



Bahnhof Reutin

Chance oder Fluch?

Mit der Wiedereröffnung des Bahnhofs Reutin im Rahmen des Zwei-Bahnhofs-Konzeptes Lindau der DB kommen auf den südlichen Teil Reutins große Veränderungen zu. Diese betreffen nicht nur die Einbindung eines „neuen“ Verkehrsträgers in die bestehende Infrastruktur mit Fußgängern, Radfahrern, Bus und Auto, sondern durch das Freiwerden größerer Bahn-Flächen südlich der zukünftigen Gleise auch die weitere Entwicklung des gesamten Gebietes.

► Reutin aufgepasst!

Der von der DB angekündigte Rückzug aus Flächen von etwa 6 ha südlich der zukünftigen Gleise hat, wie dies heute bei allen größeren freiwerdenden Flächen nahezu zwanghaft der Fall ist und so auch für die Insel gilt, bereits jetzt schon zu einer Verplanung für Wohnbebauung geführt. In den aktuellen Vorplanungen ist daher eine komplette Bebauung vom Kamelbuckel bis etwa auf Höhe des alten Steges über die Gleise und nach Süden bis zur Ladestraße vorgesehen. Eine eingehende Analyse, was, wieviel, wo überhaupt nötig ist, die ReutinerInnen überhaupt wollen, gab es nie. Wenn das alles ist, was teure Stadtplanung heute zustande bringt, kann man getrost darauf ver-

zichten. Hier erfordert es den entschiedenen Widerstand der ReutinerInnen gegen eine komplette Bebauung (ca. 400 Wohneinheiten für ca. 2.000 Personen bzw. 8% der Lindauer Bevölkerung) mit enormen negativen Auswirkungen auf Verkehr, das Naherholungsgebiet der ReutinerInnen und das Naturschutzgebiet am See. Reutin muss hier also gut aufpassen, dass es nicht unter die Räder kommt und als Rohstofflieferant für Baugrund missbraucht wird, denn Stadtentwicklung ist mehr als nur die profitmaximierende Wohnbebauung; Stadt ist vor allem ansprechender Lebensraum für deren BürgerInnen. In diesem Sinne sollte auch die von der DB als Überführung geplante Anbindung der Bahnsteige als direkter Zugang zum See fortgeführt werden und so den alten Steg ersetzen.

► Bus und Bahn

Nördlich der Gleise ist die Wiedereröffnung des Bahnhofs Reutin mit den vielen Nah- und Fernverbindungen und der damit wegfallenden Fahrt zum Inselbahnhof eine enorme Bereicherung. Allerdings dürfte das zukünftige Bahnhofsgebäude im DB-Stil eine visuelle Körperverletzung werden, von repräsen-

tativem Charakter wie auf der Insel diametral entfernt. Dennoch gehört zu einem neuen Bahnhof Reutin eine gute Anbindung an den Stadtbus direkt am Reutiner Bahnhof selbstverständlich mit dazu. Da eine Anfahrt auch mit dem Pkw unvermeidlich ist, werden auch Parkmöglichkeiten benötigt. Ein Parkhaus würde jedoch auf keinen Fall auf der Wunschliste der ReutinerInnen stehen, sondern nur Kurz- und Langzeitparkplätze, die von der Größe her unter denen in Bregenz liegen können; ist Reutin doch keine Landeshauptstadt.

► Stadtautobahn – nein!

Entschiedener Widerstand der ReutinerInnen ist wieder bei der Verkehrsplanung

am Berliner Platz gefragt. Ist hier doch eine nur für Pkw gedachte Unterführung der Bregenzerstraße unter dem vergrößerten Kreisverkehr geplant. Diese – von der Stadt ohne erhebliche neue Schulden nicht finanzierbar – würde als neuer, 200 m langer Stadtgraben das Stadtbild im Süden Reutins völlig ruinieren und einen Geschmack vom Mittleren Ring als Münchner Stadtautobahn nach Reutin bringen. Aber Verkehrsplaner planen eben primär für's Auto und verschätzen sich auch mal, wie am Berlinerplatz seit dem Lindaupark täglich erlebbar. Entspannung könnten

eine Bushaltestelle direkt am Lindaupark sowie die Verlegung von dessen Zu- und Abfahrten an sein Nordende bringen, da damit mehr Puffer vom Kreisverkehr bis zu dessen Parkflächen entstünde und der Stau im Kreisverkehr seltener würde. Eine Fortführung der Fußgänger-Bahnanbindung über die Bregenzerstraße in Richtung Lindaupark würde als logische Konsequenz den von und zum Bahnhof und See kommenden Fußgängern einen Spießrutenlauf über die Bregenzerstraße ersparen.

Dr. PETER TRILOFF
STADTRAT DER BUNTEN LISTE

Unter Strom. Derzeit stehen 6 elektrifizierte Gleise mit direktem Anschluss zur Bahnlinie Lindau-Bregenz in Reutin auch für den kommenden Bahnhof zur Verfügung – plus einer Abzweigung zu den geplanten Abstellgleisen rechts hinter dem denkmalgeschützten Stellwerk aus dem Jahre 1912 (im Bildhintergrund). Von den 6 Gleisen müsste (von rechts) das dritte entfallen, um dort einen Bahnsteig unterzubringen. Foto: Karl Schweizer, März 2013.



Optimal für Lindau – Keine Verkürzung der Bahnsteiggleise



Inselbahnhof muss Teil der Stadtstruktur bleiben

Die Zweibahn-Lösung ist die beste und flexibelste Lösung für Lindau. Allerdings muss die heute trennende Wirkung des Insel-Bahnhofs in eine verbindende Stadt-Funktion umgewandelt werden. Das heutige Gleis 1 soll aufgehoben und die „Zollmauer“ zwischen Bahnhof und Bushof abgerissen werden. So entsteht ein direkter ebenerdiger Zugang von der Maximilianstrasse und vom Bushof auf die Bahnsteige. Zudem entsteht ein ebenerdiger Durchgang zum künftigen S 3/6-Bahnmuseum und zur Hinteren Insel. Selbstredend muss der in den sechziger Jahren erstellte Bahnbetriebsanbau mit den Zielanzeigeanlagen ersatzlos entfernt werden.

Im Insel-Bahnhof müssen für die Knotenbildung weiterhin 7 bestehende Bahnsteiggleise beibehalten und zusammen mit der vierspurigen Zufahrt über den Damm betrieben werden. Die „Knautsch-Zonen“ (Federanlagen) der Prellböcke können eingedeckt werden, damit sie begeh-

bar werden. Damit kann der Durchgang zwischen Prellböcken und der südlichen, historischen Bahnhof-Fassade auf 30 Meter verbreitert werden, d.h. auf dieselbe Breite wie in der Querhalle im Zürcher Hauptbahnhof bei den Prellböcken.

Mit der Entfernung des Gleises 1 kann überdies ein ebenerdiger und freier Durchgang für Fussgänger und Radfahrer vom Bahnhof resp. vom Bushof bis zur Thierschbrücke und unter dieser Brücke hindurch bis zum bestehenden Fuss- und Radweg hinterm Kino und entlang des östlichen Bahndammes geschaffen werden. Zur Ermöglichung des neuen Fuss- und Radweges muss allerdings die östliche Zug-Abstellanlage entfernt resp. auf die westliche Seite des Gleisfeldes verlegt werden.

► Inselbahnhof funktionsfähig erhalten

Der Inselbahnhof muss aus verkehrlichen und touristischen Gründen weiterhin

von folgenden Fern-Zügen (Stuttgart – Ulm, München – Memmingen/Kempten, Basel – Friedrichshafen) angefahren werden. Auch der DB-InterCity von Münster sowie die Railjets der ÖBB müssen auf die Insel fahren. Bei den langen Zugläufen spielt der „Umweg“ über die Insel zeitlich keine Rolle. Wichtiger ist die Verknüpfung zwischen den Fernzügen und der Bodensee-S-Bahn auf der Insel.

► Internationale Bahnsteig-Norm: 400 Meter

Damit der Inselbahnhof weiterhin von den Fernzügen angefahren werden kann, müssen die nationalen resp. internationalen Normen eingehalten werden. Die IC-Doppelkompositionen der DB, der ÖBB (Railjet) und der SBB messen 400 Meter. Diese Bahnsteiglänge ist in Lindau-Insel weiterhin möglich, wenn die Prellböcke am heutigen Standort bleiben. Eine Verkürzung der Bahnsteige würde die Position des Bahnhofs Lindau somit empfindlich schwächen.

Es besteht die akute Gefahr, dass Lindau-Insel künftig vom nationalen und internationalen Fernverkehr abgehängt würde. Das kann nicht hingenommen werden. Jeder zu entfernende Gleis-meter kostet Lindau zudem 10.000,00 Euro!

► Bahnhofsgebäude weiter für Bahnzwecke nutzen

Das bestehende, historisch wertvolle Bahnhofgebäude muss weiterhin die Funktion einer Drehscheibe für die Bahnpassagiere erfüllen. So muss die grosszügige Bahn-

So könnte die Gestaltung des künftigen Verkehrszentrums an Bahnhof und Busbahnhof auf der Insel Lindau aussehen: Kurze Wege, schnelle Anschlüsse, große Durchlässigkeit. Fotodesign: Jürgen Wisckow.

hofhalle weiterhin mit einer durch Personal bediente Ticketausgabe- und Infostelle beibehalten werden. Die Bahnsteige müssen überdeckt bleiben, allerdings müssen die heutigen, abstossenden und niederen Bahnsteigdächer durch leichte Konstruktionen ersetzt werden. Den Bahnpassagieren muss das Gefühl vermittelt werden, sie sind erwünscht.

PAUL STOPPER, FACHBERATER DER BODENSEE-S-BAHN, USTER

Guter Lärmschutz für Lindau!

Im Zuge der geplanten Elektrifizierung der Bahnstrecke nach Lindau hat sich die deutsche Bahn AG dazu entschlossen, doch Lärmschutzmaßnahmen an der Bahnstrecke durch Lindau durchzuführen. Wie dieser Lärmschutz konkret aussehen soll, mit welchen aktiven oder passiven Lärmschutzmaßnahmen die Lindauer rechnen können, ist allerdings offen. Wir wissen, dass in der Aeschacher Kurve vornehmlich aktiver Lärmschutz vorgesehen ist, d.h. Lärmschutzwände in einer Höhe von 2 bis 3 Metern. Über die Beschaffenheit dieser Wände (Beton, Holz, Glas) ist nichts bekannt. Die Bahn kann auf ihren Grundstücken aktiven Lärmschutz betreiben und wird keinen Cent mehr ausgeben, als notwendig. Der kostengünstigste Lärmschutz stellt aber keinen Lärmschutz dar, der städteverträglich ist. Ohne Not will man in Lindau keine massiven Lärmschutzwände, die die Stadt teilen. Ob andere Maßnahmen gegen

den Lärm, wie anderen Orts eine Unterschotterung von Schienen für weniger Vibrationen, das Bauen von Flüsterschienen, Schienenstegdämpfer, kleine Schallschutzwälle, neben den Schienen als Lärmverursacher oder die Umrüstung bei Bestandsgüterwagen auf lärmreduzierte Verbundstoff-Bremssohlen vorgesehen sind, ist nicht geklärt. Auch passiver Lärmschutz, wie Schallschutzfenster, sind bislang nicht vorgestellt worden. Die Bahn wird den Lindauern nichts schenken, was sie nicht unbedingt rechtlich muss. Bis im Planfeststellungsverfahren die betroffenen Bürger und die Stadt Lindau ihre Einwendungen vorbringen können, werden wenigstens noch 2 Jahre vergehen. Lindau muss hart mit der Bahn im Zuge Bahnhofsplanung verhandeln und auf einen Lärmschutz bestehen, der den Bürgern nützt und die Stadt nicht verschandelt.

KATRIN DORFMÜLLER, SPD-STADTRÄTIN



Direkte Anbindung des Lindauer Bahndammes für Fahrradfahrerinnen und Fußgänger anstatt des bisherigen Bahnsteiggleises 1 bedeutet auch, dass die vier derzeitigen Abstellgleise aufgelöst und drei von ihnen nach Westen an die Auffahrt zur Thierschbrücke verlegt werden. Von Norden wäre damit Platz geschaffen für den direkten Zugang zum Bahnhof, zu den Bahnsteigen und eine eventuelle Bebauung direkt hinter dem Filmpalast. Foto: Karl Schweizer, April 2011.

Elektrifizierung München – Lindau: Verwirrspiel mit System?

Man hat noch nie so viel über dieses so wichtige Vorhaben gehört wie im letzten halben Jahr. Schlauer geworden ist dabei so recht wohl niemand. Im Oktober 2012 machten die Vertreter der Bahn drei Aussagen, zwei zu erwartende, eine überraschende: Die Fertigstellung verzögert sich, bis wann kann man nicht sagen, die Kosten erhöhen sich um 100 Mio. Euro, also um 50%, und deutlich mehr Güterzüge werden die elektrifizierte Strecke befahren, was bisher vehement verneint wurde. Das zieht umfangreiche Lärm-

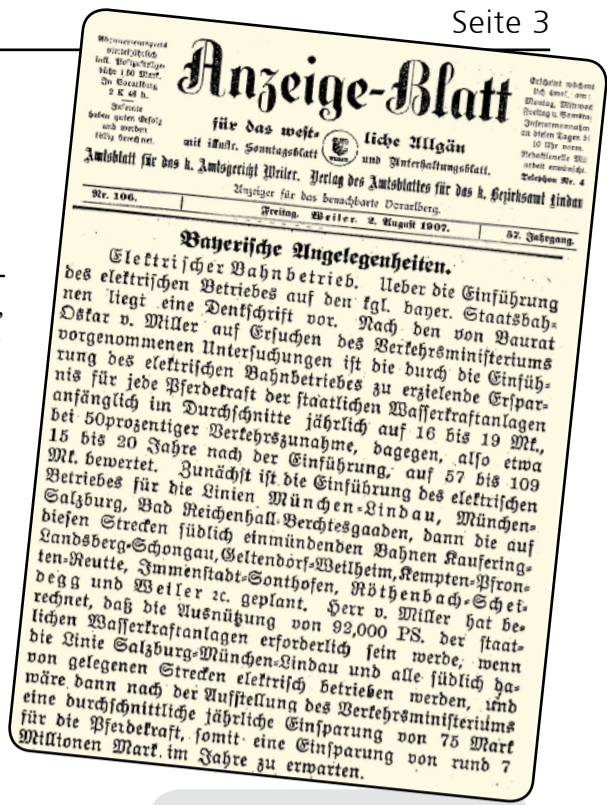
schutzmaßnahmen nach sich, die ca. 30 Mio. der Kostensteigerung ausmachen und den Bürgermeister der Anliegergemeinden kurz vor Weihnachten vorgestellt wurden. Mitte März stellte die Bahn den Lärmschutz zumindest teilweise wieder in Frage. Zur Frage der Mehrkosten sagt das Bundesverkehrsministerium Anfang Februar, die 100 Mio. Euro müsse aufgrund geltender Verträge Bayern übernehmen. Dagegen behauptet das Bayerische Wirtschaftsministerium, die Finanzierung der Kostenstei-

gerung sei zwischen den Vertragspartnern neu zu verhandeln. Dann lässt Bundesverkehrsminister Ramsauer verkünden, der Bund werde von den Mehrkosten 63 Mio. Euro übernehmen und obendrein die 55 Mio. Euro, die Bayern vorfinanzieren soll, vorzeitig zurückzahlen. Stellt sich die Frage, warum übernimmt der Bund nicht die gesamten Mehrkosten, anstatt Bayern ein Wahlgeschenk zu machen, und wer zahlt die restlichen 37 Mio. Euro?

Den vorläufigen Schlusspunkt setzt der Konzernbeauftragte der DB Klaus Dieter Josel: Anfang März kündigt er die Fertigstellung der Elektrifizierung bis 2019 an, zwei Wochen später erklärt er, das gelte nur bei

einer neunmonatigen Vollsperrung, ansonsten werde es wohl 2020. Diesen Unsinn hätte er sich sparen können, die 2019 hat ihm ohnehin niemand geglaubt. Das einzige, was bei diesem Verwirrspiel bleibt, ist die Erkenntnis: Von allen Beteiligten hat nur die Schweiz ein wirkliches Interesse an der Elektrifizierung.

ADI SPRINKART[†],
MDL, DIE GRÜNEN



Seit 1907 versprochen!

Bereits in seiner Ausgabe vom 2. August 1907 berichtete das „Anzeigerblatt für das westliche Allgäu“ aus Weiler, dass die königlich bayerischen Staatsbahnen „die Einführung des elektrischen Betriebes für die Linien München-Lindau (...)“ plane, u.a. wegen der „durch die Einführung des elektrischen Bahnbetriebes zu erzielenden Ersparnis (...)“ Inzwischen sind 105 Jahre vergangen.
Repro: Karl Schweizer.

(Fortsetzung) 301b (Innsbruck –) Lindau – Friedrichshafen – Überlingen		406. 406a Lindau – Kempten (Allgäu)	
Abt.	Zug Nr.	Abt.	Zug Nr.
1	11.38	1	11.38
2	11.38	2	11.38
3	11.38	3	11.38
4	11.38	4	11.38
5	11.38	5	11.38
6	11.38	6	11.38
7	11.38	7	11.38
8	11.38	8	11.38
9	11.38	9	11.38
10	11.38	10	11.38
11	11.38	11	11.38
12	11.38	12	11.38
13	11.38	13	11.38
14	11.38	14	11.38
15	11.38	15	11.38
16	11.38	16	11.38
17	11.38	17	11.38
18	11.38	18	11.38
19	11.38	19	11.38
20	11.38	20	11.38
21	11.38	21	11.38
22	11.38	22	11.38
23	11.38	23	11.38
24	11.38	24	11.38
25	11.38	25	11.38
26	11.38	26	11.38
27	11.38	27	11.38
28	11.38	28	11.38
29	11.38	29	11.38
30	11.38	30	11.38
31	11.38	31	11.38
32	11.38	32	11.38
33	11.38	33	11.38
34	11.38	34	11.38
35	11.38	35	11.38
36	11.38	36	11.38
37	11.38	37	11.38
38	11.38	38	11.38
39	11.38	39	11.38
40	11.38	40	11.38
41	11.38	41	11.38
42	11.38	42	11.38
43	11.38	43	11.38
44	11.38	44	11.38
45	11.38	45	11.38
46	11.38	46	11.38
47	11.38	47	11.38
48	11.38	48	11.38
49	11.38	49	11.38
50	11.38	50	11.38



Zurück in die Zukunft!

Wie obiger Fahrplanauszug aus dem Jahre 1951 zeigt, befanden sich damals im heutigen Stadtgebiet Lindau allein zwischen der Grenze zu Vorarlberg und dem Hauptbahnhof auf der Insel vier Zughaltstellen. Zwischen dem Hauptbahnhof und Rehlings waren es drei Haltestellen sowie der Bahnhof Oberreitnau. Im Gründungsdokument der neu gegründeten **Aktionsgemeinschaft Inselbahnhof Lindau** vom Juni 1998 stand u.a.: „Um die auf dem Festland gelegenen Bereiche der Stadt besser an den Hauptbahnhof anzubinden, sollte die Neuanlage bzw. Wiedereröffnung unter anderem folgender Nahverkehrshalte vorgesehen werden: Aeschach (auch aus Richtung Hergatz), Europaplatz, Oberreitnau, Reutin und Zech.“ Repro: Karl Schweizer.

Konkrete Vorschläge zur Inselgestaltung!

Seit dem Jahre 2012 wirbt die Lindauer Initiative „S3/6“ für die Errichtung eines Lindauer „Verkehrsmuseums S3/6“. Standort soll die aus den Ursprungstagen der Lindauer Eisenbahn stammende ehemalige Lokleitung im Südteil der Hinteren Insel (Foto) sein: „Es besteht in Lindau die Möglichkeit, den historischen Bahn- und Schiffsverkehr in alten denkmalgeschützten Gebäuden und im Freigelände an authentischen Stellen mit historischen Objekten zu dokumentieren. Der Bodenseedamm, das Bahnhofsgelände und der Seehafen bilden eine verkehrstechnische und kulturhistorische Einheit, die europaweit ihresgleichen sucht.“

Im Verkehrsmuseum S3/6 sollen als Schwerpunkt die Entwicklung der Eisenbahn von 1853 bis heute mit Ausblicken in die Zukunft dargestellt werden. Zweites Schwerpunktthema ist die Schifffahrt auf dem Bodensee, insbesondere die Personen-Dampfschifffahrt, die frühere Lindauer Werft sowie der ehemalige Schiffs-Trajektverkehr von Lindau nach Bregenz und in die Schweiz. Der Name des Verkehrsmuseums ist eine Reminiszenz an die historische bayerische Dampflokomotivengattung S3/6. Die letzten Lokomotiven 18622 und 18630 wurden 1965 in Lindau außer Dienst

Kontakt zur Bürgerinitiative „S 3/6“:
Stefan Stern: 08382/2747553
E-Mail: stern@stadt-land-see.de

gestellt. Heute sind nur noch wenige Maschinen erhalten. Eine mit der ehemaligen Betriebsnummer 18508 ist als Privatbesitz im Locorama Romshorn in der Schweiz abgestellt.“ Entgegen einzelnen Planüberlegungen, die frei werdenen Gleisflächen auf der Insel westlich des Bahnhofsgeländes mit Wohnungen für privilegierte Menschen zu bebauen, fordert die Bürgerinitiative „S3/6“, dort Platz für diese herausragende Attraktion für



Einheimische wie Gäste frei zu halten. Grundsätzlich müssten Stadtverwaltung und Lokalpolitik umgehend in einen umfassenden offenen Dialog mit der Einwohnerschaft um die Gestaltung des Bahnhofsumfeldes treten. Das Foto von C.

Asmus zeigt die Lokomotive 044 197-2 südlich der ehemaligen Lindauer Lokleitung im Juli 1974.
(Repro: Karl Schweizer.)
KARL SCHWEIZER

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!



So



nicht!



Während der reiseintensiven Osterfeiertage 2013 waren an den Wochenenden die Kundenshalter im Hauptbahnhof Lindau wegen Personalmangels ganztagig geschlossen. Es gab keine Kundenberatung und Fahrkarten nur bei den überlasteten Automaten.

Rund 10 Wochen war eine der beiden Flügeltüren von der Schalter- und Warthalle zu den Bahnsteigen wegen eines Defektes zugesperrt, bevor es das Bahnmanagement schaffte, Geld und Handwerker für deren Reparatur in Bewegung zu setzen.

Seit Ende des Jahres 2012 funktioniert die Uhr in der Schalter- und Warthalle im Hauptbahnhof Lindau nicht und wird nicht repariert. Ihre kleine Schwester, die gleich alte große Wanduhr im Buffetraum des Restaurants 37° im Bahnhofsgelände funktioniert hingegen problemlos. Für die Bahnfahrergäste alles kein akzeptabler Zustand.
KARL SCHWEIZER

Was tun statt „Stuttgart 21“?



Seit Jahren unterstützen Menschen aus der Region Bodensee-Oberschwaben-Allgäu die Bemühungen in und um Stuttgart, dass der dortige Hauptbahnhof nicht unter die Erde verlegt wird. Foto: Karl Schweizer, Stuttgart, August 2010

Die Kostenschätzungen für die DB-Pläne, Stuttgarts Hauptbahnhof unter die Erde zu verlegen („Stuttgart 21“), belaufen sich derzeit auf 6,5 Mrd. Euro. Würden Baden-Württembergs Landesregierung (Grüne/SPD) und die Bundesregierung (CDU/CSU und FDP) das Monsterprojekt umgehend stoppen, würde dies derzeit Kosten in Höhe von 300 bis 400 Mio. Euro zur Folge ha-

ben. Aber dann würden Gelder frei, die in zukunftsfähige und dringend nötige Bahnprojekte zugunsten der Reisenden gesteckt werden könnten. Für Lindau wären dabei u.a. folgende Maßnahmen von großer Bedeutung:

► **Das Programm einer umfassenden Elektrifizierung** der Bahn in Deutschland ist als Mittelfrist-Programm zu ver-

stehen, ausgelegt auf rund 15 Jahre (was der realen Bauzeit von S21 und der NBS Wendlingen – Ulm entspricht). Es gibt jedoch einige Strecken, deren Elektrifizierung besonders dringend ist und die umgehend angegangen werden muss. Konkret geht es dabei auch um die folgende Schienenverbindung: Ulm – Friedrichshafen – Lindau, die „Südbahn“, mit 128 km Schienenkilometern, die kurzfristig zu elektrifizieren sind.

Dabei werden 1,25 Mio. Euro je zu elektrifizierenden Schienenkilometer unterstellt.

► **Zweigleisiger Ausbau, einschließlich Elektrifizierung** Gut 200 km im bestehenden Schienennetz Baden-Württembergs müssen kurzfristig auf zweigleisigen – elektrifizierten – Standard ausgebaut werden. Es handelt sich hierbei auch um die Verbindung

Radolfzell – Friedrichshafen – Lindau die „Bodenseegürtelbahn“ mit 81 km. Kosten: 500 Mio. Euro (213 km bei 2,5 Mio. je km).

► **Bodensee-S-Bahn / Bodenseegürtelbahn, einschließlich Erhalt des Inselbahnhofs Lindau** Dieses Projekt für eine durchgehende – in sich geschlossen zu betreibende – Eisenbahnverbindung um den Bodensee, bei dem die Länder Deutschland (Baden-Württemberg und Bayern), Österreich und die Schweiz und deren Bahnen beteiligt sein würden, wird seit geraumer Zeit vorgeschlagen. Es handelt sich um ein Projekt, mit dem in idealer Weise sanfter Tourismus realisiert werden könnte: eine Region, in der man mit dem Fahrrad, auf Schiffen und per Bahn verkehren kann. Das Projekt Bodenseegürtelbahn ist zugleich eine Alternative zu den Plänen zum Ausbau der B31 und zum Bau verschiedener Umgehungs-

straßen um Bodenseestädte. Die Bodensee-S-Bahn wird bereits heute vor Ort als in Gegensatz zum Bau von Stuttgart 21 stehend gesehen. So erklärte im Sommer 2010 die damalige baden-württembergische Verkehrsministerin Tanja Gönner (CDU), eine „Bodensee-S-Bahn im Halbstundentakt habe wenig Realisierungschance, weil in Baden-Württemberg dafür auf absehbare Zeit keine Mittel vorhanden sind.“

Kosten für die baden-württembergischen Streckenabschnitte, bei Berücksichtigung von bereits oben erwähnten Ausbaumaßnahmen: 500 Mio. Euro.

DR. WINFRIED WOLF
VERKEHRSWISSENSCHAFTLICHER
MITARBEITER VON MdB SABINE
LEIDIG, DIE LINKE;
SPRECHER DER BÜRGERINITIATIVE
„BAHN FÜR ALLE“

In Zukunft ‚unten durch‘ statt lange warten?

An der Schranke am Lotzbeckweg gibt es wegen der langen Schließzeiten immer wieder lange Staus von Fußgängern und Radfahrern. Dies ist zum einen der guten Bahnanschlüsse Lindaus geschuldet, aber auch ein Ergebnis der strengen Vorgaben der DB für die Abstände zwischen Schrankenschließung und Zugdurchfahrt. Wenn dieses Problem durch eine Unterführung gelöst werden kann, ist dies sicher erfreulich. Aber es ist wichtig, bereits in der Planung sehr sensibel vorzugehen, denn am Seeufer sollte in das Gesamtbild nicht allzu stark eingegriffen werden. Auf der Westseite, vor dem Naurschutzhäusle, ist ein doch

recht ansehnlicher Baumbestand von Linden – eine davon zur Eröffnung des Naurschutzhäusles im Jahr 2000 gepflanzt – einer Säulenpappel und zwei alten Kastanien. Auf der Ostseite befinden sich zunächst die Kleingärten und dann Privatgrün bzw. der Kanuclub ebenfalls mit Baumbestand. Wenn man für eine Unterführung Rampen mit langem Anlauf bauen will, wird es auf beiden Seiten massive Verluste im Baumbestand geben. Es ist deshalb zu überlegen, bahnparallele Umkehrampen vorzuziehen, die zwar die schnellen Bodensee-Umradler etwas ausbremsen, dafür aber die Bäume schonen. Ein Beispiel könnte die

Unterführung am Bahnhof in Radolfzell sein. Dort wurde dieser mit sehr geringem Platzbedarf unterquert. Wenn wir wollen, dass die Insel weiterhin gut an den Zugverkehr angebunden bleibt, dann ist der Bau einer Unterführung nahezu unerlässlich. Nur das „Wie“ ist wichtig. Wir würden uns hier – wie im gesamten Planungsprozess um die Bahnhöfe Lindaus – über eine intensive Bürgerbeteiligung freuen!

ISOLDE MILLER,
BUND NATURSCHUTZ,
LINDAU



Fußgänger- und Radfahrerinnen-Unterführung unter den Bahngleisen nach Ravensburg, Lindau und zum Hafbahnhof Friedrichshafen. Sie verbindet die Friedrichshafener Stadtteile „Seestadt“ und „Nordstadt“. Ganz rechts die Privatstraße zu einem Ärztehaus. Was dort seit Jahren eine akzeptierte Lösung darstellt, lässt sich in Lindau am Ende des Bahndamms beim Lotzbeckweg noch ansprechender verwirklichen. Foto: Karl Schweizer, März 2013.

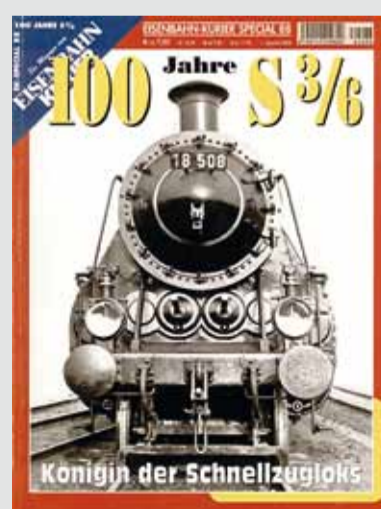
Literaturtipps



Warum wird Stuttgart 21 weitergebaut? Warum hat der Aufsichtsrat der Deutschen Bahn am 5. März 2013 dem Weiterbau zugestimmt? Warum nehmen der

grüne Oberbürgermeister und der grüne Ministerpräsident in Stuttgart die Option auf den Ausstieg nicht wahr? Was meint die Kanzlerin, wenn sie behauptet, »das gesamtstaatliche Interesse« verbiete den Ausstieg? Neue Argumente, mit Stuttgart 21 sofort Schluss zu machen bieten Christoph M. Engelhardt, Egon Hopfenzitz, Sabine Leidig, Volker Lösch, Walter Sittler und Winfried Wolf. Und weil auch die besten Argumente alleine nicht reichen, rufen sie mit Stéphane Hessel: Empört Euch – weiter!

Christoph Engelhardt / Egon Hopfenzitz / Sabine Leidig / Volker Lösch / Walter Sittler / Winfried Wolf: Empört Euch – weiter! Neue Argumente gegen Stuttgart 21. Briefe an einen Ministerpräsidenten und eine Kanzlerin. Paperback, 84 Seiten, 15 s/w-Fotos. ISBN 978-3-89438-522-4, EUR 5,00.



Im Jahre 2008 gedachte u.a. die Sondernummer des Eisenbahn-Kuriers dem Jubiläum der ehemaligen berühmten bayerischen Schnellzug-Dampflokomotive. Von 1923 bis 1965 waren diese Lokomotiven auch in Lindau-Hbf. beheimatet.
EK-Special Nr. 88: „100 Jahre S 3/6“, EUR 9,80.

DB Bahn fahren – besser als Stau verursachen!

Die **Aktionsgemeinschaft Inselbahnhof Lindau** ist ein 1998 gegründeter Zusammenschluss von Organisationen und Einzelpersonen zu Erhalt und Modernisierung des Hauptbahnhofs Lindau auf der Insel und der Wiedereröffnung von vier Bahn-Nahverkehrshaltestellen 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

Lindauer Bahnbote – Mai 2013

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

Auflage: 12000

Druck: Druckerei Kleb, Haslach

Redaktionsschluss: 20. 4. 2013