischer Bedeutung“) nicht verschlechtert werden darf. In diese Hangmischwälder würden allfällige Sicherungs- und Stützmaßnahmen für den Radweg eingreifen und damit der Zustand verändert; da jedoch die Sicherung der Radwegtrasse nicht in den Hangbereichen durch permanente Einbauten, sondern im Wesentlichen durch temporäre Sperre des Radweges bei kritischen Witterungsverhältnissen ohne Einbauten in den Hanglehnen erfolgt, wird die Zielsetzung des Natur- und Landschaftsschutzes durch den Radweg in keiner Weise eingeschränkt. Die Restaurierung des Ingenieurbauwerkes "Bahntrasse Egg-Kennelbach" und deren Umbau in einen Radweg bedarf überdies einer Genehmigung nach dem Gesetz für Naturschutz und Landschaftsentwicklung.

Dem „Radweg Bregenzerwald“ und damit gleichzeitig der Strecke Kennelbach-Egg kommt in jedem Falle - auch als Radweg mit überwiegend Freizeitverkehr - ein breites öffentliches Interesse zu:

Der „Radweg Bregenzerwald“ auf der Bahntrasse zwischen Bregenz und Bezaun und in weiterer Fortsetzung nach Schoppernau stellt gewissermaßen das „Rückgrat“ des Bregenzerwälder Radwegernetzes dar. Durch Anbindung der lokalen Radwege bietet sich die Möglichkeit einer Verdichtung des bestehenden Radwegernetzes durch Schleifenbildung im Vorder- und Mittelwald. Dadurch wird die Attraktivität erheblich gesteigert. Darüber hinaus sind größere Abschnitte der Bahntrasse bereits auch in örtliche Wanderwegkonzepte aufgenommen worden, wodurch der Radweg Egg-Kennelbach nicht nur dem Radverkehr sondern auch der wandernden Bevölkerung zur Verfügung steht.

Der Radweg Bregenzerwald wird meiner Einschätzung nach einer der interessantesten und begehrtesten Radwege in weitem Umkreis werden, stellt er doch eine abwechslungsreiche Anlage dar, die zwei ganz unterschiedliche Abschnitte bietet:

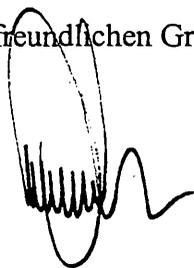
- Die Schluchtstrecke Kennelbach-Egg verläuft durch eine unberührte Naturlandschaft, die flussbegleitende Trasse in den ausgedehnten Schluchtstrecken ist abwechslungsreich und hat ein abenteuerliches Flair. Darüber hinaus stellen die Anlagen der ehemaligen Bregenzerwaldbahn ein historisches Beispiel bedeutender Ingenieurkunst dar.
- Im Abschnitt Egg-Schoppernau verläuft die Strecke durch eine Kulturlandschaft und verbindet die Ortszentren und Siedlungsbereiche der abgeschlossenen Aulandschaften.

Ein durchgehender „Radweg Bregenzerwald“, welcher auch an den internationalen Bodenseeradweg angebunden ist, wird voraussichtlich in der Hochsaison während der Sommerradreisezeit zahlreiche Radfahrer aufweisen. Ein entsprechender Teil der Radtouristen wird im Raume Bregenzerwald erwartungsgemäß auch nächtigen. Jedenfalls werden die Gastronomie aber auch touristische Ziele wie Heimatmuseen, Ausstellungen, sonstige kulturelle Veranstaltungen aus dem Radtourismus Nutzen ziehen. Der „Radweg Bregenzerwald“ auf der ehemaligen Bregenzerwaldbahntrasse stellt eine bedeutende Infrastruktur zur Anhebung und Konsolidierung des Sommertourismus dar. Sie unterstützt die Entwicklung der neuen „sanften“ Mobilität als nichtmotorisierter Verkehr, ist umweltfreundlich und stellt eine Investition für künftige positive Entwicklungen im Bregenzerwald dar (zB Revitalisierung der Bahnstationen, Einführung eines Rad-Shuttle-Busses Bregenz-Egg-Bezau, Etablierung von speziellen Radhotels, geführte Radwanderungen, etc). Angesichts dieser positiven Wirkungen kommt einer künftigen durchgehenden Radwegverbindung Bregenz-Schoppernaut auf der Trasse der ehemaligen Bregenzerwaldbahn bedeutendes öffentliches Interesse zu.

Im übrigen vertrete ich die Auffassung, dass die Führung des Radweges auf der Bregenzerwaldbahntrasse durchaus verträglich mit den Intentionen des Natur- und Landschaftsschutzes ist, weil sich der Radverkehr ausschließlich auf der schmalen Bahntrasse bewegt und die angrenzenden unwegbaren naturbelassenen Schluchtgebiete und Hanglehnen nicht betreten werden.

Zusammenfassend kann also festgestellt werden, dass schon aus Gründen des möglichen Naturgenusses für Spaziergänger und Radfahrer, aber auch wirtschaftlich/touristische Überlegungen ein weiteres Verfolgen dieses Projektes sinnvoll erscheinen lassen.

Mit freundlichen Grüßen

A handwritten signature in black ink, consisting of a large, loopy initial followed by a series of vertical strokes and a final horizontal flourish.