

Hintergrund-Informationen / Fact Sheet

zum Aufsatz Baustelle Alpenrhein im EA 06/2022

Der Aufsatz im Eisenbahn-Amateur 06/2022 wird mit den vorliegenden Hintergrund-Informationen angereichert. Wissenswertes aus der jüngeren Geschichte und der Gegenwart soll so den Weg zum interessierten Publikum finden und auch zur Auseinandersetzung mit einem spannenden Thema anregen. Informationen aus Fragen an die Rheinbauleitung bzw. an das Baudepartement des Kantons St.Gallen sind ebenfalls Teil der vorliegenden Hintergrund-Informationen.

Die Dienstbahn am Alpenrhein war ebenso faszinierendes Mittel zum Zweck wie die verschiedenen, längst vergessenen Baumaschinen oder Bauverfahren. Prägend für den Lebensraum Rheintal bleiben jedoch weiterhin der Wildbach und die Baustelle Alpenrhein im Spannungsfeld der klimatischen Entwicklung, der Bautechnik und der öffentlichen Wahrnehmung.

Es lohnt sich, Schauplätze wie die Rheinschlucht bei Versam, den gut zugänglichen Rheinlauf bei Ragaz, den Rheinlauf bei der Illmündung oder die Mündungsbauwerke im Bodensee zu besuchen. Das (Natur-)Ereignis Rhein kann und wird beeindrucken.

Chronik aus der jüngeren Geschichte der Dienstbahn

- ___.__.1979 Abbruch der Geleise Haag-Kriessern
- ___.__.1985 Ersatz der «Trambrücke» bei Diepoldsau durch die Schrägseilbrücke
- ___.__.1992 Staatsvertrags-Jubiläum und Publikumsanlass «Rhein-Schauen»
- ___.__.1999 bis 2003 Streckenunterbrüche durch Dammsanierungen
- ___.__.2006 letzte linksrheinische Fahrt zum Umladeplatz Lagune mit der Maffei
- ___.__.2007 Dammsanierung bei Kriessern und vorübergehende Demontage der Geleise
- ___.__.2007 Ende der Steingewinnung am Kadelberg
- ___.__.2008 Einstellung des Dienstbahnbetriebs
- 29.08.2008 Vertragliche Überlassung des Dienstbahn-Inventars an den Verein Rhein-Schauen
- ___.__.2010 bis 2013 Bau der neuen ÖBB-Brücken zwischen St.Margrethen und Lustenau
- 13.02.2012 Letzte Zugsfahrten auf der Dienstbahnbrücke Kriessern-Mäder
- ___.__.2012 Abbruch der Vorlandbrücken der Dienstbahn bei Kriessern
- 06.04.2013 Überfuhr von Wagenmaterial über die Rest-Brücke vor Kriessern
- ___.__.2015 Abbruch der linksseitigen Geleise zwischen Au und St.Margrethen
- ___.__.2020 Abbruch der Dienstbahnbrücke über dem Mittelgerinne bei Kriessern
- ___.__.2022 baubedingter Betriebsunterbruch zwischen dem Bauhof und der Seemündung

Dienstbahn

Die Aufgaben und Einsatzschwerpunkte der Dienstbahn bzw. der Baubahn-Installationen am Alpenrhein wechselten im Lauf der Zeit mehrmals. Unbestritten wurde die jüngere Vergangenheit geprägt durch die Steintransporte und die ansprechende wie auch einmalige Öffentlichkeitsarbeit «Rhein-Schauen» zum Staatsvertragsjubiläum 1992.

Die Transportleistungen der Dienstbahn ab dem Steinbruch Kadelberg beliefen sich auf je rund:

37'000 Tonnen	in der Zeit 2000/01
41'000 Tonnen	in der Zeit 2001/02
keine Transporte	in der Zeit 2002/03
15'000 Tonnen	in der Zeit 2003/04
17'000 Tonnen	in der Zeit 2004/05
17'000 Tonnen	in der Zeit 2005/06

Mit der 2007 erfolgten Einstellung der Steingewinnung im Steinbruch Kadelberg wurde die regelmässige Abfuhr des Steinmaterials Richtung Rheinmündung überflüssig. Damit wurde der bisherige Hauptzweck der Dienstbahn der IRR hinfällig. Seitens Rheinbauleitung wird derzeit kein weiterer zukünftiger Bedarf für den Einsatz der Dienstbahn gesehen.

Der museale Erhalt scheint vorläufig die alleinige Option für das Rollmaterial und die Gleisanlagen zu sein. Die vertragliche Regelung erfolgte am 29. August 2008.

Steinbruch Kadelberg

Der Steinbruch Kadelberg gehört der Gemeinde Koblach. Nach der Einstellung des Abbaubetriebs im Jahr 2007 erfolgte die Umnutzung als Deponie für Bauaushub-Material. Die vertragliche Regelung mit der Gemeinde Koblach über diese Umnutzung datiert auf den Juli 2008.

In der Zeit zwischen 1981 und 2007 wurde im Steinbruch Kadelberg 630'000 Tonnen Steinmaterial zugunsten der IRR gewonnen. Es ging in dieser Zeit hauptsächlich um die Sanierung der Rheinmündung und die Vorstreckung der Mündungsbauwerke in den Bodensee.

Kiesförderung / Kiesbewirtschaftung

Die Kiesförderung muss auch im Zusammenhang mit der für den Rhein typischen Geschiebeführung betrachtet werden. Typisch für den Alpenrhein sind der hohe Anteil von Sand und feinstem Abrieb, der im Frühjahr den grau daherziehenden Rhein und die grauen Wassermassen im Mündungsgebiet charakterisieren. Von den mehreren Kilogramm schweren Rheinbollen vom oberen Rheinlauf ist im Mündungsgebiet nichts mehr übrig. Nur noch Kies und viel feiner Sand sind dort zu finden.

Die jährliche Kiesentnahme mittels Baggerschiffen in der Rheinmündung schwankt zwischen 33'000 und 89'000 Kubikmeter. Abnehmer dieser Kiesvorkommen ist die Bauwirtschaft.

Hinweis: der weiterführende Quellennachweis zur Dienstbahn der IRR findet sich unter dem Link <https://eisenbahn-amateur.ch/aktuell/beitraege>

<u>Verfasser:</u> A. Heer Birkenstr. 35 CH-9230 Flawil	<u>Stand:</u> 23.05.2022 Version b)
<u>Anmerkung:</u>	