



Presseerklärung des Bahnhofskongresses Lindau – Stuttgart 14./15. Okt 2011

Lindau, 15.10.2011



Vom 14.-15.10.2011 hat in Lindau der dritte Bahnhofskongress stattgefunden. Veranstalter waren die *Aktionsgemeinschaft Inselbahnhof Lindau* und die *Bahnexpertengruppe Bürgerbahn statt Börsenbahn**. Teilgenommen haben 50 Bahnfachleute aus Deutschland, Österreich und der Schweiz. Anwesend waren drei Stadträte, die drei Kandidaten für die bevorstehenden Oberbürgermeister-Wahlen in Lindau Max Strauß, Dr. Gerhard Ecker und Reiner Rotfuß, die zwei Bundestagsabgeordneten Sabine Leidig und Alexander Süßmair und der bayerische Landtagsabgeordneter Adi Sprinkart. Der Kongress fand im Bayerischen Hof am Hafen und neben dem Inselbahnhof statt. Thema war die Zukunft der Bahnhöfe in einem modernen Bahnkonzept. Den Anlass bildeten die aktuellen Entwicklungen bei den Projekten Stuttgart 21 und Lindau 21 und die Konflikte zwischen Bodenspekulation, Stadtentwicklung und Bahnentwicklung. Im Rahmen einer Pressekonferenz im Hotel Bayrischen Hof haben die Vertreter der Veranstalter, Dr. Winfried

Wolf und Prof. Heiner Monheim von Bürgerbahn statt Börsenbahn (BsB), Wolf Drechsel von der Gesellschaft für fahrgastorientierte Verkehrsplanung in Nürnberg, Gangolf Stocker vom Aktionsbündnis gegen S 21 und Karl Schweizer von der Aktionsgemeinschaft Inselbahnhof die Ergebnisse und Forderungen vorgetragen.

Die versammelten Bahnfachleute waren sich einig, dass der Hauptbahnhof Lindau wegen seiner besonderen städtebaulichen und verkehrlichen Qualität dringend als wichtiger Bahnknoten am nordöstlichen Bodensee erhalten bleiben muss und dass die bevorstehende Elektrifizierung der Strecke nach München große Chancen bietet, den Schienenverkehr in dieser wichtigen und innovativen Euregio Bodensee im Rahmen eines Integralen Taktfahrplans und verbunden mit begleitenden Infrastrukturmaßnahmen deutlich zu verbessern.

Kritisiert wurde von den Bahnfachleuten, dass die bislang von der Deutschen Bahn AG und der Landesregierung Bayern zur Verfügung gestellten Daten zum Verkehrs- und Fahrplankonzept und zu den Kosten für eine Entscheidung völlig unzureichend sind und dass der Stadtrat von Lindau gut beraten ist, sich dem plötzlich erzeugten Zeitdruck bei der Entscheidungsfindung zu widersetzen.

Es wird gefordert, im Rahmen der von allen Seiten begrüßten Konzepte für eine Bodensee-S-Bahn auch auf dem Stadtgebiet Lindau zahlreiche neue Haltepunkte zu schaffen bzw. früher bestehende Haltepunkte zu reaktivieren. In diesem Zusammenhang ist es wichtig, in Reutin einen leistungsfähigen Halte- und Verknüpfungspunkt im Nah- und Regionalverkehr zu schaffen und mit städtebaulichen Entwicklungen zu verbinden.

Allerdings waren sich alle Experten einig, dass deswegen der alte, seit vielen Jahrzehnten bewährte Bahnknoten HBF Lindau, an dem sich Nah- und Regionalzüge, nationale und internationale Fernzüge im Rahmen eines ITF verbinden können, nicht aufgegeben werden darf. Die hier bestehenden Kapazitäten und städtebaulichen Qualitäten sind für einen modernen Bahnknoten und die durch die Elektrifizierung gewinnbaren Zeitvorteile können hierfür sinnvoll genutzt werden. Ergänzend wurde darauf verwiesen, dass eine Entwidmung der Bahnanlagen am Lindauer Hauptbahnhof unter Umständen – wenn sich auch nur ein

Eisenbahnverkehrsunternehmen findet, das den Kopf- und Inselbahnhof periodisch weiter anfahren will – kaum formale Realisierungschancen habe.

Die bisherigen Planungen der DB wurden massiv kritisiert, weil sie seit nunmehr eineinhalb Jahrzehnten nicht für die nötige Transparenz bei Kosten und Planungsdetails gesorgt habe und dies insbesondere auch für die aktuelle Debatte um die Kombilösung zutrefte. Mit Verweis auf den erfolgreichen Faktencheck bei Stuttgart 21 wurde auch für Lindau ein solcher Faktencheck gefordert, bei dem vor allem auch offen gelegt wird, welche finanziellen Konsequenzen sich direkt (durch Kostenbeteiligung) und indirekt (durch Übernahme der Folgekosten, z.B. beim Stadtbus und den Anpassungsmaßnahmen im Bahnhofsumfeld und bei den Bahnübergängen) für die Stadt Lindau ergeben.

Im Fazit empfehlen die Bahnexperten den politisch Verantwortlichen in der Stadt Lindau und den Nachbargemeinden, beim Kreis und den Verkehrsunternehmen, auf der derzeitigen Daten- und Faktengrundlage sowohl die früher von der Bahn favorisierte vollständige Verlagerung der Bahnverkehre nach Reutin als auch die jetzt mit der sog. Kombilösung geplante überwiegende Verlagerung der Bahnverkehre nach Reutin abzulehnen. Statt dessen sei aber im Interesse der Gesamtstadt und der Region eine Integration des Konzepts in die weiteren Planungen für eine Bodensee-S-Bahn und einen Integralen Taktfahrplan im Südosten Baden- Württembergs und dem Südwesten Bayerns sowie die Nordostschweiz und Vorarlberg vorzunehmen. Dafür sei die Transparenz entsprechender Planungen in der Schweiz beispielgebend. Neben dem zwingend erforderlichen neuen Haltepunkt in Reutin seien auch weitere Haltepunkte im bestehenden Lindauer Schienennetz zu fordern und Voraussetzung für eine deutliche Steigerung der Schienenverkehrsnachfrage in der Region nötig. Die Bodensee-S-Bahn könne zu einem Premiumprodukt werden, mit dem sich die gesamte Region durch die dann einmalige Verknüpfung von Bahn-, Schiffs- und Radverkehr rund um den See zur Modellregion für sanften und familienfreundlichen Tourismus entwickeln könne.

Die in Lindau für die Insel gewünschte städtebauliche Entwicklung westlich des Hauptbahnhofs sei auch ohne massive Eingriffe in den Bahnhof und sein Gleisfeld möglich und erfordere keineswegs dessen Zerstörung.

Im Interesse der finanzwirtschaftlich geforderten Konsolidierung der öffentlichen Haushalte wäre es ein Stück aus dem Tollhaus, die leistungsfähige, städtebauliche attraktive Substanz des Hauptbahnhofs Lindau nicht weiter zu nutzen. Zumal dieser eine beträchtliche Symbolwirkung für eine moderne Mobilitätskultur und die international herausragende Rolle der Stadt Lindau als touristisches Zentrum habe.

*Unterstützt wurde die Veranstaltung auch von Aktionsbündnis gegen S 21, Attac, Bunte Liste Lindau, Bündnis 90/die Grünen, die LINKE, ÖDP und der Gewerkschaft EVG.