

Doppelspurige Aeschacher Kurve in Lindau für Güterzüge?

Die Diskussion um die Bahnhofplanung in Lindau nimmt kuriose Formen an. Die „Bürgerinitiative Hauptbahnhof Reutin“ propagiert seit Jahren den Ausbau der Aeschacher Kurve auf Doppelspur. Diese Ausbaumaßnahme ist jedoch alles andere als dringlich. Denn die kurze, einspurige Strecke von gerade mal 300 Metern ist kein Hindernis für den Aufbau eines attraktiven S-Bahn-Netzes im östlichen Bodenseeraum. Die EC-Züge Zürich–München hätten auf der kurzen Einspurstrecke ausreichend Platz – falls diese tatsächlich nicht mehr auf die Insel fahren sollten, was jedoch wirtschaftlich unsinnig wäre. Die Bayerische Eisenbahngesellschaft (BEG) plant keine direkten Regiozüge von Friedrichshafen nach Reutin–Bregenz über die Aeschacherkurve.

Aeschacher Kurve für den Güterverkehr zur NEAT?

Weil der „Bürgerinitiative Hauptbahnhof Reutin“ die schlagenden Argumente für den Ausbau der Aeschacher Kurve auf Doppelspur ausgehen, soll neuerdings ein künftiger Güterverkehr zur schweizerischen NEAT für die Doppelspur in Aeschach erhalten. Dies wirft die Frage auf, ob die Vertreter der Bürgerinitiative das deutsche und das schweizerische Bahnliniensystem überhaupt kennen. Haben diese Leute Vorstellungen darüber, über welche Linien man vom östlichen Bodensee mit Güterzügen zur NEAT gelangt? Die NEAT (**N**eu**e** **E**isenbahn-**A**lpen-**T**ransversale) ist der 57 km lange Tunnel zwischen Erstfeld im Kanton Uri und Biasca im Kanton Tessin. Wie man aber vom östlichen Bodenseeraum zu diesem neuen Alpentunnel gelangt, ist selbst in der Schweiz völlig unklar – sowohl für Personen- als auch für Güterzüge. Die bestehenden Zufahrtsstrecken sind weitgehend einspurig oder dann teilweise sogar Bergstrecken (St. Margrethen–St. Gallen–Uznach–Thalwil).

Ulm – östlicher Bodensee – NEAT mit zweimaligen „Lokumspannungen“!

Woher sollen denn die Güterzüge über die Aeschacher Kurve kommen? Vom Containerterminal Ulm können nach der Elektrifizierung der Südbahn Güterzüge nur dann nach Reutin gelangen, wenn die Lokomotiven zweimal um ihren Zug herumfahren, nämlich am Abfahrts-terminal in Ulm und in Friedrichshafen. Da man weder via Feldkirch–Buchs noch sonstwo auch in der Schweiz mit dem Zug direkt, also ohne mindestens einmal mit der Lok um den Zug herumfahren zu müssen, zum Gotthard-Basistunnel gelangen kann, käme das einem unwirtschaftlichen Hindernislauf gleich, den sich ein Eisenbahnverkehrsunternehmen kaum würde leisten können. Von München aus kommt man schneller und wesentlich einfacher über den Brenner nach Italien.

Ausbau der traditionellen NEAT-Zufahrt über Rheinschiene stockt

Bekanntlich kann nicht einmal die traditionelle deutsche Zufahrt zum Gotthardtunnel über die Rheinschiene von Karlsruhe nach Basel auf die bevorstehende Eröffnung des Basistunnels im Juni 2016 auf vier Spuren ausgebaut werden, trotz unzähliger Versprechungen und Vereinbarungen von deutscher Seite seit 1992 (!). Wie sollen dann die weitgehend einspurigen Linien im Raum östlicher Bodensee–Innerschweiz mit Güterzügen gefüllt werden? Dieser Gedanke ist abwegig und gehört ins Reich der Phantasien.

Dass sich vielleicht einzelne Güterzüge auf die Strecke Lindau–Bregenz verirren, ist nicht ganz auszuschliessen. Aber auch nur im Ausnahmefall, wenn andere Linien nicht befahrbar sind, zB bei Bauarbeiten oder bei Naturkatastrophen. Tatsache ist, dass die Linie nach Kempten (leider) noch auf weite Sicht mit Dieseltraktion betrieben werden wird. Und dies ist besonders für die schweren Züge im Güterverkehr unattraktiv, weil der Dieselmotor wegen der relativ geringen Lokomotiv-Leistungen sehr teuer und unwirtschaftlich ist– insbesondere bei gebirgigen Strecken.

Güterverkehr als Killer des Doppelspurausbaus Lochau–Bregenz

Auf österreichischer Seite besteht seit Jahren der grösste Widerstand gegen einen Ausbau der Strecke zwischen Lochau-Hörbranz und Bregenz auf Doppelspur, weil eine starke Zunahme des Güterverkehrs befürchtet wird. Wenn nun die Lindauer „Bürgerinitiative Hauptbahnhof Reutin“ den Ausbau der Aeschacher Kurve auf Doppelspur ausgerechnet mit einem vermehrten Güterverkehr begründet, dann ist sie dafür verantwortlich, dass im östlichen Bodenseeraum nie eine vernünftige Bahnlösung möglich wird. Ist das wirklich ihre Absicht? Möglicherweise schon, denn ihr einziges Ziel ist die Verhöckerung aller Bahngrundstücke auf der Insel für undurchsichtige Immobilienfirmen.

Güter-Bahngelände in Reutin nicht einfach verkitschen

Dass auf dem heutigen Bahngelände in Reutin genügend Platz für den Güterverkehr reserviert werden muss, ist allerdings zwingend. Der Güterverkehr würde aber eher auf die österreichische Seite (Wolfurt, Arlberglinie) fahren, aber kaum je zur schweizerischen NEAT.

Prinzip des Taktknotens nicht begriffen

Die „Bürgerinitiative Hauptbahnhof Reutin“ scheint das System der Taktknoten nicht begriffen zu haben. Ein Taktknoten bietet in den „Knotenbahnhöfen“ wie Lindau Anschlüsse von Zügen aus allen Richtungen an alle anderen Züge an. Indem die Züge kurz vor der Minute xx.00 (Stundenknoten) resp. zusätzlich zur Minute xx.30 (Halbstundentakt) ankommen und kurz nach diesen Zeiten wieder zurück- oder weiterfahren, können die Fahrgäste mit kurzen Umsteigezeiten problemlos umsteigen.

Vollknoten Lindau benötigt 8 Geleise

Wenn in Lindau für die S-Bahn ein sog. **Vollknoten** eingerichtet werden soll, dann braucht es folgende Kapazitäten resp. Bahnsteig-Geleise (unabhängig davon, ob der Bahnhof auf der Insel liegt oder sonst irgendwo):

| | |
|------------|---|
| Gleis 1 | S-Bahn-Zug von Friedrichshafen, fährt wieder zurück |
| Gleis 2: | Zug von (Kempten-) Immenstadt, fährt wieder zurück |
| Gleis 3 | S-Bahn-Zug von Memmingen-Leutkirch-Kisslegg-Wangen, fährt wieder zurück |
| Gleis 4: | S-Bahn-Zug von Feldkirch – Bregenz, fährt wieder zurück |
| Gleis 5 | S-Bahn-Zug von (St. Gallen-) St. Margrethen, fährt wieder zurück |
| Gleise 6-8 | Fernverkehrszüge zB von nach Zürich, München, FN – Ulm, FN – Basel *) Reservegleis bei Baumassnahmen |

*) Die Fernverkehrszüge könnten auch zu anderen Zeiten als xx.00 resp. xx.30 ankommen, resp. abfahren, weil mit einem systematischen Halbstundentakt auf den S-Bahn-Linien trotzdem noch akzeptable Anschlüsse in die Region bestehen würden.

Sofern die Vertreter eines Hauptbahnhofes Reutin tatsächlich einen Vollknoten in Reutin erzielen wollen, benötigen sie die gleiche Anzahl Gleise im neuen „Hauptbahnhf Reutin“. Sonst entstünde ein völlig unbefriedigender und chaotischer Fahrplan, der keinen integralen Taktfahrplan zulässt.

Neuer Bahnhof Reutin würde zum neuen Kopfbahnhof

Die „Bürgerinitiative Hauptbahnhof Reutin“ erliegt einer weiteren Fehleinschätzung: Damit, dass vom Westen her drei Strecken in Lindau enden (Friedrichshafen – Lindau, Memmingen – Lindau, Immenstadt – Lindau) von Osten aber nur eine (Bregenz – Lindau), ist klar, dass in Reutin nicht alle Züge vom Westen nach Bregenz weiterfahren können, denn sonst würde zwischen Reutin und Bregenz eine Unzahl von Zügen verkehren, obwohl hier kein so grosser Bedarf vorhanden ist. Für die meisten Züge würde der neue Bahnhof Reutin also zu einem neuen Kopfbahnhof.

Doppelspur Friedrichshafen–Lindau notwendig

Voraussetzung für einen Vollknoten gemäss dem Konzept der „Bürgerinitiative Hbf Reutin“ ist demnach ein massiver und sehr teurer Ausbau des Bahnhofes Reutin auf mindestens 6-8

Bahnsteig-Geleise und – richtigerweise – eine mindestens doppelspurige westliche Zufahrt. Dies kann aber nicht allein die Aeschacher Kurve beinhalten, sondern muss auf die immer noch einspurigen Linien Friedrichshafen – Lindau und Memmingen–Kisslegg–Wangen–Hergatz ausgedehnt werden. Denn alle Betriebsstörungen auf diesen einspurigen Linien verursachen Fahrplanstörungen und damit verpasste Anschlüsse. Das erleben die Bahnbenutzer auf der Strecke Friedrichshafen–Lindau zur Genüge.

Weitere Nadelöhre: Lochau-Hörbranz–Bregenz Hafen und Bregenz–St. Margrethen

Zu beachten ist, dass das Bahnnetz im östlichen Bodenseeraum noch andere Engpässe aufweist. So ist die 3.7 km lange Strecke Lochau-Hörbranz–Bregenz ebenfalls immer noch einspurig. Auf dieser Strecke können kaum noch zusätzlichen Züge gefahren werden – weder S-Bahn- noch Fernverkehrszüge. Diese Einspurstrecke ist (leider) bestimmend für das ganze Bahnsystem im östlichen Bodenseeraum.

Auch die ÖBB-Strecke Bregenz–St. Margrethen ist einspurig und wird dies leider auf absehbare Zeit auch bleiben. Eine weitere Einschränkung für einen attraktiven Fahrplan.

Vierspurige Zu- und Wegfahrt auf die Insel ist ideal

Die damaligen Bahnplaner hatten beim Inselbahnhof Lindau sehr gute Arbeit geleistet, indem sie beide Zufahrten je doppelspurig bauten. Damit kann die höchstmögliche Leistungsfähigkeit des Bahnhofes erreicht werden. Gegenseitige Behinderungen von ein- und ausfahrenden Züge gibt es dadurch kaum. Auf dieser Bahn-Philosophie ist auch künftig aufzubauen: Beibehaltung der leistungsfähigsten Teile des Bahnnetzes und Behebung der offensichtlichsten Engpässe. Dazu gehört die Aeschacher Kurve ganz sicher nicht in die erste Priorität.

Paul Stopper, Dipl. Bauing. ETH/Verkehrsplaner, CH-8610 Uster
Berater der Initiative Bodensee-S-Bahn

03. Januar 2016/Stp