

LINDAUER **EXTRA** BAHNBOTE

Mitteilungsblatt der Aktionsgemeinschaft Inselbahnhof • 7. Juli 2011

In der Stadtratssitzung vom 31. Mai 2011 erklärten Dr. Boss und Dr. Volker Hentschel vom Management der Deutschen Bahn AG in Bayern, dass die DB AG ihr 2003 begonnenes Planfeststellungsverfahren zur Verlegung des Lindauer Hauptbahnhofes von der Insel nach Reutin mit dem 1. Juni 2011 einstellt. Das Bahnmanagement wolle zwar weiterhin eine Bahnhofsverlegung an den Rand des Stadtteils Reutin, nicht aber gegen einen unbeugsamen Widerstand aus Lindau.

Bis November 2011 erwarte das Bahnmanagement einen verbindlichen Beschluss, wo Lindau künftig seinen Hauptbahnhof wolle – in Reutin oder auf der Insel. In den Worten der DB-Presseerklärung vom 1. Juni wird ein auch zukünftiger Hauptbahnhof auf der Insel als „eine Variante entlang der bestehenden Infrastruktur“ beschrieben, mit allen Zugarten des Regionalverkehrs, der Österreichischen

Züge und den derzeit täglich fünf Euro-City-Zugpaaren (EC).

Damit eröffnen sich für Lindaus Verkehrs- und städtebauliche Planungen nach 14 Jahren Auseinandersetzung zukunftsfähige Möglichkeiten.

Der Hauptbahnhof auf der Insel bietet nicht nur ein repräsentatives Gebäude mit großen Möglichkeiten zu verschiedenartiger Nutzung neben seiner eigentlichen Bahnhofsfunktion. Seine Vorzüge sind mannigfaltig.

Er liegt unmittelbar am kulturellen, gesellschaftlichen und touristischen Zentrum der Stadt, der Insel. Bei allen seit 1998 durchgeführten Befragungen unter Bahnreisenden sowie Lindauerinnen und Lindauern sprach sich jeweils eine Mehrheit bzw. die größte Gruppe für den Inselbahnhof aus, bzw. für die Insel als Ziel ihrer Lindaureise. Selbst die DB-Tochter Regio-Allgäu schrieb 2007 in ihrem Pro-

spekt Lindau erleben: „Der beste Weg um hinzukommen? Die Regionalzüge von DB Regio, die über den Bahndamm direkt auf die Insel mit der Lindauer Altstadt fahren und Sie so ohne Stress und Parkplatzsuche direkt ins Geschehen bringen.“

Das Gleisfeld und die derzeitigen Bahnsteige auf der Insel bieten genügend Platz für alle Zugarten, welche heute und in absehbarer Zeit Lindau ansteuern. Dadurch, dass der Hauptbahnhof ein „Kopfbahnhof“ ist, ist ein unmittelbares Umsteigen in andere Züge mit kurzen ebenerdigen Wegen ohne größere Probleme möglich.

Natürlich kann und muss dies in Zukunft noch verbessert werden. Eine Überdachung des Fußgängerüberganges mit zusätzlichem Treppenanschluss direkt zu den Bahnsteigen bindet den Inselbahnhof noch besser an den großen Parkplatz Hintere Insel an. Die Gleise im Südwesten des Bahnhofes können in ihrer derzeitigen Länge verkürzt werden. Dadurch würde Platz geschaffen für einen kleinen Park

Freitags, kurz vor 13.00 Uhr am Hauptbahnhof Lindau – eine fast optimale Verknüpfung von Eisenbahn, Busverkehr, Schifffahrt, Taxis und sonstigem Verkehr. Foto: Schweizer





Lindaus Hauptbahnhof im Stadtteil Insel ist eine viel genutzte Destination, wie hier am 25. April 2011 um 17.00 Uhr. Foto: Schweizer

mit Erholungsflächen auf der Rückseite der denkmalgeschützten „Eilguthalle“, die mittelfristig zu einem kulturellen Begegnungsraum ausgebaut werden könnte. Auch für das Zukunftsprojekt „Bodensee-S-Bahn“ bietet der Bahnhof auf der Insel hervorragende Voraussetzungen, wie der Vertreter der Initiative Bodensee-S-Bahn im Dezember 2010 im Stadtrat Lindau erläuterte: „Der derzeitige Insel-Bahnhof verfügt über ausreichend Kapazität sowohl für die Einrichtung eines vollständigen Taktknotens des überregionalen Nahverkehrs als auch für die künftigen S-Bahnlinien ... Der Standort Reutin ist für Touristen vollkommen uninteressant.“

Ein Bahnhof Reutin schafft Probleme ohne welche zu lösen.

Eine Verlegung des Lindauer Bahnhofes an den „Berliner Platz“ am Rand des Stadtteils Reutin würde der Stadt massive Probleme bereiten. Alle Stadtbushaltestellen und die Regionalbuslinien müssten dann den „Berliner Platz“ ansteuern. Der dort heute schon oft überlastete Autoverkehr würde dann vollends zusammenbrechen. Vier gemeinsame An- und Abfahrten aller acht Stadtbusse pro Stunde mit Rotschaltung von Ampeln für die Stadtbushaltestellen würden dort einen Verkehrskollaps her-

vorrufen. Außerdem müsste im Westen und Norden des Stadtgebietes auf Stadtbushaltestellen verzichtet werden, da sonst die auf 27 Minuten begrenzte Fahrzeit von der Abfahrt bis zur Rückkehr der Busse an einen neuen zentralen Omnibuspunkt (ZUP) am Reutiner Bahnhof nicht einzuhalten wäre.

Eine vorgeschlagene Unterführung der Bregenzer Straße unter dem „Berliner Platz“ hindurch würde die Verkehrsprobleme nur teilweise lösen und den Stadtteil weiter verschandeln. Außerdem kann sich die Stadt Lindau zusätzliche Großbaustellen wie eine Verlagerung des ZUP nach Reutin und die Unterführung der Bregenzer Straße unter den Berliner Platz finanziell auf absehbare Zeit schlichtweg nicht leisten. Sie ist aktuell mit rund 40 Millionen Euro verschuldet und zahlt dafür derzeit jährlich rund 1,6 Millionen Euro allein an Zinsen. Das Bahnmanagement hat bereits erklärt, dass dies nicht sein Problem sei.

Dagegen drängt das DB-Management darauf, die Stadt solle sich an einer Sanierung des Bahndammes auf die Insel finanziell beteiligen. Käme der Bahnhof nach Reutin, müsste die Stadt den Bahndamm sowieso vollständig erwerben und danach eine Sanierung allein finanzieren. Den Mitarbeitern der DB AG in Lindau ist nicht bekannt, was am Eisenbahnanteil des Lindauer Bahndammes grundsätzlich marode sein soll. Das DB-Management seinerseits hat bis heute nicht erklärt, aus welchen sachlichen Gründen es dort sanieren lassen will. Der Konzern DB AG erhält allerdings jährlich rund 3,7 Milliar-

den Euro Bundeszuschüsse zum Erhalt und Ausbau seiner Schieneninfrastruktur und für den Streckenneubau. Dies waren für die Jahre seit 2000 zusammen satte 41,8 Milliarden Euro zweckgebundener Gelder. Davon ließen sich anteilig eine angeblich notwendige Lindauer Bahndammansanierung sowie moderne Lärmschutzmaßnahmen im Stadtteil Aeschach allemal finanzieren.

Für ein zukunftsfähiges Lindauer Verkehrskonzept eignet sich ein nach Reutin verlagertes Hauptbahnhof nicht. Eine Modernisierung des derzeitigen Inselbahnhofes, ergänzt mit Nahverkehrshaltestellen beispielsweise für die österreichischen Züge in Reutin und Zech aber ermöglicht den Menschen in der Stadt und im Umland eine gesteigerte Lebensqualität.

Stadtrat und Oberbürgermeisterin müssen dafür u.a. umgehend mit dem Eisenbahnbundesamt klären, ob eine Umstellung der Schranken an Langenweg und Bregenzer Straße technisch und juristisch möglich ist. Für die Neuvergabe der bayerischen Regionalzugverkehre nach Lindau ab 2013 muss umgehend bei der Bayerischen Eisenbahngesellschaft in München der Antrag auf Erhalt aller derzeitigen Zugfahrten zum Inselbahnhof gestellt werden.



Fakten, Zahlen, Hintergründe – Der Alternative Geschäftsbericht der Deutschen Bahn AG 2010. Erhältlich für 4,00 Euro bei „Lunapark 21“ GmbH, An den Bergen 112, D-14552 Michendorf.

Spendenkonto:

Unsere Informationsarbeit kostet viel Geld. Deshalb sind wir auf Ihre Spende angewiesen. Herzlichen Dank an alle Spenderinnen und Spender.
Konto Nr. 616 334, Sparkasse MM-LI-MN, BLZ: 731 500 00. Vielen Dank.

Aktionsgemeinschaft
Inselbahnhof Lindau
V.i.S.d.P.: Karl Schweizer
Wannental 62, 88131 Lindau
Redaktionsschluss: Juni 2011
Website, Kontakt und
Pro Inselbahnhof Lindau im Internet:
www.bahnhof-lindau.de