

„Elektrisch an den Bodensee – Die 100-Tage-Bilanz seit dem Fahrplanwechsel“

Etappe 3: Lindau Insel – Kisslegg (RB 92/RE 96, Go Ahead, ECE)

Der elektrische Betrieb wurde im Dezember 2020 aufgenommen, zunächst allerdings nur im Fern- und Güterverkehr. Der zweigleisige Abschnitt Lindau – Hergatz wurde so ertüchtigt, dass neben Gleiswechselbetrieb und zusätzlichen Blockabschnitten auch ein doppelter Gleiswechsel mit 4 Weichen bei Schlachters eingebaut wurde. Dies bringt Flexibilität im Betrieb bei Störungen oder Baumaßnahmen. Am Abzweig Aeschach ermöglicht nun ein zusätzliches Weichenpaar Paralleleinfahrten aus/nach Hergatz und Friedrichshafen zur/von Lindau Insel und Reutin. Der eingleisige Abschnitt ab Hergatz erfuhr keine weiteren Ausbauten.

In den Orten Aeschach, Rehlings, Oberreitnau, Schlachters und Hergensweiler sollten die ehemaligen Haltestellen laut einer «Stationsoffensive» des Landes Bayern eigentlich schon beim Streckenausbau wiedereröffnet werden. Obwohl deren Bedienung schon im Fahrplan der GoAhead-Züge berücksichtigt worden ist, wird dies noch Jahre länger dauern.

Zugverkehr:

- RB 92 GoAhead Memmingen – Lindau Insel, Zweistundentakt
 - RE 96 GoAhead München – **Memmingen** – Lindau Insel – Lindau Reutin, Zweistundentakt
 - RE 7/RE 70 DB Augsburg/München – **Kempten** – Hergatz – Lindau Reutin, Stundentakt
 - RB 53 DB Regio Wangen – Kißlegg (– Aulendorf), Zweistundentakt
 - ECE Zürich – Lindau Reutin – Memmingen – München, Zweistundentakt (6 Zugpaare)
- } zusammen
Stundentakt

Themen der Etappe

- **Fahrplangestaltung und Zugmaterial (elektrifizierte Strecke nach Memmingen)**
 - + Verdoppelung des völlig unzulänglichen 2-h-Takts Lindau – Wangen (– Kißlegg) zum Stundentakt
 - + alle 2 Stunden umsteigefrei von/nach München (bisher meist 3x Umsteigen!)
 - + moderne, leise, schnelle und komfortable GoAhead-Triebzüge (Stadler Flirt) mit Niederflureinstieg samt ausfahrbaren Tritten und mit ausreichend Kapazität für Hochsaison
 - + neuer Betreiber GoAhead überzeugt mit weitgehend reibungsloser Betriebsaufnahme und guter Kundenfreundlichkeit
 - + Die RB 53 verbindet zweistündlich umsteigefrei das Mittelzentrum Wangen mit dem Bahnknoten Aulendorf (in der anderen Stunde mit Umstieg in Kißlegg).
 - + Wangen wurde zum Umsteigeknoten zwischen den RB 92/ RE 96 und den neuen Schnell- und Regiobuslinien Ravensburg – Wangen bzw. Isny – Wangen.
 - instabile Fahrpläne mit häufigen Anschlussverlusten auf allen 3 genannten Linien, hauptsächlich wegen Verspätungen der ECE-Züge aus Zürich (Ursache: Fahrzeugmängel und Baumaßnahmen zwischen St. Margrethen und Bregenz)
 - **Alle ECE-Triebzüge der SBB vom Typ ET610 („Astoro“) auf der Strecke Zürich – München müssen endlich voll systemtauglich umgerüstet werden, um nicht weiterhin laufend Verspätungen von 15 min ins Allgäunetz einzuschleppen.**
 - **Ein ECE-Halt in Wangen oder Leutkirch ist zu prüfen (zumindest in Tagesrandlagen).**

„Elektrisch an den Bodensee – Die 100-Tage-Bilanz seit dem Fahrplanwechsel“

- **Infrastruktur**

Über die reine Elektrifizierung hinaus wurde lediglich der Doppelspur-Abschnitt Hergatz – Lindau betrieblich ertüchtigt. Der Neubau von kostenträchtigen, überhöhen Lärmschutzwänden mit Beeinträchtigung des Landschaftsbilds erscheint überzogen für die nunmehr leisen, elektrischen Züge.

- + Der neue doppelte Gleiswechsel bei Schlachters bewährte sich bereits in der Bauphase: Dank der neuen Weichenverbindungen musste der Abschnitt Hergatz – Lindau nur für einzelne Wochen voll gesperrt werden (ganz im Gegensatz zu den langwierigen Vollsperrungen auf der Südbahn).
- + In Wangen und Leutkirch wurden Bahnsteige und das Bahnhofsumfeld (letzteres jeweils durch die Städte) sehr ansprechend neu gebaut bzw. erneuert. Neben diesen beiden Bahnhöfen wurden auch in Kißlegg und Hergatz Fahrstühle für den barrierefreien Bahnsteigzugang eingebaut.
- Der lange Einspurabschnitt mit wenigen Kreuzungsbahnhöfen und sehr langen Streckenblockabständen (z.T. über 10 km) führt zu Verspätungsübertragungen trotz der Pufferzeiten der GoAhead-Züge. Durch die Eingleisigkeit übertragen sich Verspätungen der ECE-Züge auf Gegen- und Folgezüge.
- Die neuen Fahrstühle sind häufig defekt, in Wangen jüngst für volle 3 Monate!
- In Wangen und Leutkirch wurden die Bahnsteige beim Umbau auf 170 m verkürzt, so dass sie nicht mehr für Fernverkehrszüge ausreichen (Standardlänge 200 m).

→ **Was auf der Angebotsseite und -qualität verbessert wurde, droht durch die ungenügende Infrastruktur des eingleisigen Abschnitts kaputtgemacht zu werden. Mögliche Verbesserungen:**

- **zwei zusätzliche Blockabschnitte zwischen Wangen und Leutkirch**
 - **zusätzliche Kreuzungsmöglichkeiten bzw. Doppelspuren (vorrangig zwischen Kißlegg und Leutkirch, wo das Trasse vor 130 Jahren schon weitgehend vorbereitet wurde)**
 - **Einbau eines zusätzlichen (Stumpf-)Gleises 3 im Bahnhof Wangen, um während der Wendezeiten der RB 53 den Bahnhof für Kreuzungen nutzen zu können.**
- **Laufend ausfallende Fahrstühle zerstören die gesetzlich geforderte Barrierefreiheit.**
- **In den Bahnhöfen Wangen und Leutkirch ist je ein Bahnsteig auf 200 m zu verlängern, damit zumindest in Tagesrandlagen und perspektivisch auch ganztägig ein Halt der ECE-Züge möglich wird. (Platz ist vorhanden.)**
- **In Aeschach, Rehlings, Oberreitnau, Schlachters und Hergensweiler fehlen seit mehr als 2 Jahrzehnten Haltepunkte, so dass das Fahrgastpotential dieser wachsenden Ortschaften immer noch brachliegt. Die eingeschlafene «Stationsoffensive Bayern» muss dort schleunigst umgesetzt werden.**