

LINDAUER BAHNBOTE

Mitteilungsblatt der Aktionsgemeinschaft Inselbahnhof • Juni 2012



Die Kombilösung lebt!

Wer glaubt, mit dem Bürgerentscheid vom 18.3.2012 sei die Kombilösung unwiderruflich „abgewählt“ worden, der irrt.

Wer glaubt, wegen des März-Entscheids komme der Lindauer Hauptbahnhof jetzt automatisch nach Reutin, irrt ebenfalls. Bahn, Freistaat und Stadt haben die Kombilösung – Hauptbahnhof bleibt auf der Insel, Reutin erhält einen Bahnhalt – noch lange nicht ad acta gelegt.

Solange die DB AG keinen rechtskräftigen Planfeststellungsbescheid hat, bleibt alles beim Alten – der Hauptbahnhof bleibt auf der Insel. Solange die DB AG nicht einmal ansatzweise andeutet, ein neues Planfeststellungsverfahren in die Wege zu leiten, bleibt erst Recht alles beim Alten. Man kann es nicht oft genug betonen: Nicht Lindau hat es in der Hand, wann und ob der Hauptbahnhof nach Reutin verlegt wird, sondern ausschließlich die DB AG.

Nur die DB AG kann den Antrag für ein Planfeststellungsverfahren stellen. Falls die Bahn einen Antrag stellen sollte, muss sie einen weitestgehend durchdachten, mangelfreien Antrag stellen. Die Bahn muss einen Planfeststellungsantrag vorlegen, der die Probleme löst, die sie mit ihren Planungen auslöst. Nur dann hat die Bahn eine Chance, dass die Bahnhofsverlegung Realität wird.

Bislang hat die Bahn hier voll versagt. Im Jahre 2003 hat die DB AG einen Planfeststellungsantrag gestellt. Dieser war mehrfach mangelhaft – keine Inselanbindung, kein vernünftiger Lärmschutz, vor-

programmiertes Verkehrschaos am Berliner Platz. Diese Mängel haben Stadt und Bürger deutlich herausgearbeitet und berechtigte Einwendungen gegen die Bahnhofsverlagerung nach Reutin erhoben.

Anstatt die Mängel zu beheben, hat die DB AG nichts gemacht und acht Jahre (!) später im Mai 2011 den eigenen Bahnhofsverlegungsantrag zurückgezogen.

Jetzt drängt die Zeit! Die Schweiz und Deutschland haben vereinbart, dass die Strecke zwischen Geltendorf und Lindau bis spätestens 2017 elektrifiziert sein muss.

Doch derzeit ist nicht erkennbar, dass die DB AG fähig wäre, binnen kürzester Zeit ein neues Planfeststellungsverfahren – Verlegung Hauptbahnhof nach Reutin – erfolgreich und rechtskräftig durchzuführen.

Solange die DB AG keine Initiative ergreift, dieses Verfahren neu zu starten, bleibt alles beim Alten und der Hauptbahnhof auf der Insel. Damit nicht alles beim Alten bleibt, sondern Reutin endlich einen Bahnhalt bekommt, ist die Kombilösung das Beste für Lindau. Deshalb lebt die Kombilösung!

ALEXANDER KISS



Bahnfahren – nicht immer, aber immer öfter!

Das Ende der Geographie?

Jenseits der bahntechnischen Diskussionen, die in allen Details geführt wurden, gibt es einen Aspekt bei der Bahnhofsfrage, auf den ich als Architekt hinweisen möchte.

In der Zeit der Globalisierung werden regionale Unterschiede eingeebnet. So wie sich die Biodiversität auf unserem Planeten durch den beschleunigten Verlust von Tier- und Pflanzenarten zunehmend verringert, so verringern sich auch regionale Differenzen und Eigenarten. Vieles steht dem „Schneller-schneller“

Stadtbahnhof auf der Insel als Hauptbahnhof erfüllt die zukünftige Bahninfrastruktur die Anforderungen der Beschleunigung des Fernverkehrs und erhält zugleich die regionale Identität.

Das Ankommen auf der Insel in einem historischen Gebäude mit Ausstrahlung ist etwas, das es nur in Lindau gibt. Der

Geographie auf der Strecke. Das ist zeitgemäß, aber nicht zukunftsweisend. Wir würden fortan in einer Standard-Servicestation in Reutin abgefertigt. „Großer Bahnhof, adieu!“ Ist das wirklich notwendig? Wollen wir das wirklich?

WOLFF STOTTELE,
ARCHITEKT BDA,
RAVENSBURG/LINDAU (BODENSEE)

schneller“ im Wege. Wo, wenn nicht in einer Region mit einer so reichhaltigen Diversität in Natur und Kultur wie der Bodenseeregion, sollte man sich diesem Verlust von Eigenarten entgegenstellen?

Warum freiwillig einen markanten, einzigartigen, historisch gewachsenen Inselbahnhof im Verbund mit dem Hafen mit dem Leuchtturm und dem Löwen aufgeben?

Mit der bis zur Vertragsreife verhandelten 2-Bahnhof-Lösung mit dem Erhalt des historischen

in der Zukunft denkmalgerecht sanierte Stadtbahnhof auf der Insel ist ein unverwechselbarer Ort, mit Identität im Gegensatz zu den unzähligen Durchgangsstationen des modernen Passagiertransits, die der französische Ethnologe Marc Augé als ‚NICHTORTE‘ beschreibt. Der Urbanist und Schriftsteller Paul Virilio spricht sogar vom Ende der Geographie, bedingt durch die ständige Beschleunigung und die damit einhergehende Aufhebung der Distanzen zwischen den Orten.

Mit dem Vorschlag, den Hauptbahnhof nach Reutin zu verlegen, und die Insel mit einer untergeordneten Gleisanlage an das Netz anzubinden, bleibt ein weiteres Stück regionaler



Spenden

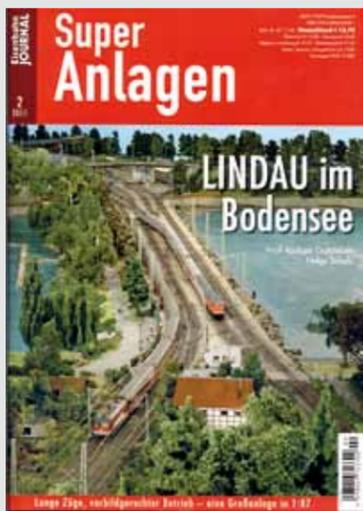
Bitte unterstützen Sie unsere Informationsarbeit auch mit Ihrer Spende!

Spendenkonto der Aktionsgemeinschaft Inselbahnhof Lindau:

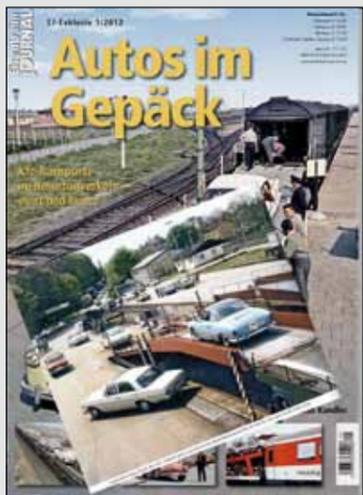
Karl Schweizer/
AG Inselbahnhof Lindau
Konto Nr. 616 334
Sparkasse MM-LI-MN
BLZ: 731 500 00

Wir danken allen bisherigen Spenderinnen, Spendern, Informanten und den Verteilerinnen und Verteilern!

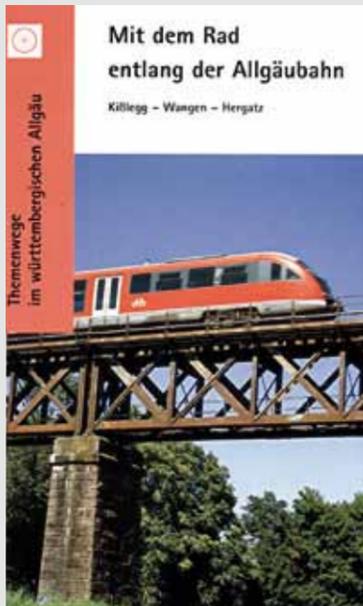
Literaturtipps


Super-Anlagen: Lindau im Bodensee.

Lange Züge, vorbildgerechter Betrieb – eine Großanlage im Maßstab 1:87 von Wolf-Rüdiger Gottsleben aus Schwülper, durchgehend farbig bebildert mit naturgetreuen Details. Heft Nr. 2/2011 des Verlages Eisenbahn-Journal im Bahnhofskiosk Lindau. 13,70 €.


Mit dem Autoreisezug nach Lindau-Reutin.

Von 1969 bis 2006 war auch an der Südseite des Reutiner Güterbahnhofes eine Verladestelle für Autoreisezüge in Betrieb. Die Exklusivausgabe Nr. 1/2012 des Verlages Eisenbahn-Journal berichtet über diese Sondertransportmöglichkeit mitteleuropäischer Eisenbahngesellschaften. 15,- €


Mit dem Zug ab Hergatz ins württembergische Allgäu.

Beim Gästeamt Wangen/Allg. ist ein kostenloses Falblatt erhältlich, welches die Bahnstrecke Hergatz-Wangen-Kisslegg erläutert und welche Wandermöglichkeiten sich entlang der Bahnstrecke eröffnen.

Leben in Lindau, nicht in Großkottzhausen

Der Förderverein Hintere Insel Lindau, die Bunte Liste und der Club Vaudeville e.V. Lindau stellten im Januar 2012 folgenden Antrag an den Stadtrat Lindau, um ein konkretes Beispiel dafür verwirklichen zu können, wie ein Teil der Hintere Insel im Interesse der Mehrheit der Lindauer Bevölkerung und nicht im Sinne einer wohlhabenden Minderheit „entwickelt“ werden kann.

Der Wortlaut des Antrags:


Die „Hintere Insel“ Lindaus soll im Interesse der Bevölkerungsmehrheit und nicht für wenige „Gutbetuchte“ gestaltet werden. Foto: Mai 2012, Schweizer.

„Die Stadt Lindau möge den unbefestigten Kiesparkplatz auf der Hintere Insel als Festplatz, Grün- und Erholungsfläche ausweisen. Begründung:

Der Club Vaudeville ist nach der Sicherheitsdiskussion (Astbruchgefahr im Toskanapark) dringend auf der Suche nach einem Festplatz. Der Leiter der Stadtgärtnerei, Herr Gfall, hat den oben genannten Kiesparkplatz auf der Hintere Insel als Alternativstandort für das U&D im Stadtrat zur Sprache gebracht.

Die Montagssitzung des CV vom 14.11. 2011 hat sich einstimmig dafür entschieden, dass diese Lösung vom Club Vaudeville befürwortet wird.

Der Parkplatz in seiner jetzigen Form ist für eine Nutzung als Festplatz und U&D nicht geeignet. Mit relativ geringem Aufwand kann an diesem Standort durch Rückbau der Parkbegrenzungspfosten und Herstellung einer Grünfläche bzw. eines Magerrasens

eine geeignete Fläche gewonnen werden.

Die bestehenden Freizeiteinrichtungen, Bolzplatz und Skateranlage, können in diesen Festplatz integriert werden.

Nach unserer Einschätzung ist die Infrastruktur (Strom, Wasser, Kanalisation) an dieser Stelle für einen Festplatz bereits weitgehend vorhanden. Auch die Erreichbarkeit mit Bahn, Bus und Schiff bietet beste Voraussetzungen.“

Pragmatischer Weg immer noch der erfolgreichste

Nach den zwei gegensätzlichen Lindauer Abstimmungen muss man den Tatsachen trotzdem ins Auge blicken.

Neuer Hauptbahnhof Reutin kostet mindestens 100 bis 120 Mio. Euro.

Ein neuer Hauptbahnhof Reutin mit 4 durchgehenden Perron-Gleisen, zwei Sackgleisen und der doppelspurigen Verbindungsschleife nach Aeschach würde mindestens 100–120 Mio. Euro kosten. Wer diese Kosten zu übernehmen hätte, ist unschwer zu erkennen: Die Stadt Lindau. Andere Finanzgeber sind nicht auszumachen. Der Freistaat Bayern wird kaum viel mehr als die für die Kombilösung zugesicherten 3,5 Mio. auszugeben bereit sein und die DB hat andere Sorgen, als in Reutin einen neuen, teuren Hauptbahnhof zu erstellen.

Geduld der Schweizer nicht zusätzlich strapazieren!

Die eidgenössischen Räte hat-

ten am 18. März 2005 einen finanziellen „Zustupf“ von 50 Mio. Euro für die Elektrifizierung der Strecke Lindau – Geltendorf bewilligt.¹ Als Baubeginn war das Jahr 2010 vorgesehen, als Bauende das Jahr 2015.² Die Arbeiten sind immer noch nicht begonnen. Es ist zu befürchten, dass die Schweiz die Geduld verlieren könnte.

Schritt hin zu einer (elektrischen) Bodensee-S-Bahn.

Anstatt sich um die „beste“ Lösung zu streiten, sollte man sich nun auf den Weg des Machbaren begeben. Also:

- Forcierung der Elektrifizierung der Strecke Lindau – Memmingen – Geltendorf
- Im Zuge dieser Maßnahme: Elektrifizierung der Perron-Gleise im jetzigen Hauptbahnhof (Insel), inkl. des Verbindungsgleises Reutin – Aeschach
- Erstellung eines Haltepunktes Reutin als Euro-

City-Halt und für die S-Bahn von Bregenz her (Hausperron plus Mittelperron, je 300 Meter lang). Viel entscheidender für den östlichen Bodenseeraum als ein neuer, „schöner“ Hauptbahnhof in Reutin ist die Elektrifizierung der Strecken Lindau – Friedrichshafen – Ulm (Südbahn), Friedrichshafen – Radolfzell (Bodenseegürtelbahn) und der Allgäubahn (mindestens bis Immenstadt).

Zusammen mit zahlreichen neuen Haltestellen (reaktivierten Bahnhöfen und zusätzlichen Haltepunkten) kann ein attraktives S-Bahnnetz errichtet werden – zum gleichen Preis wie allein der Hauptbahnhof Reutin kosten würde.

PAUL STOPPER,
DIPL. BAUINGENIEUR,
ETH/VERKEHRSPLANER,
BERATER DER
BODENSEE-S-BAHN-INITIATIVE

(1) Mit dem gleichen Bundesbeschluss hat die Schweiz einen Beitrag von 83 Mio. Euro à-fonds-perdu an den Bau der französischen TGV-Linie „Rhin-Rhône“ zwischen Muhlhouse und Dijon zugesagt. Die Franzosen haben seit 2006 diese 140 km lange Neubau-Linie mit Engagement gebaut und im Dezember 2011 in Betrieb genommen. Seither flitzen die TGVs mit größtem Erfolg und mit über 250 km/h im Zweistundentakt zwischen Zürich und Paris über diese neue Strecke.

(2) Bei der Elektrifikation der Linie Lindau-Geltendorf liegen noch nicht einmal die Pläne für diese „einfachste Sache der Welt“ vor. Zwei EU-Länder, zwei verschiedene Tempi.

Art. 2 des „Bundesbeschlusses über den Verpflichtungskredit für die erste Phase des HGV-Anschlusses“ vom 8. März 2005 lautet: „Die baulichen Massnahmen an den bewilligten Objekten müssen bis spätestens 2010 in Angriff genommen und bis 2015 abgeschlossen werden. Der Bundesrat kann diese Fristen um fünf Jahre verlängern.“

Liebe Lindauerinnen, liebe Lindauer!

Der Lindauer Hauptbahnhof auf unserer wunderschönen Insel prägt wie nur wenige andere Gebäude das Stadtbild.

Nahezu einzigartig auf der ganzen Welt, kann man bei uns in Lindau über den Bahndamm direkt auf die Insel fahren, dort wo das Herz Lindaus schlägt.

Ich bin Jahre lang mit dem Zug zur Schule nach Friedrichshafen gefahren. Bei der Heimfahrt staunte oft eine gewaltige Anzahl der Reisenden, wenn es über den Bahndamm ging und schnell waren die Kameras gezückt, um einzigartige Bilder zu schießen. In diesen Augenblicken fühlte ich mich stolz, stolz in einer so wundervollen Stadt wie

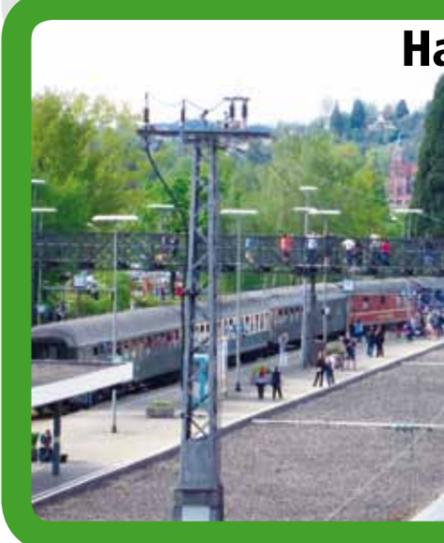
Lindau, mit dem schönsten Bahnhof Süddeutschlands, wohnen und leben zu dürfen. Wohnen wo andere Urlaub machen! Wenn man das Bahnhofsgebäude verlässt und direkt die Hafeneinfahrt und in deren Hintergrund die Berge sieht, dann schlägt einem das Herz höher!

Der Tourismus ist für Lindau ein wichtiges Gut und dieses sollten wir nicht leichtfertig riskieren. Wenn man Geld investiert, kann dieser Hauptbahnhof in neuem Glanz erstrahlen und durch kleine Neuerungen wesentlich effektiver gestaltet werden. Deshalb sollte er in seiner heutigen Form bestehen bleiben. Ich, als 20-Jähriger, wundere mich nicht darüber, dass sich

heutzutage nur noch wenige Jugendliche für Politik interessieren, denn wenn Bürgerversammlungen manchen nicht passen und daraufhin wiederholt werden und kurz davor die breite Masse mit teuren Anzeigen in der Bürgerzeitung durch falsche Behauptungen wie z. B. einer staufreien Insel, wenn der Hauptbahnhof weg ist, gezielt beeinflusst werden, dann bleiben auch die letzten an Politik Interessierten traurig zurück und wenden sich von ihr ganz ab. Für den Erhalt eines einzigartigen Lindaus und seines Hauptbahnhofes! Ein trauriger, junger Lindauer.

MAXIMILIAN KLEINBUB

Lindaus Hauptbahnhof mitten im Leben der Stadt im Mai 2012 mit Blick nach Nordwesten. Foto: M. Kleinbub



Das Beste für Lindau – Die **Kombiplus**-Lösung

„Sind Sie dafür, dass die Stadt Lindau die ihr möglichen, entsprechend kurzfristigen und mittelfristigen Maßnahmen ergreift, damit

- der Hauptbahnhof Lindau auf der Insel erhalten bleibt, modernisiert und mit im Südwesten um 2 ha verkleinerter Gleisfläche sowie voller Schienenanbindung aus Reutin und aus Aeschach,

- in Reutin in Nachbarschaft des Berliner Platzes eine moderne Bahnstation mit überdachten Bahnsteigen, einer optimalen Stadt- und Landkreisbusanbindung sowie ausreichenden Parkplätzen für Fahrräder und Autos errichtet wird,

- im Stadtteil Aeschach die Bahn-Nahverkehrshaltestelle endlich wieder in Richtung Allgäu eröffnet, saniert und die Unterführung für Fußgänger und Radfahrerinnen erweitert sowie sicher gestaltet wird,

- in den Stadtteilen Zech und Oberreitnau wieder Bahn-Nahverkehrshaltestellen eröffnet werden?“

JA!



Oberreitnau



Reutin



Aeschach



Zech



Hauptbahnhof Insel



Pro Bahn fordert: Direkte Züge aus Stuttgart, Augsburg und München auf die Lindauer Insel

An den vollkommen unerwarteten Ausgang des Bürgerentscheids vom 18. März 2012 ist die Stadtverwaltung Lindaus ein Jahr lang gebunden.

Da noch keine planfestgestellten Baupläne zur Verfügung stehen, geschweige denn ein Konzept für die Finanzierung oder Bedienung des neu in Lindau-Reutin anzulegenden Knotenbahnhofs, gilt es nun für die Stadt, in Abstimmung mit der Bayerischen Eisenbahngesellschaft mbH (BEG), einer 100%-igen Tochter des Freistaats, welche alle Nahverkehrszüge von ÖBB, DB Regio und ALEX nach Lindau bestellt, und mit der DB AG alternative Pläne zu entwickeln und dabei so viel wie möglich für die Stadt Lindau herauszuschlagen.

Wenn die Stadtverwaltung die Interessen der Kommune gut vertritt, wird sie einerseits eine das Stadtsäckel möglichst wenig belastende Lösung suchen, die der eigenen Bevölkerung einen hohen Nutzen bringt, andererseits aber auch bestrebt sein, dem Tourismus, dessen Hauptziel die Insel mit ihrer historischen Altstadt und dem malerischen

Hafen ist, und der mittlerweile auch in der Nebensaison immer stärker ausgeprägt ist und nicht zuletzt durch Fachtagungen in der Inselhalle unterfüttert wird, ein alternatives Verkehrsmittel zum Straßenverkehr offen zu halten. Eingedenk der Tatsache, dass Bahnreisende, insbesondere mit Gepäck für mehrere Übernachtungen, so wenig wie möglich umsteigen, und wenn, dann eher ebenerdig als mit mehrfachem Treppensteigen verbunden, bleibt die einstige Forderung des Stadtrates Lindau, alle Nahverkehrszüge, auch die aus Stuttgart, Augsburg und München, auf die Insel zu führen, nach wie vor zentral an die Stadtverwaltung zu richten. Sie muss versuchen, diese zu vereinbaren mit dem gleichen Interesse der Festlandsbevölkerung an umsteigefreien Verbindungen. Was läge also näher, als einen Kosten-Nutzen-Vergleich anzustellen zwischen der Kompromisslösung vom Dezember und der Entscheidung vom März? Dabei sollte die BEG konkrete und detaillierte Fahrplansimulationen für beide Alternativen vorle-

gen, um die nach Österreich und die Schweiz reichenden Umsteigebeziehungen zu berücksichtigen. Einen solchen Vergleich wird die Kompromisslösung voraussichtlich nicht scheuen müssen.

CHRISTIAN MORITZ, BEAUFTRAGTER FÜR LINDAU DES FAHRGASTVERBANDS DES PRO BAHN SCHWABEN

Bitte ...

... unterstützen Sie die Arbeit der Bahnhofsmission auch mit Ihrer Spende!
Spendenkonto:
Bahnhofsmission Lindau
Konto-Nr.: 75515
BLZ: 73150000
Sparkasse MM-LI-MN



Hintere Insel – wie weiter?

Natürlich befürwortete der Förderverein Hintere Insel die Kombilösung mit einem Hauptbahnhof auf der Insel. Nicht aus Nostalgie, sondern aus Geschichtsbewusstsein sollte der Bahnhof seine Funktion beibehalten.

Die von den Reutin-Befürwortern so blumig dargestellte „Entwicklung“ der Hintere Insel („Sonnenuntergang genießen statt Gleiswüste“) wird wegen der jetzt schon erkennbaren Sachzwänge fast zwangsläufig auf eine massive Überbauung nach dem Vorbild „Rhombbergbau am Yachthafen“ hinauslaufen. – Sonnenuntergang ade!

Eine damit verbundene drastische Reduzierung des öffentlichen Raumes – derzeit noch genutzt von zahllosen

Einheimischen und Touristen – zugunsten einiger weniger Geschäftemacher steht bevor. Und wird wohl erst von einer staunenden Bevölkerung bemerkt, wenn's zu spät ist. Aber halt: Sollte die Bahn AG trotz gegenteiligen Bürgervotums die Kombilösung realisieren (und dies ist gar nicht so abwegig), muss die Stadt Lindau die dann teilweise ungenutzten Bahnflächen erwerben und einer öffentlichen Nutzung zuführen. Nur so lassen sich bestehende „Unorte“ (z.B. die Umgebung der Eilguthalle) nachhaltig beseitigen und dauerhaft beleben.

KARLHEINZ BROMBEIS,
VORSTAND IM FÖRDERVEREIN
HINTERE INSEL E.V.

Die **Aktionsgemeinschaft Inselbahnhof Lindau** ist ein 1998 gegründeter Zusammenschluss von Organisationen und Einzelpersonen zu Erhalt und Modernisierung des Hauptbahnhofes Lindau auf der Insel und der Wiedereröffnung von vier Bahn-Nahverkehrshaltstellen im Stadtgebiet Lindau.

Sie wird bei der Herausgabe des **LINDAUER BAHNBOTEN** unterstützt von:

Bunte Liste Lindau
SPD Lindau
Pro Bahn Regionalgruppe Westallgäu
Bündnis 90/Die GRÜNEN (Kreistagsfraktion und Kreisverband Lindau)
Deutscher Gewerkschaftsbund DGB Ortskartell Lindau
ÖDP im Stadtrat Lindau
Die LINKE im Landkreis Lindau



Südbahnforum.de
Das Eisenbahnforum für die Region
Bodensee - Oberschwaben - Allgäu

Das Lindauer Staukarussell ...



Kemptener Straße



Zwanziger Straße

... dreht sich munter weiter! oder: Die „staufrei“-Lüge

... und dann war da noch eine BI, die uns mit einem Plakat weismachen wollte, dass die Lindauer „Stau“-Probleme mit einem neuen Hauptbahnhof am notorisch überlasteten Berliner Platz einfach so, von heute auf morgen, verschwinden würden.

Jedoch: Das einzige, was sich derzeit immer wieder mal – zum Glück – in Luft auflöst, sind die Abgasschwaden, die die Lebensadern Lindaus verstopfen.

Der größte Teil dieses oft stinkend-„ruhenden“ Verkehrs hat übrigens herzlich wenig mit der Lage des Bahnhofs zu tun, als vielmehr auch damit,

- dass – verkehrspolitischer Nonsens – der größte Parkplatz (gerade auch für Touristen) auf der Hintere Insel liegt,
- dass sich alle „Einfallstraßen“ am Berliner Platz treffen,
- dass der Autobahn-Verkehr bei „Pfänderverstopfung“ gerne mal mitten durch Lindau schwappet ...

UWE CASPAR PESCHKA



Seebücke



Von-Behring-Straße



Plakat der Reutin-Befürworter, März 2012. Foto: Schweizer

Lindauer Bahnbote – Juni 2012

V.i.S.d.P.: Aktionsgemeinschaft Inselbahnhof Lindau

Sprecher:
Charly Schweizer
Wannental 62
88131 Lindau
Tel. 0 83 82 / 7 54 96

Satz/Layout: Uwe Peschka
Fotodesign: Jürgen Wisckow
Auflage: 12000
Druck: Druckerei Kleb, Haslach
Redaktionsschluss: 16. 5. 2012