

OeBB-Rheinbrücke Lustenau für Doppelspur

Die OeBB will die Rheinbrücke in Lustenau für den Hochwasserschutz neu und höher bauen. Das ist eine einmalige Gelegenheit, ein weiteres Stück der Hauptstrecke Zürich-Bregenz-München auf Doppelspur auszubauen statt nur wie geplant wiederum einspurig. Dafür setzt sich bei diesem Jahrhundertbauwerk die „Initiative Bodensee-S-Bahn“ ein. Alle Länder der Euregio Bodensee wollen in Zukunft viel mehr Verkehr von der Strasse auf die Schiene verlagern. Dafür haben einspurige Strecken zu wenig Kapazität. Für den budgetierten Betrag von 40 Millionen Euro oder 60 Millionen Schweizer Franken sollte es möglich sein, eine doppelspurige Eisenbahnbrücke zu erstellen. Hoffentlich können sich Österreich und die Schweiz auf eine neue Brücke mit Doppelspur einigen.

Die erhöhten Anforderungen für den Hochwasserschutz am Alpenrhein verlangen, dass die OeBB-Rheinbrücke zwei Meter höher gelegt wird. Die Vorarlberger Landesregierung kündigte kürzlich an, dass dafür eine neue Eisenbahnbrücke zwischen Lustenau und St. Margrethen gebaut wird. Dies ist eine einmalige Gelegenheit, einen weiteren Teil der Schieneninfrastruktur auf der Hauptstrecke Zürich-Bregenz-München auf Doppelspur statt wie geplant wiederum nur für eine Spur auszubauen. Dafür setzt sich bei den für dieses Jahrhundertbauwerk zuständigen Behörden die „Initiative Bodensee-S-Bahn“ ein, welche vor fünf Jahren von den regionalen Sektionen von Pro Bahn und der Verkehrsclubs gegründet wurde. Alle Länder der Euregio Bodensee bemühen sich seit einiger Zeit viel intensiver, das Angebot für den öffentlichen Verkehr und die dafür benötigte Schieneninfrastruktur zu verbessern. Die Strecken Lindau-München, Lindau-Friedrichshafen-Ulm und Friedrichshafen-Basel werden vollständig elektrifiziert und saniert. Die SBB bauen die Strecke St. Gallen-Engwil auf Doppelspur aus und planen Verbesserungen zwischen Zürich und St. Gallen. Die OeBB plant für die Strecken Buchs-Feldkirch und Lindau-Bregenz-St. Margrethen schrittweise Doppelspurinseln und neue Haltestellen.

Auf Strecken mit Doppelspur kann viel mehr Verkehr von der Strasse auf die Schiene verlagert werden. Schliesslich werden heute auch alle neuen Strassen mindestens zweispurig angelegt, um die Kapazität nicht unnötig einzuschränken. Die neue Brücke könnte aus den Mitteln für den Hochwasserschutz und den öffentlichen Verkehr finanziert werden. Die Mitte der Brücke ist Staatsgrenze und deshalb hat die OeBB einen Beitrag aus der Schweiz beantragt. Darüber verhandelt die OeBB zurzeit mit dem schweizerischen Bundesamt für Verkehr. Es wird mit Kosten von 40 Millionen Euro oder 60 Millionen Schweizer Franken gerechnet. Gemessen an den Kosten für vergleichbare Bauten sollte es für diesen Betrag möglich sein, eine doppelspurige Brücke zu erstellen. Die Hauptstrecke Zürich-Bregenz-München rechtfertigt eine Brücke mit Doppelspur.

Weitere Auskünfte:

Wolfgang Schreier, Mitglied der Initiative Bodensee-S-Bahn

Tel 0041 71 688 2837, E-Mail schreier@econophone.ch