18 Stein am Rhein
Dienstag, 3. Januar 2023

Neue Bewegungen am Bahnhof Etzwilen

Was sich jüngst auf den vielen Gleisen in Etzwilen abspielte, hätte gut und gerne das Szenario für einen spannenden Actionfilm sein können. Dabei ging alles seriös geplant zu. Und das wird auch in Zukunft der Fall sein. Ein Blick zurück, einer voraus.

Johannes von Arx

ETZWILEN. Verkehrte (Bahn-)Welt: Sieben Bahnhofgleise für die rund 240 Einwohner des Dorfes sind eine rekordverdächtige Quote – ein Gleis für 34 Menschen. Acht denkmalgeschützte Abstellgleise ennet der Strassenbrücke kommen dazu. 24 Weichen – davon zwei Doppelweichen – weisen den Fahrzeugen den richtigen Weg. Da staunt der Laie. doch der Fachmann weiss: Das schiere Meer an Schienen, Weichen und einer Drehscheibe in Etzwilen ist Überbleibsel eines überambitionierten, letztlich aber segensreichen Projektes (siehe Zweitstoff).

Da, wo die Bahnlinien von Schaffhausen (Seelinie) und Winterthur (Weinländerlinie) zusammenkommen, um sich gemeinsam hinunter nach Stein am Rhein zu schlängeln, konnten Anwohner und Bahnreisende mitverfolgen, was sich alles in den letzten Wochen und öfters schon in den Jahren zuvor an schweren Bauzügen bewegt hat und welche Mengen Schotter zwischengelagert wurden. Jüngster Anlass dazu waren Gleis- und Tiefbauarbeiten zwischen Thalheim-Altikon und Ossingen durch die Infrastrukturbetreiberin SBB. Ein Glück also, dass all die Gleise noch existieren. Das ist nicht nur nützlich für den ordentlichen Betrieb, all die Unterhaltsarbeiten sowie wiederkehrende Zulassungsfahrten nigelnagelneuer Züge zwischen Etzwilen und Seuzach, sondern auch für die Sonderfahrten des Vereins zur Erhaltung der Bahnlinie Etzwilen-Singen VES, und andere Nostalgiebahn-Betreiber.

$Fahr bahner neuerungen \ geplant$

Im Bahnhof Etzwilen bahnen sich grössere «Operationen» an: Für 2023 plant die SBB diverse Fahrbahnerneuerungen. Das heisst: Entfernen der Gleise, Ausbuddeln von Schotter und Wiederaufbau auf neuem Schotter (beim alten sind die Kanten abgeschliffen). Doch so richtig tief gegraben wird später, wenn die Perrons auf 170 Meter verlängert und die Perronkanten auf 55 Zentimeter erhöht werden zur Umsetzung

«Um Platz für den neuen Perron zu schaffen, muss das Gleis 2 näher ans Gleis 1 verschoben werden.»

Martin Meier Mediensprecher SBB

des Behindertengleichstellungsgesetzes. Dann können alle Passagiere die Züge ebenerdig betreten. In einer aktuellen Studie werden zwei Möglichkeiten geprüft. «Dabei steht die Variante mit Mittelperron und neuer Personenunterführung im Vordergrund», legt Mediensprecher SBB Martin Meier auf Anfrage der SN dar. «Um Platz für den neuen Perron zu schaffen, muss das Gleis 2 näher ans Gleis 1 verschoben werden.» Die erforderliche Rampe käme zwischen dem Bahnhof- und dem Nebengebäude zu liegen. Die zweite Variante beinhaltet die Erschliessung der Perrons über stirnseitige Schienenübergänge.



Ja, und dann wird namentlich von deutscher Seite her die Reaktivierung der nicht elektrifizierten Strecke Singen-Etzwilen vorangetrieben (die SN berichteten mehrfach). «Sollte das Realität werden, dann wäre es auch möglich, die Unterführung weiter zu den hinteren Gleisen zu verlängern, da wo möglicherweise die Züge aus Singen halten», so Martin Meier.

Veränderte Taktlage auf der S29

Nachdem jetzt auf den erwähnten Linien so viel gebaut und erneuert worden ist mit häufig wiederkehrenden Streckenunterbrüchen, stellt sich die Frage, ob die Passagiere jetzt auf ruhigere Zeiten – abgesehen von den erwähnten Arbeiten in Etzwilen hoffen dürfen. Mit Blick auf den Zeitplan beruhigt Meier: «Die Infrastrukturmassnahmen, welche zur Einführung des Angebotskonzepts 2035 erforderlich sind, werden zeitlich so gestaffelt, dass der normale Bahnbetrieb so wenig Einschränkungen wie möglich erfahren wird.» Zu diesen Massnahmen zählt auch der Ausbau des Bahnhofs Ossingen zum Kreuzungsbahnhof zwecks Einführung eines annähernden Viertelstundentaktes zwischen Winterthur und Seuzach. Dadurch wird sich die Taktlage der S29 Winterthur-Stein am Rhein um ein paar Minuten verschieben. Die schlanken Anschlüsse in Winterthur

Am 15. September 2022 waren seltenerweise sämtliche Gleise im «Grossbahnhof» Etzwilen belegt und benutzt.

BILDER JOHANNES VON ARX

auf die schnellen S-Bahnen von/nach Zürich bleiben erhalten. Auch wird zwischen Schaffhausen und Etzwilen das Behindertengleichstellungsgesetz umgesetzt, nämlich in Feuerthalen und Schlatt.

Neues Leben im Nebengebäude

Doch zurück zu Etzwilen. Einst barg das Bahnhofgebäude nebst dem obligaten Billettschalter auch eine Post sowie ein Stellwerk, das heute noch ein Bahnbeamter hütet – freilich als Puppe mit Bähnlerhut. Der geheizte Wartesaal ist nach wie vor geöffnet. Die einstige Bähnlerwohnung im ersten Stock wird an Private vermietet; sie steht in-

dessen momentan noch leer. Gleich daneben liegt das stolze Nebengebäude, seit rund 15 Jahren unbenutzt. Bis es Lokführer Christian Frauenknecht mietete und im Alleingang vom Keller bis zum Dachstock gründlichst renovierte. Schon heute lagern dort zehntausende von Bahnfotos und Dias dicht an dicht. Unzählige Bücher, Hefte, Zeitungsausschnitte sind themenmässig geordnet. In einem Raum fanden schon Sitzungen und Diavorträge statt. Wahrlich spannend, und so soll es auch bleiben, bis anlässlich der Eröffnung, deren Datum noch nicht bekannt ist, das Geheimnis um Namen und Label gelüftet werden.

Ein total «geglückter» Konkurs

Selten verwandelt sich kapitalistischer Übermut über einen so langen Zeitraum derart zu einem verkehrspolitischen Glücksfall. Ersterer äusserte sich im Plan der damaligen Nordostbahn, eine Bahnlinie Singen-Etzwilen-Winterthur mit zwei imposanten Stahlbrücken über Rhein und Thur zu bauen und sie dann im Mittelland als Konkurrenz zur bestehenden West-Ost-Haupt-

achse neben den Wirtschaftszentren vorbei weiter an den Genfersee zu führen. 1875 in einer ersten Etappe eröffnet, folgt der verdiente tiefe Fall in den Konkurs auf dem Fuss. Es bleiben aber die Bahnlinien, die 1902 von der SBB übernommen werden.

Der vernachlässigte Betrieb auf dem Abschnitt Stein am Rhein-Winterthur blüht aber erst mit der vor bald 30 Jahren eingeführten S-Bahn S29 wieder auf. Ohne den Übermut vor 150 Jahren wäre Stein am Rhein auf der Schiene nur über den Umweg via Schaffhausen mit Winterthur verbunden und aus dem Bauerndorf Etzwilen wäre nie ein vifes Bähnlerdorf geworden, dessen Spuren noch heute plakativ sichtbar und dessen Gleise weiterhin nützlich sind. (jva)



Jedes Jahr geht es mehrmals mit Museumsbahn-Dampf nach Singen.



Das renovierte Nebengebäude wird einer neuen Nutzung zugeführt.



Nostalgie und Moderne treffen in Etzwilen aufeinander