

Zürich – München: Elektrifizierung im Allgäu auf Kurs

Internet-Publikation mit Genehmigung des Verlags Minirex AG

Zahlreiche Baumassnahmen in der Schweiz, in Österreich und in Deutschland waren beziehungsweise sind nötig, damit ab Dezember 2020 elektrische Züge in bogenschneller Fahrt Zürich mit München verbinden können. Das mit Abstand grösste Projekt ist die Eröffnung und insbesondere die Elektrifizierung der 155 Kilometer langen DB-Strecke Lindau-Reutin – Memmingen – Geltendorf, in Deutschland als Ausbaustrecke (ABS) 48 bezeichnet [1]. Bei einem Presetermin Mitte August 2019 versicherte Gesamtprojektleiter Matthias Neumaier, die Arbeiten lägen voll im Zeitplan, so dass man mit einer pünktlichen Fertigstellung des Grossprojekts rechnen dürfe. Das bedeutet: Mess- und Probefahrten mit elektrischen Fahrzeugen ab September 2020, Fahrplanbetrieb ab Dezember 2020.

Von Geltendorf nach Memmingen und weiter bis Aichstetten ist die Oberleitung bereits fertiggestellt. Dieses Jahr liegt der Schwerpunkt der Bauarbeiten im westlichen Abschnitt der Strecke zwischen Lindau, Hergatz und Aichstetten. Es werden 80 Kilometer Gleis elektrifiziert, wofür 1300 Oberleitungsmasten nötig sind. Sie werden teilweise mit Hilfe eines Helikopters gesetzt. Voll im Bau ist auch das statische Frequenzumrichterwerk bei Leutkirch, das an eine bestehende 110-kV-Leitung des 50-Hz-Landesnetzes angebunden und direkt in die 15-kV-Oberleitung einspeisen

wird. Um mit einem einzigen Umrichterwerk auszukommen, greift DB Netz auf die Autotransformator-Technik zurück [2]. Zwischen dem Unterwerk Geltendorf und der neuen Kuppelstelle zum ÖBB-Bahnstromnetz in Lindau-Reutin werden insgesamt sechs Autotransformatoren aufgestellt.

Neben der eigentlichen Elektrifizierung werden auch sieben Kilometer Gleis und einige Bahnübergänge erneuert sowie elf Kilometer Schallschutzwände aufgestellt. Im Stadtgebiet von Wangen werden die beiden Brücken über die Lindauer Strasse und über den Fluss Obere Argen umfassend saniert beziehungsweise komplett neu gebaut: Letztere ist mit einer Länge von 114 Metern als dreifeldrige Brücke eines der grössten Bauwerke der ABS 48.

Auf dem 40 Kilometer langen Abschnitt zwischen Hergatz und Aichstetten verkehren vom 12. April bis zum 6. Oktober 2019 keine Züge. Die Passagiere im Regionalverkehr müssen mit Ersatzbussen und erheblich längeren Reisezeiten vorliebnehmen; die EC nutzen, soweit sie überhaupt fahren, das ganze Jahr über die längere und steilere, dafür zweigleisige Allgäubahn via Kempten.

Die Projekte im Raum Lindau

Neben dem mit 440 Millionen Euro veranschlagten Projekt ABS 48 – die effektiven

Kosten dürften wegen der Baupreisentwicklung noch etwas höher liegen – investiert die DB rund 150 Millionen Euro in die Modernisierung des Bahnknotens Lindau.

Im sehr ausgedehnten, aber bisher nicht für den Fahrgastwechsel nutzbaren Bahnhof Lindau-Reutin entsteht eine komplett neue Verkehrsstation mit einem Haus- und einem Mittelbahnsteig. Zumindest eine Bahnsteigkante wird, anders als noch beim Spatenstich im März 2018 geplant [1], 400 Meter lang gebaut und könnte also eine Doppelgarnitur der SBB-Triebzüge RABe 503 / Astoro aufnehmen; ein zweiter Bahnsteig wird 360 Meter lang und kann später bei Bedarf noch erweitert werden. Der Mittelbahnsteig weist drei Kanen auf; eine wird als sogenannter Taschenbahnsteig ein von Westen kommendes Kopfgleis erschliessen. Angesichts der künftigen Funktion von Lindau-Reutin als Verkehrsknoten mit vier zusammenlaufenden Strecken (von Lindau Hbf, Bregenz, Hergatz, Friedrichshafen) erscheint die Infrastruktur – trotz der erfreulichen Nachbesserung in Sachen Bahnsteiglängen – eher knapp dimensioniert.

Neben der Verkehrsstation entsteht in Reutin eine Anlage für das Betanken und Abstellen von Zügen; diese Infrastruktur ist bislang im Inselbahnhof angesiedelt, der in Zukunft massiv verkleinert wird. Dort werden etwa fünf Hektar Land für eine städtebauliche Nutzung frei. Auch in Reutin werden die Bahnanlagen nach dem Umbau viel weniger Platz beanspruchen, so dass rund zwölf Hektar Land anderweitig genutzt werden können. Die diesbezüglichen Planungen der Stadt Lindau sind noch nicht abgeschlossen.

Das elektronische Stellwerk, das die sechs mechanischen Stellwerke im Knoten Lindau ablöst, wird im Endausbau 63 Weichen und 160 Signale steuern. Der Westkopf des Bahnhofs Lindau-Reutin erhält Weichenverbindungen, die gleichzeitige Einfahrten ab dem Inselbahnhof und aus Richtung Lindau-Aeschach zulassen.

Während einer Intensivbauphase vom 22. Juli bis zum 8. September 2019 fuhren zwischen Lochau-Hörbranz und Lindau Hbf keine Züge. Die EC Zürich – München endeten in Bregenz, wobei man die Zahl der Zugpaare von drei auf zwei reduzierte. Die Fahrgäste wurden auf



Links: Ein 650-Tonnen-Raupenkran hebt in Wangen den 280 Tonnen schweren Brückenüberbau in die vorge-sehene Lage über der Lindauer Strasse (Foto: DB, 19. August 2019).

Unten: Der Umbau des Bahnhofs Lindau-Reutin zur Verkehrsstation mit vier Bahnsteiggleisen sowie einigen Abstellgleisen (rechts) ist in vollem Gang. Das Bahnhofsgebäude links hinten wird noch abgebrochen (Foto: M. Rellstab, 13. August 2019).





Oben: Wegen der Bauarbeiten auf der Memminger Strecke werden die noch drei täglichen EC-Zugpaare des Verkehrs Zürich – München während des ganzen Fahrplanjahres 2019 über die Allgäubahn geleitet. Am 4. Juli 2019 wurde die 218 460 der DB-Tochter Westfrankenbahn vor dem EC 190 München – Zürich ausnahmsweise einzeln auf dem Abschnitt bis Lindau eingesetzt, hier bei Wohmbrechts kurz vor Hergatz. Der Grund war das im Raum stehende deutschlandweite Einsatzverbot für die Baureihe 245 (Traxx P160 DE ME) wegen angeblich gesundheitsgefährdender Materialien im Motorenraum. Um bereits aus dem Verkehr gezogene Maschinen zu ersetzen, trennte man in München die für den EC 190 vorgesehene Doppeltraktion; die so freigesetzte 218 übernahm Leistungen zwischen München und Mühldorf. Noch am gleichen Tag konnte Bombardier indes nachweisen, dass für die Lokomotivführer keine Gefahr besteht; die 245 kehrten somit in den Betrieb zurück (Foto: M. Klust).

Mitte: Das Güteraufkommen entlang der Strecke Lindau – Memmingen – München ist bescheiden. Regelmässig bedient wird das Shell-Tanklager in Altmannshofen bei Aichstetten. Der hier gezeigte Rheincargo-Zug fährt auf dem Rückweg in den bereits mit Oberleitungen ausgerüsteten Bahnhof Memmingen ein (Foto: M. Rellstab, 13. August 2019).



die etwa alle zwei Stunden verkehrenden IC-Busse sowie auf die Bahnverbindung über Schaffhausen – Singen (Hohentwiel) – Ulm verwiesen. Die IC-Busse sind für Reisende im Rollstuhl, mit Fahrrädern oder Kinderwagen sowie für Kinder bis zwölf Jahre nicht beziehungsweise nur bedingt geeignet. So müssen die Reisenden für letztere einen Kindersitz selber mitbringen!

Am 6. September meldete die DB den „planmässigen“ Abschluss des Bauprogramms in Lindau. Statt dem neuen ESTW sind allerdings weiterhin die alten Stellwerke in Betrieb. Offenbar hatte eine Baufirma bei Erdarbeiten die Stromversorgung des ESTW beschädigt. DB Netz musste deshalb die bereits demontierten Formsignale wieder aufstellen lassen und die mechanischen Stellwerke mit Fahrdienstleitern besetzen. Neuer Termin für die ESTW-Inbetriebnahme ist Mitte Dezember. (db/mr)

[1] Start der Elektrifizierungsarbeiten Lindau – Geltendorf und Lindau – Friedrichshafen – Ulm. Schweizer Eisenbahn-Revue, Eisenbahn-Revue International und Eisenbahn Österreich 5/2018, S. 238 – 243

[2] Aeberhard, Martin; Leu, Felix: Das Autotransformatorsystem für die Strecke Giubiasco – Cadenazzo – Luino. SER/ERI/EÖ 6/2014, S. 292 – 296