



Die Strecke über die Lindauerstrasse in Wangen wird ab Oktober nach dem Einbau der neuen Brücke wieder befahrbar sein; Einbau der Oberleitung zwischen Kisslegg und Leutkirch (rechts).



Bilder: Jürg Lüthard/Peter Hummel

Eine Stunde Zeitgewinn in Sicht

Der längst überfällige Ausbau und die Elektrifizierung der Bahnstrecke Zürich – München verlaufen plangemäss.

Kurt Metz Die langersehnte und angesichts des Erfolgs von Flixbus (9 tägliche Express-Verbindungen in 3 Stunden 45 Minuten ab 21.50 Franken sowie 11 etwas längere Direktfahrten mit Zwischenstopps) dringend notwendige Fahrzeitverkürzung auf der Schiene auf rund dreieinhalb Stunden ist endlich in Sichtweite: Die Ausbauarbeiten entlang der 155 Kilometer langen Strecke von Lindau bis Geltendorf sowie die Elektrifizierung laufen auf Hochtouren. Ein Augenschein für Medienschaffende Mitte August zwischen Lindau und Memmingen, begleitet vom Projektleiter der Ausbaustrecke 48, Matthias Neumai, lässt hoffen, dass das ambitionöse 440 Millionen Euro schwere Ausbauprogramm rechtzeitig auf den Fahrplanwechsel im Dezember 2020 umgesetzt ist.

Dank dem neuen Durchgangsbahnhof Lindau-Reutin entfällt zukünftig die Spitzkehre über den Insel-Hauptbahnhof. Eine über weite Strecken auf 160 km/h erhöhte Geschwindigkeit, rascheres Durchfahren von Bahnhöfen und der Einsatz des Schweizer Neigezugs «Astoro» (ETR 610) ermöglichen einen Zeitgewinn von über einer Stunde gegenüber dem bisherigen Fahrplan.

Bis zum 7. Oktober gibt es Sperrungen über weite Strecken, um die Bauarbeiten effizient voranzutreiben. Dazu gehören die Ertüchtigung von Bahnhöfen

mit verlängerten Perrons und Fahrstühlen, Strassenüberführungen als Ersatz für Bahnübergänge, Trassenanpassungen und Gleiserneuerungen sowie der Ersatz von Brücken aus dem vorletzten Jahrhundert. Schallschutzwände werden auf rund 25 Kilometern errichtet, die Oberleitung mit 3560 Masten auf 199 Streckenkilometern eingebracht und sieben elektronische Stellwerke neu gebaut.

Das Umrichterwerk für die Stromversorgung in Leutkirch mit der direkten Anbindung an die bestehende Überlandleitung nimmt Form an. Herausragendes Werk ist die 136 Meter lange Brücke über den Fluss Argen im Stadtgebiet von Wangen.

Hier wurde Ende August die vorgebaute Überführung der Lindauer Strasse mit einem 500-Tonnen-Kran auf die neuen Widerlager gesetzt – rechtzeitig für die Wiederaufnahme des durchgehenden Verkehrs Zürich – München auf der Schiene für drei SBB-Zugspaare mit einer Fahrzeit von knapp fünf Stunden über die Allgäuer-Panoramastrecke via Kempten.

Der rechtzeitige Ausbau der Bahninfrastruktur ist das Eine, die an die anderen Transportmittel zwischenzeitlich verlorene Klientel zurückzugewinnen, das Zweite. Und zusätzliche Passagiere für die zukünftig sechs täglichen Verbindungen zu generieren, wird die dritte Herausforderung.

Reservierungen nur im Oberdeck möglich

Ein Fall von gehbehinderten Personen deckt eine kaum bekannte Praxis der SBB auf.

Gerhard Lob Der Fall ist kurios. Vor kurzem reiste Urs F. (Name der Redaktion bekannt) mit zwei gehbehinderten Begleiterinnen von Zürich via Lausanne auf die Rochers-de-Naye. Die Fahrt begann morgens um 7.32 Uhr im IC 1. Da die Zugwagen um diese Zeit in der Regel stark belegt sind,

hatte der Reiseleiter im Reisezentrum drei Plätze für je fünf Franken in der 1. Klasse reserviert. Dort die Überraschung: «Am Schalter teilte mir der Beamte mit: Platzreservierungen sind nur im oberen Stock möglich, dies wegen dem Buchungsprogramm der SBB-Software», berichtet Urs F. >>>