

Dorfstrasse 34, CH-9223 Halden  
Telefon 0041 71 642 19 91  
E-Mail [info@bodensee-s-bahn.org](mailto:info@bodensee-s-bahn.org)  
[www.bodensee-s-bahn.org](http://www.bodensee-s-bahn.org)

Halden, 7. August 2009

ÖBB-Infrastruktur Bau AG  
Viventogasse 10  
A-1120 Wien

Landesregierung Vorarlberg  
Landhaus  
A- 6901 Bregenz

Bundesministerium für Verkehr, Innovationen und Technologie  
Radetzkystrasse 2  
A-1030 Wien

Bundesamt für Verkehr  
Postfach  
CH-3003 Bern

Regierungsrat des Kantons St. Gallen  
Postfach  
CH-9001 St. Gallen

## **Neue Rheinbrücke der Österreichischen Bundesbahnen bei Lustenau: Begehren für doppelspurige statt einspurige Brücke**

---

Sehr geehrte Damen und Herren

Wir haben uns sehr über die öffentliche Ankündigung der Vorarlberger Landesregierung gefreut, dass die alte Eisenbahnbrücke über den Alpenrhein zwischen Lustenau und St. Margrethen neu gebaut wird. Dies ist eine einmalige Gelegenheit, einen weiteren Teil der Schieneninfrastruktur auf der Hauptstrecke Zürich-Bregenz-München für das geplante, bessere Angebot im öffentlichen Verkehr auf den heutigen Stand der Technik zu bringen.

Bisher ist diese Brücke einspurig geplant. Wir beantragen deshalb aus den nachstehenden Gründen, eine Brücke für Doppelspur zu prüfen.

Es geht bei dieser Brücke nicht nur um die Interessen für den Hochwasserschutz über die Landesgrenzen hinweg sondern ebenso um die Interessen für den öffentlichen Verkehr. Dafür setzt sich unsere private „Initiative Bodensee-S-Bahn“ ein, welche vor fünf Jahren von den regionalen Sektionen von Pro Bahn und der Verkehrsclubs gegründet wurde. Alle Länder am Bodensee bemühen sich seit einiger Zeit viel intensiver, das Angebot für den öffentlichen Verkehr und die dafür benötigte Schieneninfrastruktur zu verbessern. Die Strecke Lindau-München wird bis zum Jahr 2015 vollständig elektrifiziert und saniert dank der Vorfinanzierung durch Bayern und die Schweiz. Das ist ebenfalls geplant für die Strecken Basel-Friedrichshafen und Lindau-Ulm. Die DB arbeitet an einem neuen Knoten in Lindau. Die SBB bauen die Strecke St. Gallen-Engwil auf Doppelspur aus und planen Verbesserungen zwischen Zürich und St. Gallen. Die OeBB will die Strecken Buchs-Feldkirch und Lindau-Bregenz-St. Margrethen schrittweise auf Doppelspur inklusive neuer Haltestellen ausbauen. Die Unterführung an der Abzweigung Richtung Hard wurde bereits für ein zweites Gleis gebaut. Diese substantiellen Investitionen für die Schiene in der Euroregion Bodensee rechtfertigen es, die neue Rheinbrücke ebenfalls für Doppelspur umfassend zu prüfen.

### **Streckenkapazität St. Margrethen–Bregenz auch auf der Brücke ausbauen**

Mit den bisher geplanten Verbesserungen der Infrastruktur zwischen Bregenz und St. Margrethen könnten neben stündlichen Schnellzügen auch Regionalzüge im Halbstundentakt nach Bregenz und Dornbirn verkehren, selbst wenn die Rheinbrücke einspurig bleibt. Wir erwarten trotzdem auf dieser Strecke schon in wenigen Jahren betriebliche Probleme wegen den sehr hohen Ansprüchen bei der Koordination der Fahrpläne zwischen Vorarlberg, Bayern, Baden-Württemberg und der Schweiz. Eine weitere Verdichtung des Fahrplans, um kürzere Umsteigezeiten oder Durchbindungen zu ermöglichen, wäre kaum noch möglich. Für die Verlagerung von mehr Güterverkehr von der Strasse auf die Schiene wäre zu wenig Kapazität verfügbar.

Die vielen Erfahrungen lehren, dass Zugs-Kreuzungen für einen dichten, schlanken und stabilen Fahrplan ausgerechnet auf den Einspurabschnitten stattfinden sollten. Dann sind oft dringend wünschbare Verbesserungen des Fahrplans unmöglich. Um solchen Sachzwängen zu entgehen, sind bei jeder sich bietenden Gelegenheit neue Hauptstrecken generell doppelspurig anzulegen.

Die Planung eines optimalen Fahrplans zwischen Bregenz/Dornbirn und St. Margrethen ist heute für die nächsten Jahrzehnte noch nicht möglich. Auch deshalb ist der Ausbau der Rheinbrücke auf Doppelspur sinnvoll, damit sie den künftigen Ansprüchen für einen leistungsfähigen Schienenverkehr genügen kann.

Schliesslich werden heute auch alle Strassen von allem Anfang an mindestens doppel-  
spurig angelegt, um nicht die Kapazität unnötig einzuschränken.

### **Doppelspurige Rheinbrücke sollte finanzierbar sein**

Die neue Brücke dient dem Hochwasserschutz und dem öffentlichen Verkehr. Sie könnte deshalb aus den Mitteln für beide Bereiche finanziert werden kann. Der Rhein ist im Bereich der Brücke Staatsgrenze und deshalb wurde ein Beitrag aus der Schweiz beantragt. Es wird mit Kosten von 40 Millionen Euro oder 60 Millionen Schweizer Franken gerechnet. Nach den uns vorliegenden Erfahrungswerten sollte es für diesen Betrag möglich sein, eine doppelspurige Eisenbahnbrücke zu erstellen. Notfalls könnte statt dem auserkorenen Projekt wiederum eine normale, kostengünstigere Eisenbahnbrücke gebaut werden.

Die Initiative Bodensee-S-Bahn bittet Sie, das Projekt der Rheinbrücke zwischen Lustenau und St. Margrethen nochmals zu überprüfen und möglichst doppelspurig zu erstellen. Wir hoffen auf eine wohlwollende Prüfung und stellen uns gerne zu einer Aussprache zur Verfügung.

Mit freundlichen Grüssen

Wolfgang Schreier im Auftrag  
der Initiative Bodensee-S-Bahn  
Rothausstrasse 16, CH-8280 Kreuzlingen  
Tel 0041 71 688 2837,  
E-Mail [schreier@econophone.ch](mailto:schreier@econophone.ch)

### **Beilagen:**

- Broschüre „Bodensee-S-Bahn“, Stand März 2006
- Presseaussendung Landespressestelle Vorarlberg vom 17.7.2009:  
„Wichtiger Meilenstein für Neubau Eisenbahnbrücke“

### **Kopien an:**

- Medien
- Schweizerische Bundesbahnen, Infrastruktur, Postfach, CH-3000 Bern
- THURBO AG, Postfach, CH-8280 Kreuzlingen
- Schweizerische Südostbahn AG, Bahnhofplatz 1a, CH-9001 St. Gallen
- Internationale Bodensee-Konferenz (IBK), Geschäftsstelle, Benediktinerplatz 1,  
D-78467 Konstanz