



Österreichs Verkehrsministerin Doris Bures und Bundesrätin Doris Leuthard vor der Grafik der neuen Brücke. ENNIO LEANZA / KEYSTONE

Schneller, doch einspurig über den Rhein

Festakt für die neue Bahnbrücke zwischen St. Margrethen und Lustenau

2016 soll die Zugfahrt von Zürich nach München eine Stunde weniger lang dauern als heute. Das erfordert auch den Bau einer neuen Bahnbrücke über den Rhein. Ein Festakt markierte den Baubeginn.

Jörg Kruppenacher, Lustenau

Seit vergangenem November sind die Bauarbeiter damit beschäftigt, Pfeiler in den schwierigen Untergrund im Rheinvorland zwischen St. Margrethen, dem nordöstlichsten Eck der Schweiz, und dem vorarlbergischen Lustenau zu treiben. Bis Mitte 2013 realisieren sie neben der alten Brücke eine neue und nebenbei weit elegantere Bogenbrücke mit einer Länge von 280 Metern. Der vorrangige Grund für den Neubau ist weder ein Kapazitätsausbau noch die Bahntechnik, sondern der verbesserte Hochwasserschutz: Damit die Brücke auch

bei einem sogenannten Jahrhundert-Hochwasser nicht in den Fluten des Rheins versinkt, kommt sie zwei Meter höher zu stehen. Erneuert wird nicht nur die Brücke, sondern der gesamte 8,7 Kilometer lange Abschnitt zwischen St. Margrethen und Lauterach bei Bregenz. Die Trassierung erlaubt künftig auch den Verkehr mit Neigezügen.

Angesichts der bereits fortgeschrittenen Arbeiten erhielt der auf Vorarlberger Seite durchgeführte Festakt vom Donnerstag eine leicht groteske Note. Rührend anzuschauen, wie die Ehrengäste vor ein Stauerelement treten und per Kran ein Bauteil aus einem bereits betonierten Brückenpfeiler hochziehen durften. Die Inszenierung gab Verkehrsministerin Doris Leuthard immerhin Gelegenheit, mit ihrer österreichischen Amtskollegin Doris Bures zusammenzutreffen und grenzüberschreitende Verkehrsfragen zu erörtern.

Österreich investiert in die Bahninfrastruktur 170 Millionen Euro, davon 90 Millionen für die neue Rheinbrücke.

Die Schweiz beteiligt sich mit einem zinslosen Darlehen von 20 Millionen Franken. Die Ausbauten tragen dazu bei, die Fahrzeit zwischen Zürich und München um eine Stunde auf 3 Stunden und 15 Minuten zu verkürzen und einen dichteren Eurocity-Fahrplan mit zweistündlichen Verbindungen einzuführen. Die Hauptlast der notwendigen Investitionen trägt allerdings Deutschland: Dort sollen die Arbeiten Ende 2016 abgeschlossen sein. Die Schweiz leistet 50 Millionen Euro an die Vorfinanzierung.

In einigen Jahren wird sich auch zeigen, ob die Rheinbrücke bei Lustenau zum Engpass wird, wie dies die Initiative Bodensee-S-Bahn voraussagt. Auch die neue Brücke ist nämlich nur für den einspurigen Verkehr ausgelegt; die Initiative bezeichnet dies in einem Communiqué als «Schildbürgerstreich». Ihre Forderung nach einer durchgehend zweispurigen Strecke wurde nicht erhört. Der Engpass, hält sie nun fest, werde schon in Kürze mit dem heute absehbaren Verkehr überlastet sein.