

Dorfstrasse 34, 9223 Halden

Telefon 0041 71 642 19 91

E-Mail info@bodensee-s-bahn.org

www.bodensee-s-bahn.org

Medienmitteilung vom 9. Dezember 2009

ÖBB-Rheinbrücke Lustenau: Vision und Realität

Die ÖBB stellte kürzlich in Lustenau ihr Neubau-Projekt der Eisenbahnbrücke über den Alpenrhein vor. Die Brücke für den Hochwasserschutz wird ergänzt durch einen Ausbau der Strecke vor und nach der Brücke. Die Vision ist eine internationale Hochleistungsstrecke für den regionalen und den interregionalen Verkehr mit attraktivem Fahrplan und kürzeren Fahrzeiten. Die Realität ist eine neue Einspurbrücke an einer der wichtigsten Hauptstrecken am Bodensee. Diese wird schon in 10 bis 20 Jahren mit dem heute absehbaren Verkehr überlastet sein. Deshalb wiederholt die „Initiative Bodensee-S-Bahn“ ihren Appell vom letzten August an die zuständigen Behörden: Dieser Steilpass des Hochwasserschutzes muss für die Bahn besser genutzt werden: ohne Mehrkosten eine Doppelspurbrücke.

Über das ÖBB-Projekt „St. Margrethen - Lustenau“ wurde kürzlich an einer öffentlichen Veranstaltung informiert. Das kündigte die ÖBB in ihrer Presseinformation vom 3. November an und die Gemeinde Lustenau berichtete darüber am 11. November. Eine neue, zwei Meter höher gelegte Brücke über den Alpenrhein ist für den Hochwasserschutz notwendig. Die Strecken vor und nach der Brücke und die Haltestellen werden ausgebaut. Die Vision ist eine internationale Hochleistungsstrecke für den regionalen und den interregionalen Verkehr mit attraktivem Fahrplan. Das erklärte Ziel ist eine echte Alternative zum Auto. Die umweltfreundlichere Bahn soll komfortabler und schneller werden, um noch mehr Menschen zum Umsteigen auf die Bahn zu bewegen.

Weiterhin Einspurbrücke?

Die Realität ist eine neue, jedoch wiederum einspurige Brücke auf einer der wichtigsten Hauptstrecken in der Euregio Bodensee. Diese Tatsache ist weder aus dem Bild der futuristischen Brücke noch aus den offiziellen Informationen zu erkennen. Nach Auffassung der „Initiative Bodensee-S-Bahn“ muss die neue Brücke künftig viel mehr Interregio-, Regional- und Güterverkehr bewältigen können als heute. Sie muss deshalb möglichst flexible Lösungen ermöglichen für die grossen Koordinationsprobleme zwischen den Fahrplänen in Deutschland, Österreich und der Schweiz. *Diese Ziele sind nur mit einer Doppelspurbrücke erreichbar.*

Doppelspurbrücke ein Muss!

Die Bahn war vor wenigen Jahren für viele Autofahrer ein Auslaufmodell. Damals wurde das heutige Projekt geplant. Inzwischen hat sich die Bahn wieder zum favorisierten

Verkehrsmittel gemauert. Diese Zu(g)kunft darf nicht verbaut werden. Eine Einspurbrücke kann die absehbaren Anforderungen schon in den nächsten 10 – 20 Jahren nicht mehr erfüllen. Ein so teures Bauwerk wird aber in den nächsten 30 – 50 Jahren weder erneuert noch erweitert. Die Fahrplangestaltung wäre auf dem einspurigen Brückenengpass stark eingeschränkt, selbst wenn die Strecke vor und nach der Brücke zweispurig ausgebaut wird. Die Auswirkungen würden sich international auswirken – bis weit nach Deutschland und in die Schweiz. Deshalb müssen früher oder später auch die anderen Engpässe zwischen St. Margrethen und Lindau auf Doppelspur ausgebaut werden.

Weshalb muss nur die Eisenbahn stützenlos über den Rhein?

Die Vorgabe der Projektanten, d.h. der „Internationalen Rheinregulierung“, war offenbar, dass die Eisenbahnbrücke den Rheinhauptkanal ohne Stützen überqueren muss. Hingegen haben alle Strassenbrücken über den Rhein-Hauptkanal Stützen im Flussbett. Eine stützenlose Bahnbrücke ist deshalb eine unverhältnismässig teure Forderung. Eine Bogenbrücke mit so grosser Spannweite ist viel aufwendiger als eine Brücke mit kürzeren Pfeilerabständen und kürzeren Brückenfeldern. Deshalb sollte es möglich sein, zu den gleichen Kosten von 40 Millionen Euro (60 Millionen Franken) eine Doppelspurbrücke zu bauen.

Nachteile der jetzigen Projektes inakzeptabel

Die Nachteile des heutigen Projekts sind gravierend: ein späterer Ausbau auf Doppelspur ist schwierig und aufwendig, die zulässigen Geschwindigkeiten bleiben tief und die Lage der beiden Lustenauer Haltestellen ist nicht optimal. Deshalb sollte die bestehende, enge Kurve noch stärker gestreckt werden, wie das im beigelegten Plan eingezeichnet ist. Damit wäre auch das Umsteigen zwischen Bahn und Bus einfacher. An der Eisenbahnbrücke über die Hauptstrasse werden Bahnsteige erstellt und darunter an der Hauptstrasse die Bushaltestellen.

Günstige Situation ausnützen

Die „Initiative Bodensee-S-Bahn“ wiederholt deshalb ihren Apell vom letzten August an die zuständigen Behörden. Die notwendige Verbesserung des Hochwasserschutzes ist ein Steilpass für den Ausbau der Bahn. Dieser muss für die visionären Ziele besser genutzt werden als mit dem heutigen Projekt: Ohne Mehrkosten für eine Doppelspurbrücke.

Beilage: Plan mit Variante Linienführung Lustenau

Weitere Auskünfte:

Wolfgang Schreier, Telefon 0041 (0)71 688 28 37, E-Mail: schreier@econophone.ch