

## Bund plant Neubau eines Engpasses im Schienennetz

Hans Leister  
Zukunftswerkstatt Schienenverkehr

Bei der Planung einer Autobahn ist es völlig undenkbar, dass auf der Ein- oder Ausfahrt ampelgeregelt kurzzeitig die Gegenfahrbahn genutzt werden soll. Ähnliches gilt auch für Schnellfahrstrecken im Eisenbahnverkehr: Abzweigungen werden weltweit so geplant und gebaut, dass ohne Kreuzung der Gegenrichtung aus Schnellfahrstrecken ein- und ausgefahren werden kann – ausser in Deutschland. Bund und Bahn planen derzeit allen Ernstes, die sogenannte Wendlinger Kurve, die Ausfädelung von der Neubaustrecke Stuttgart – Ulm nach Tübingen, eingleisig und in Richtung Stuttgart mit Nutzung des Gegengleises auszuführen. Die Züge fahren dabei in der Kurve nur mit 80 km/h und blockieren entsprechend lange den Fahrweg der Schnellfahrstrecke.

In Deutschland gibt es eine ähnliche Situation an einer Schnellfahrstrecke sonst nur in Sorsum (Hildesheim), wo die ICE-Züge Frankfurt (Main) – Berlin über die Sorsumer Kurve von der Nord – Süd-Strecke abzweigen; diese Verbindung ist immerhin mit 130 km/h befahrbar. In Richtung Frankfurt muss dabei auf einer kurzen Strecke das Gleis der Gegenrichtung genutzt werden. Das geschieht einmal pro Stunde, ist bestimmender Fixpunkt für den Fahrplan der Nord – Süd-Neubaustrecke und wird von den Fahrplanern bei DB Netz und DB Fernverkehr als Engpass bezeichnet. Die Sprinter-Züge Berlin – Frankfurt (Main) können wegen der eingleisigen Abzweigung die Kurve nicht nutzen und müssen den Umweg über Hannover nehmen.

In Wendlingen sollen zweimal pro Stunde und Richtung RE-Züge mit nur 80 km/h die Kurve befahren, und in Richtung Stuttgart muss das Gleis der Gegenrichtung auf fast zwei Kilometern Länge genutzt werden, da auf der Neckartalbrücke keine Weichen eingebaut werden dürfen. Eine Ausbildung zum Verkehrsplaner ist nicht nötig, um diesen Engpass zu identifizieren; man hört gedanklich schon die Entschuldigungsformel wegen „Verzögerungen im Betriebsablauf“, die der Zugchef dann den Reisenden als Grund vermitteln muss. Die wahre Ursache, Fehlplanung im Zuge von Stuttgart 21 viele Jahre früher, wird der Zugchef nicht erwähnen dürfen, das wäre zu peinlich. Ein drittes Zugpaar pro Stunde von/nach Tübingen im Zuge des Deutschland-Takts, als Weiterführung einer IC- oder ICE-Linie denkbar, ist mit der Sparlösung erst recht nicht realisierbar.

Wie kam es zu dieser offenkundigen Fehlplanung? Grund ist der bekannte Planungsprozess für das Grossprojekt Stuttgart 21, das jahrelang auf der Kippe stand. Damals wurde in einer der Sparrunden die ursprünglich vorgesehene Doppelspur-Abzweigung nach Tübingen geopfert. SMA hat im „Stresstest“ festgestellt, dass zwei Züge pro Stunde und Richtung theoretisch fahrbar sind; Verspätungen würden sich allerdings sofort auf andere Züge (auch der Gegenrichtung) übertragen. Drei Züge pro Stunde und Richtung sind nicht fahrbar.

Im Jahr 2017 wäre es noch möglich, die Planungen zu ändern, die Kurve aufzurüsten

und rechtzeitig zur Eröffnung von Stuttgart 21 und der Neubaustrecke nach Ulm auch die Wendlinger Kurve zweigleisig niveaufrei zu bauen. Der Bund ist prinzipiell auch bereit, dies zu tun, wenn der Nachweis gelingt, dass für den Deutschland-Takt diese Massnahme fahrplantechnisch notwendig ist. Das Problem ist nur: Der Zielfahrplan des Deutschland-Takts für die Zeit ab 2030 wird erst Ende 2017 in einem ersten Entwurf vorliegen. Dann sind aber in Wendlingen, wenn es so weitergeht wie bisher, die Messen gesungen: Die Kurve wird nur eingleisig gebaut, denn der Nachweis, dass zwei kreuzungsfrei eingebundene Gleise notwendig sind, kommt zu spät, um ihn noch berücksichtigen zu können.

Trotz der inzwischen erfolgten Weichenstellung in Richtung der fahrplan- und kapazitätsorientierten Infrastrukturplanung und in Richtung Deutschland-Takt werden die verkorksten Altprojekte aus der Ära der früheren Leitung der DB-Infrastruktursparte unverdrossen weitergebaut. Man kann nur hoffen, dass die Beziehungen des neuen Infrastrukturvorstands Pofalla zur Politik gut genug sind, um den Unsinn eines Engpass-Neubaus noch zu verhindern. Denn eine spätere Nachrüstung auf zwei Gleise wäre nicht nur sehr viel teurer, sondern würde auch zu umfangreichen Sperrungen der dann gerade neu gebauten Strecke führen. Und die bauliche Berücksichtigung einer „Option“ zur Nachrüstung der Doppelspur-Abzweigung kostet schon fast so viel wie die Realisierung selbst.

## Internationale Tramlinie Strasbourg – Kehl eröffnet

Seit der Eröffnung der ersten modernen Strassenbahnlinie in Strasbourg (Strassburg) im Jahr 1994 ist das Tramnetz auf 45,5 Kilometer und 77 Haltestellen angewachsen. Die sechs Linien werden täglich von mehr als 300 000 Passagieren genutzt. Ein besonderes Merkmal des Strassburger Trambetriebs ist die in baulicher, betrieblicher und ästhetischer Hinsicht hohe Qualität von Infrastruktur und Fahrzeugen.

Mit der Eröffnung der über den Rhein ins deutsche Kehl verlängerten Tramlinie D ist ein

weiterer Meilenstein erreicht. Knapp zehn Jahre vergingen von der ersten Idee bis zur Fertigstellung dieser 2,7 Kilometer langen internationalen Verbindung; die Kosten betragen rund 100 Millionen Euro. Es werden jährlich etwa 2,5 Millionen Fahrgäste erwartet. 3000 Elsässer arbeiten in Kehl; 36 000 Motorfahrzeuge überqueren täglich die Rheinbrücke. Man hofft, dass etwa 6000 Personen auf die Strassenbahn wechseln.

Die Neubaustrecke beginnt an der Haltestelle Aristide Briand, der bisherigen östlichen End-

station der Linie D, und überquert die Hauptverbindungsstrasse Strasbourg – Kehl. Weiter geht es auf Rasengleis zu den vorbereiteten Haltekannten der zukünftigen Haltestelle Citadelle, die in einer Brache mit 16 ha Entwicklungsfläche liegt.

In der Folge steigt die Strecke auf einer aufgeschütteten Rampe zur Citadelle-Brücke an, die das Bassin Vauban des ehemaligen Hafens überspannt. Anschliessend folgt die ebenfalls noch nicht in Betrieb genommene Haltestelle Starcoop mit 27 ha Entwicklungs-



Von den 22 bestellten Citadis von Alstom befinden sich bereits fünf Wagen in Strasbourg. Die Inbetriebnahme der ersten Fahrzeuge erfolgte mit der Eröffnung der Streckenverlängerung nach Kehl. Ihre definitive Zulassung nach BOSTab erhielten sie am 24. April 2017 von der Technischen Aufsichtsbehörde in Stuttgart (Foto: J. Lüthard, 24. April 2017).





Oben: Die verlängerte Linie D führt derzeit bis Kehl Bahnhof (Zeichnung: M. Dörrbecker).

Rechts: Die inklusive Stahlbogen 190 Meter lange, 20 Meter breite und bis zu 40 Meter hohe Citadelle-Brücke von Westen her gesehen. Auf beiden Seiten der Tramtrasse verläuft je ein kombinierter Fahrrad- und Fussweg (Foto: J. Lüthard, 24. April 2017).

fläche. Danach werden die Hafenbahn und die Eisenbahnbrücke der Strecke Strasbourg – Kehl unterquert. Die letzte französische Haltestelle Port du Rhin liegt wiederum bei einer Entwicklungsfläche (11 ha). Ein dreigleisiger Abschnitt führt zur Rampe der Rheinbrücke. Dort endet jede zweite Fahrt auf einem Wendegleis. Eine zweifeldrige Stahlbogenbrücke überspannt den Grenzfluss; bald danach ist die vorläufige Endhaltestelle Kehl Bahnhof erreicht.

Die erste Tram fuhr am 3. Februar 2017 nach Kehl. Die Generalprobe mit Fahrplanbetrieb, aber noch ohne Fahrgäste, fand am 24. April 2017 statt; die Eröffnungsfeierlichkeiten folgten am Wochenende vom 28. bis zum 30. April. Der Abschnitt Pont du Rhin – Kehl Bahnhof wird seither tagsüber alle zwölf bis 15 Minuten bedient, am frühen Morgen und abends alle 20 bis 30 Minuten. In Kehl wird die Strassenbahnlinie bis Ende 2018 um 1,2 Kilometer und zwei Haltestellen bis zum Rathaus verlängert, was rund 38 Millionen Euro kostet.

Bis 2020 sind noch zwei Erweiterungen des Strassburger Tramnetzes vorgesehen: die nördliche Verlängerung der Linie E um 1,4 Kilometer und drei Haltestellen sowie die westliche Verlängerung der Linie F mit ebenfalls drei Haltestellen nach Koenigshoffen.

### Wachsende Flotte

Die Strassburger Tramflotte bestand bislang aus 36 Eurotrams 1001 – 1026 und 1031 – 1040 (ABB/Adtranz 1994 – 1999, 33,1 m lang, 66 Sitzplätze), 17 Eurotrams/Cityrunner 1051 – 1067 (Bombardier 1998 – 2000, 43,05 m, 92 Sitzplätze) sowie 41 Citadis 403 2001 – 2041 (Alstom 2005 – 2006, 10 Achsen, 45,06 m, 64 Sitzplätze).

2014 schloss die Compagnie des Transports Strasbourgeois (CTS) mit Alstom einen Rah-

Mitte: Am Fuss der auf die Rheinbrücke führenden Rampe begegnen sich zwei Trams; ein drittes steht auf dem Wendegleis, auf dem in der Regel jede zweite Fahrt endet. Die Haltestelle Port du Rhin befindet sich weiter links hinter den Bäumen (Foto: J. Lüthard, 24. April 2017).

Unten: Die 290 Meter lange, 16 Meter breite und 3000 Tonnen schwere Rheinbrücke von der französischen Seite aus. Die Tramtrasse liegt auf der Südseite der Brückenbögen; nördlich davon befindet sich ein grosszügiger Fahrrad- und Fussweg. Links im Hintergrund ist noch die Eisenbahnbrücke zu erkennen (Foto: J. Lüthard, 24. April 2017).



menvertrag über den Kauf von bis zu 50 weiteren Citadis-Trams ab. Derzeit läuft die Ablieferung der ersten zwölf Wagen (3001 – 3012, 45,5 m, 60 Sitzplätze); weitere zehn Fahrzeuge wurden bestellt.

Die augenfälligsten Unterschiede zur Vorgängerserie sind die Ganzglastüren und die LED-Beleuchtung. Zudem beträgt die Höchstgeschwindigkeit neu 70 statt 60 km/h. Es sind die ersten Fahrzeuge, die Alstom nach den Vorgaben der deutschen BOStrab herstellt.

Nötig ist dies im Hinblick auf die weitere Verlängerung der Linie D zum Rathaus Kehl. Die älteren Citadis-Trams werden dank einer Ausnahmegenehmigung ebenfalls die ganze Strecke befahren dürfen. Für die restliche Flotte sind keine Einsätze über den Rhein nach Deutschland vorgesehen.

Die CTS möchte so bald wie möglich ihre achtachsigen Eurotrams der ersten Serie, die dem starken Verkehrsaufkommen kaum genügen, durch neue, längere Fahrzeuge ersetzen. (lüt)

