

Dorfstrasse 34, 9223 Halden
Telefon 0041 71 642 19 91
E-Mail info@bodensee-s-bahn.org
www.bodensee-s-bahn.org

Medienmitteilung vom 24. März 2011

Zum Spatenstich für den Streckenausbau St. Margrethen – Bregenz: Rheinbrücke wiederum nur einspurig

Am 24. März 2011 findet in Österreich der Spatenstich für den Ausbau der Bahnstrecke St. Margrethen – Lauterach/Rheinbrücke statt. Anlässlich des Festaktes in Lustenau trifft sich Bundesrätin Doris Leuthard, Vorsteherin des UVEK, mit der österreichischen Bundesministerin für Verkehr, Innovation und Technologie, Doris Bures.

Die Bahnstrecke St. Margrethen – Bregenz ist Teil der grenzüberschreitenden internationalen Bahn-Strecke Zürich – München. Gemäss den offiziellen Angaben der ÖBB sollen die Ausbauten in Österreich dazu beitragen, dass die EC-Züge Zürich – München zweistündlich fahren und schneller verkehren können. Aber man glaubt es kaum: Die neue sehr, sehr teure Bahnbrücke über den Rhein soll wiederum nur einspurig erstellt werden.

International geht es nur einspurig weiter

Als grösstes Bauwerk zwischen St. Margrethen (CH) und Lustenau (A) wird 12 Meter südlich der bestehenden Bahnbrücke eine neue Brücke mit einem 2 Meter höheren Niveau gebaut. Diese Massnahme sei notwendig, um das Risiko einer Überschwemmung durch Hochwasser zu reduzieren und damit eine Beeinträchtigung des Bahnverkehrs zu vermeiden.

Hochwasserschutz geht allen anderen Belangen vor

Grundsätzlich werden die Ausbauten von Österreich bezahlt. Die Schweiz beteiligt sich aus eisenbahnbetrieblichen Gründen jedoch mit einem zinslosen, bedingt rückzahlbaren

Darlehen von 20 Millionen Franken am Neubau der Rheinbrücke. Die Österreichischen Bundesbahnen (ÖBB) betreiben die Infrastruktur der Schweizer Strecke von der Grenze bis zur Einfahrweiche St. Margrethen.

Das UVEK betont, dass die Anpassung der Rheinbrücke für die Schweizer Verkehrspolitik wichtig sei. Der Ausbau auf der Strecke Zürich – München zeige, dass St. Margrethen – Bregenz eine bedeutende Drehscheibe im öffentlichen Verkehr sei. Neben dem Neubau der Rheinbrücke würden die Bahnhöfe bis Lauterach modernisiert und ausgebaut.

Aber: weil allein der Hochwasserschutz der Auslöser des Brückenneubaus war, wird diese Bahnbrücke nur **wieder wie heute einspurig** erstellt. Und das auf der internationalen Bahnlinie Zürich – München. Diese Logik wird bei der „**Initiative Bodensee-S-Bahn**“ nicht verstanden. Zum gleichen Zeitpunkt, wo am Pfänder mit hunderten von Millionen Euro die heutige zweispurige Autobahn auf vier Spuren ausgebaut wird. Die Bahn soll weiterhin nur einspurig verkehren? Und da soll man am Spatenstich noch fröhlich sein?

Da stimmt etwas in der Verkehrspolitik nicht

Die **Vision** der Bodensee-S-Bahn ist eine leistungsfähige Bahnstrecke für den internationalen, den interregionalen und den regionalen Verkehr mit attraktivem Fahrplan und kürzeren Fahrzeiten. Zudem soll auch der Güterverkehr auf dieser Linie verkehren, damit möglichst viel Schwerverkehr auf die Bahn verlagert werden kann. Die **Realität** ist eine neue Einspurbrücke an einer der wichtigsten Hauptstrecken am Bodensee. Dieser Engpass wird schon in Kürze mit dem heute absehbaren Verkehr überlastet sein. Ja noch schlimmer: der nun zementierte Engpass wird zur billigen und bequemen Ausrede bei künftige Angebotsverbesserungen: Die Einspurstrecke lasse halt leider, leider nichts Besseres zu!

Deshalb wiederholt die „Initiative Bodensee-S-Bahn“ ihren Appell vom August 2009 an die zuständigen Behörden: Der Brückenneubau muss dazu genutzt werden, die Strecke St. Margrethen – Bregenz durchgehend doppelspurig auszubauen. Wir können uns diesen Schildbürgerstreich ganz einfach nicht leisten.

Kurzsichtigkeit wird sich bald rächen:

Wo bleiben die Direktverbindungen Lindau – Bregenz – Zürich-Flughafen?

Bregenz und Lindau verlangen seit Jahrzehnten direkte und rasche Bahnverbindungen nach Zürich-Flughafen. Diese können mit der Einspurstrecke bei Lustenau für immer vergessen werden. Die Region und die Initiative Bodensee-S-Bahn verlangen einen Halbstundentakt der S-Bahn zwischen St. Margrethen und Bregenz – Lindau. Auch das kann glatt vergessen werden.

Weshalb muss nur die Eisenbahn stützenlos über den Rhein?

Die Vorgabe der Projektanten, d.h. der „Internationalen Rheinregulierung“ war, dass die neue Eisenbahnbrücke den Rheinhauptkanal ohne Stütze überqueren muss. Demgegenüber weisen alle Strassenbrücken über den Rhein-Hauptkanal Stützen im Flussbett auf. Eine stützenlose Bahnbrücke ist immens teuer. Diese Forderung ist deshalb unverhältnismässig. Eine Bogenbrücke mit so grosser Spannweite ist massiv aufwendiger als eine Brücke mit kürzeren Pfeilerabständen und kürzeren Brückenfeldern. Es ist nach wie vor möglich, mit den gleichen Baukosten von 40 Millionen Euro (60 Millionen Franken) eine Doppelspurbrücke zu bauen.

Nachteile des jetzigen Projektes inakzeptabel

Die Nachteile des heutigen Projekts sind gravierend: ein späterer Ausbau auf Doppelspur ist schwierig, aufwendig und wird sicher in der kommenden Planergeneration (30 Jahre) nicht verwirklicht. Leidtragend sind die umweltfreundlichen Bahnbenützer.

Die (unbestrittene) Erhöhung des Hochwasserschutzes hätte ein Steilpass für den Ausbau der Bahn sein können. Er wurde für die visionären Bahnziele nicht genutzt. Das ist bedauerlich. Hat die Bahn wirklich keine bessere Lobby?

Worüber sollen sich die beiden Verkehrsministerinnen unterhalten?

Über die Fehlplanung bei Lustenau!

Bei den Feierlichkeiten werden sich Bundesrätin Doris Leuthard und Bundesministerin Doris Bures treffen und dabei weitere grenzüberschreitende Verkehrsthemen ansprechen. Ebenfalls zum Spatenstich eingeladen sind Vertreter der regionalen politischen Behörden, von Schweizer Seite noch Josef Keller, Regierungsrat und Vorsteher des Volkswirtschaftsdepartements des Kantons St. Gallen. Es stellt sich die Frage, worüber sich diese Verantwortlichen unterhalten sollen. Ganz einfach: Über die Fehlplanung bei Lustenau und darüber, weshalb die Appelle der „Initiative Bodensee-S-Bahn“ 2009 nicht ernst genommen wurden.

Weitere Auskünfte:

Paul Stopper, Dipl. Bauing. ETH/Verkehrsplaner, Falmenstrasse 25, CH – 8610 Uster
(Techn. Berater bei der Bodensee-S-Bahn)
Telefon 0041 (0)44 940 74 74, 0041 (0)76 330 92 91 E-Mail: paul@stopper.ch