

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

Halden, 9. Dezember 2009

ÖBB Infrastruktur AG
Geschäftsbereich Neu- und Ausbau
Mokrystrasse 1
A – 6700 Bludenz

Landesregierung Vorarlberg
Landhaus
A – 6901 Bregenz

Verkehrsverbund Vorarlberg VVV
Herrengasse 14
A – 6800 Feldkirch

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

Bundesamt für Verkehr
Sektion Bewilligungen II
CH – 3003 Bern

**Neue Rheinbrücke der Österreichischen Bundesbahnen bei Lustenau:
Wiederholung des Begehrens für doppelspurige statt einspurige Brücke**

Sehr geehrte Damen und Herren

Wir haben uns am 07. August 2009 mit einem Antrag an Sie gewandt, anstelle der geplanten einspurigen, eine zweispurige Rheinbrücke bei Lustenau zu erstellen. Bisher haben wir für dieses, nach unserer Meinung wichtige Begehren zu einer leistungsfähigen Bahn kein Gehör gefunden.

Unser Berater und Mitglied, Dipl. Ing. ETH/Verkehrsplaner Paul Stopper, Uster, hat am Erörterungstermin vom Donnerstag, 12. November, in Lustenau teilgenommen. An diesem Tag ging es um Detailfragen, die an der Konzeption des Neubaus nichts änderte, da der anwesende ÖBB-Projektleiter, Herr Diplomingenieur Karl Schmid, in seiner Einleitung feststellte, dass nur eine Einspurbrücke auf dem bisherigen Trasse in Frage komme.

Aufgrund dieser Feststellung möchten wir unseren Antrag für eine zweispurige Brücke bekräftigen und zwar mit folgenden Begründungen:

1 Ausgangslage

Der Ausgangspunkt des Brückenneubaus ist die Erhöhung der Hochwassersicherheit am Rhein. Neben diesem unbestrittenen Anliegen ist für die Bahn beim Streckenabschnitt St. Margrethen – Lustenau (-Bregenz) folgendes wichtig:

- a) Die Strecke St. Margrethen – Lustenau – Riedenburg ist durchgehend einspurig, mit Kreuzungsmöglichkeiten nur in Lustenau
- b) Die Strecke St. Margrethen – Lustenau – Bregenz – Lindau ist Bestandteil der internationalen Bahnlinie Zürich – München und gehört zum transeuropäischen Verkehrsnetz TEN. Diese Linie wird auf schweizerischer Seite mit grossem finanziellem Aufwand auf durchgehende Doppelspur ausgebaut (St. Gallen – Engwil). Der Streckenabschnitt Lindau – Memmingen – Geltendorf (-München) wird u.a. mit schweizerischer Hilfe elektrifiziert (bis 2015).
- c) Die Strecke bekommt schon ab 13.12.2009 einen dichteren Regionalverkehr.
- d) Die Strecke muss nach der Elektrifizierung der DB-Strecken Lindau – Memmingen – Geltendorf (-München) und Lindau – Friedrichshafen - Ulm mehr Güterverkehr übernehmen und auch als Zufahrt zur Neuen Eisenbahn-Alpen-Transversale am Gotthard (NEAT) dienen.
- e) Zwischen Bregenz und Lochau besteht ebenfalls noch eine Einspurstrecke.

Am Erörterungstermin wurde uns folgendes mitgeteilt. Neben den Erfordernissen eines grösstmöglichen Hochwasserschutzes und der notwendigen Anhebung der Bahnbrücke seien für die neuen Fahrzeiten zwischen Zürich und München von 3 Std. 15 und für die geplanten Kantenzeiten von 60 Minuten zwischen St. Gallen und Bregenz die neue Brücke mit der etwas gestreckteren Kurve erforderlich.

Auf dem Neubauabschnitt werde die eng bleibende Kurve bei Lustenau mit konventionellem Rollmaterial (Loks und Wagen; EC-, Regional- und Güterzüge) neu mit 90 km/h (bisher 65 km/h) befahren werden können. Mit Neigezügen könnte die Kurve bis 110 km/h befahren werden.

Die internationale Rheinregulierungsbehörde verlange den Bau einer stützenlosen Querung des Rheins, was einerseits die ausserordentlich grosse Spannweite von 102 Metern ergäbe und bei einer Maximalneigung von 10 Promille des Bahntrasses eine sehr dünne Fahrbahnplatte erfordere. Deshalb sei die Bogenbrücke gewählt worden.

2. Grössere Anforderungen an die Bahninfrastruktur

2.1 Betriebliche Anforderungen

Ein Bauwerk dieser Dimension wird in den nächsten 30 – 50 Jahren weder erneuert noch erweitert. Eine Einspurbrücke kann aber die Anforderungen an die Bahninfrastruktur auf dem Engpass St. Margrethen - Riedenburg schon in den nächsten 10 – 20 Jahren nicht mehr erfüllen. Diese Strecke muss

- einen verdichteten internationalen Bahnverkehr Zürich – München ermöglichen (EC-Studentakt)
- einem neuen Interregioverkehr im östlichen Bodenseeraum dienen (z.B. Verlängerung des SOB-Voralpenexpress von St. Gallen nach Lindau – Ulm, Verlängerung des ALEX von Lindau in die Schweiz durch Ausnützung der langen Stillstandszeiten in Lindau, etc.)
- ein S-Bahn-ähnliches Betriebs-System im Bodenseegebiet verkraften (Gemäss Konzept Bodensee-S-Bahn zwei Linien je im ½-h-Takt)
- längerfristig mehr transalpinen Schienengüterverkehr übernehmen, um die Strassen zu entlasten.
- flexible Lösungen ermöglichen für die grossen Koordinationsprobleme zwischen den Fahrplänen in Deutschland, Österreich und der Schweiz.

Diese Ziele sind nur mit einer Doppelspurbrücke erreichbar.

Ein Beispiel: Falls in St. Margrethen ein integrierter „Knoten“ entstehen soll, ist es wichtig, dass die Zulaufstrecken zu diesem Bahnhof zweigleisig sind, damit sich allfällige Verspätungen nicht hochschaukeln. Bereits heute stellt man in St. Margrethen fest, dass die einspurige Strecke nach St. Margrethen – Altstätten zu unliebsamen Verspätungen in Richtung St. Gallen führt, wenn die Züge von Altstätten her nicht rechtzeitig einfahren (können). Die Fahrplangestaltung ist auf jeder einspurigen Strecke stark eingeschränkt. Die Züge können nur dann fahren, wenn die Infrastrukturen die Kreuzung von Zügen zulassen. Zudem müssen in die überlasteten Fahrpläne noch grosse Zeitreserven eingebaut werden, damit allfällige Verspätungen wieder eingeholt werden können. Eine solche Konzeption ist weder kundenfreundlich noch wirtschaftlich.

Es ist weiter zu berücksichtigen, dass im Abschnitt Bregenz – Lochau ebenfalls noch lange eine empfindliche Einspurstrecke existieren wird, die einem künftigen Fahrplankonzept enge Fesseln anlegt.

Selbst wenn man vor und nach der Brücke zweigleisig baute, wäre die Fahrplangestaltung durch diesen kurzen Engpass auf viele Kilometer eingeschränkt - mit internationaler Wirkung bis nach Deutschland und die Schweiz. In Singen wurde kürzlich ein ähnlich kurzer Engpass aufgeweitet. In Effretikon ist das geplant auf der Strecke Zürich – Winterthur.

2.2 Doppelspurbrücke ohne Mehrkosten

Die Vorgabe der Projektanten, d.h. der „Internationalen Rheinregulierung“, war, dass die Eisenbahnbrücke den Rheinhauptkanal ohne Stützen überqueren muss. Hingegen haben alle Strassenbrücken über den Rhein-Hauptkanal Stützen im Flussbett. Offenbar wird das Fließverhalten des Rheins durch diese Stützen nur wenig behindert. 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.

Nach den uns vorliegenden Erfahrungswerten muss es möglich sein, für 40 Millionen Euro (60 Millionen Franken) eine doppelspurige Eisenbahnbrücke mit Stützen im Rhein zu erstellen.

2.3 Streckengeschwindigkeit 125 statt 90 km/h

Für eine internationale Eisenbahnlinie ist die vorgesehene Streckengeschwindigkeit von 90 km/h sehr tief. Es wäre sinnvoll, die enge Kurve in Lustenau so zu strecken, dass mit 125 km/h gefahren werden kann.

2.4 Verknüpfung Bahn/Bus verbessern

Die heutige Lage der beiden Lustenauer Haltestellen ist weder hinsichtlich der Siedlung noch hinsichtlich dem Umsteigen zwischen Bahn und Bus optimal. Diese Verknüpfung sollte verbessert werden.

2.5 Unterhalt auf zweispuriger Strecke einfacher und kundenfreundlicher

Auf der neuerbauten, einspurigen Strecke sind regelmässig Unterhaltsarbeiten notwendig. Diese erfordern entweder teure Nachtarbeit oder – wie das heute von der ÖBB und der DB praktiziert wird – längere und ärgerliche Betriebsunterbrüche. Diese werden von der Bahnkundschaft je länger je weniger hingenommen. Bei zweigleisigen Anlagen mit Gleiswechseln in genügender Anzahl können die Unterhaltsarbeiten wirtschaftlicher und kundenfreundlicher durchgeführt werden.

2.6 Neue Linienführung mit gestrecktem Bogen

Die oben aufgeführten Nachteile einer Erneuerung der Bahnlinie auf dem heutigen Trasse sind gravierend: Ausbau auf Doppelspur schwierig und aufwendig, tiefe Geschwindigkeiten und schlechte Lage der Haltestellen. Deshalb ist es wichtig, eine bessere Linienführung zu prüfen.

Eine Möglichkeit bestünde in der Streckung der Linie mit einem früheren Beginn der Kurve im Bahnhof Lustenau gemäss beigelegtem Plan. Dann könnte das Umsteigen zwischen Bahn und Bus optimal gestaltet werden. An der Eisenbahnbrücke über die Hauptstrasse werden Bahnsteige erstellt und darunter an der Hauptstrasse die Bushaltestellen. Aufgrund der Höhenverhältnisse ist zu prüfen, ob die Strasse oberhalb der Bahnlinie zu liegen kommt oder umgekehrt. Ein Augenschein ergab, dass eine solche Linienverlegung durch das Industriegebiet möglich sein sollte.

2.7 Finanzierung

Für eine zweispurige Bahnstrecke könnte Österreich EU-Fördermittel zur Engpassbeseitigung beantragen gemäss Art. 5 Ziffer 3.(c) der Verordnung (EWG) Nr. 2236/1995. Voraussetzung für die Förderfähigkeit ist bisher, dass mit dem Bau im Jahr 2010 begonnen wird.

Die Initiative Bodensee-S-Bahn bittet Sie erneut, das Projekt der Rheinbrücke zwischen Lustenau und St. Margrethen zu überprüfen und doppelspurig zu erstellen.

Wir hoffen auf eine wohlwollende Prüfung und stellen uns gerne zu einer Aussprache zur Verfügung.

Mit freundlichen Grüssen

im Auftrag der Initiative Bodensee-S-Bahn

Wolfgang Schreier
Rothausstr. 16
CH – 8280 Kreuzlingen/TG
E-Mail: schreier@econophone.ch
Tel.: 0041 (0) 71 688 28 37

Beilagen:

- Plan mit Variante Linienführung Lustenau“
- Medienmitteilung

Kopien an:

- Medien
- Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie, A – 1030 Wien
- Eidg. Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation, CH – 3003 Bern
- Schweizerische Bundesbahnen SBB, Infrastruktur, 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