

# LINDAUER BAHNBOTE



Mitteilungsblatt der Aktionsgemeinschaft Inselbahnhof • Mai 2010

## Der Lindauer Bahnhof oder Die Versilberung eines Goldstücks



Blick von der Stadtbücherei Lindau im alten Postgebäude auf die Bahnsteige des Hauptbahnhofes im Sommer 2009. Nur wenige Städte können von sich sagen, eine Stadtbücherei mit direktem Bahnanschluss zu besitzen. Die Oberbürgermeisterin und der Stadtrat bleiben aufgefordert, auch Lindauer Lebensqualität dieser Art gegenüber den Verwertungsinteressen des Bahn-Managements zu verteidigen, sich nicht mit drittklassigen Reste-Lösungen abspesen zu lassen. Im Gegenteil ist die geforderte Wiedereröffnung von mindestens vier Bahn-Nahverkehrshaltestellen im ganzen Stadtgebiet auch ein Zugewinn für eine kundenfreundliche Erreichbarkeit der Stadtbücherei.

Seit vielen Jahren dräut über der Stadt Lindau, zeitweise klarer, dann wieder gefährlich dunkel, die heftig geführte Diskussion um die Zukunft des Lindauer Inselbahnhofs. In dieser Angelegenheit haben es die Bürger und die Verantwortlichen der Stadt Lindau mit der Deutschen Bahn AG als Verhandlungspartner zu tun. Einem Konzern, dessen Geschäftsfelder sich in den letzten Jahrzehnten unübersichtlich erweitert haben, der eine stringente Internationalisierung vorantreibt und dessen Unternehmenskultur – in ihrer inneren wie äußeren Wirkung – vor allem unangenehme Assoziationen weckt. Mit der „guten alten Bahn“ hat dieser Konzern, der unter seinem letzten Vorstand ein geradezu raubtierhaftes Verhalten gegenüber Kunden, Mitarbeitern und den eigenen Fahrplänen an den Tag gelegt hat, nichts mehr zu tun. Gäbe es eine Strafe für die Herbeiführung des Bedeutungsverfalls von Begriffen, stünde die Deutsche Bahn AG mit Tatbeständen gegen Pünktlichkeit, Kundenorientiertheit und Zuverlässigkeit an erster Stelle der Sünderliste.

Mithin hat es die Stadt Lindau mit einem Geschäftspartner zu tun, der eigene Interessen kühl verfolgt und für den die Stadt Lindau nicht mehr als ein Haltepunkt unter vielen ist – allerdings ein Haltepunkt mit höchstem Versilberungspotential. Dies weckt Begehrlichkeiten. Es geht also nicht um Sentimentalitäten oder romantische Gefühle einen Bahnhof betreffend; vielmehr um den Umgang mit materiellen Bedin-

gungen eine Stadt zukunftsfähige Entwicklungsmöglichkeiten hat – und um Geld. Viel Geld.

Die Hauptargumente der Befürworter einer Eliminierung des Bahnverkehrs zur Lindauer Insel lassen sich im Wesentlichen mit den Schlagworten Zeitgewinn, Wirtschaftlichkeit und Entwicklungs- wie Zukunftsfähigkeit beschreiben und diese Argumente erhalten ihren äußeren Wert durch die Auflistung von Minuten, Zahlen mit Währungszeichen und noch halbkonkreten Konzepten für eine Zukunft.

In einem ersten Affekt mag man sich die Argumentation eines Zeitgewinns mehrerer Minuten noch zu Eigen machen. Wer wollte nicht in kürzerer Zeit an einem Zielort anlangen, durch kluge Entscheidung einen Gewinn erhalten, oder die Weichen für eine Zukunft stellen – die Fragen hierzu lauten: Welches ist der Preis, wer hat ihn zu entrichten, und wer wird profitieren?

Setzt man sich intensiver mit dem Problem auseinander, taucht die Frage auf: Gibt es keine anderen Möglichkeiten einen Zeitgewinn zu erzielen und wer erhält die gewonnene Zeit? Als langjähriger Bahnkunde der Kategorie bahn.comfort muss ich feststellen: Der Umgang der Deutschen Bahn AG mit der Zeit ihrer Kunden entspricht dem Umgang der Bayerischen Landesbank mit dem Geld der Steuerzahler.

Eine Diskussion, ein Streit, eine Auseinandersetzung, wie die um den Lindauer Inselbahnhof sind mit einer solchen Fülle von Details befrachtet, dass man immer wieder gezwungen ist, für sich selbst die

wesentlichen Leitlinien, den Gegenstand der Diskussion betreffend, zu definieren. Es mag also diskussionswürdig sein, ob der Gewinn von Minuten zu mehr oder weniger Wirtschaftlichkeit führt und in welcher Weise Veränderungen umgesetzt werden können und müssen. Was die Zukunftsfähigkeit angeht, so ist es in einer Zeit des Epochenwandels, in welcher wir derzeit leben, von großer Bedeutung, im Besitz von Optionen zu sein.

Die Anbindung der Lindauer Insel an den Schienenverkehr hat immensen Wert. Sich dieser Option für die Zukunft völlig zu berauben wäre alles andere als zukunftsweisend. Es wäre kurzsichtig. Es ist zudem unstrittig, dass der Lindauer Inselbahnhof, in seiner derzeitigen Verfassung, Struktur und Ausprägung, einschneidenden Veränderungen unterworfen werden muss und Lösungen hierfür werden sich finden.

Eines jedoch, so bin ich der Überzeugung, kann lediglich eine rhetorische Fragestellung sein: Der Wert des Inselbahnhofs für die Stadt Lindau an sich. Der Bahnhof war und ist wichtig und wertvoll – und er wird es auch zukünftig sein.

Die Schienenanbindung der Insel – Inselbahnhof und Bahndamm – gehören zu jenen wertvollen Mosaiksteinen, die Lindau zu etwas Besonderem machen, die diese Stadt hervorheben und zu einem Solitär, zu etwas Außergewöhnlichem werden lassen. Sie ist ein wesentlicher Teil jener Summe, die ein Ganzes bildet, dessen Wert höher ist, als die Summe seiner einzelnen – ver-

marktbar – Teile. Es geht dabei nicht alleine um Zahlen und Messbares, um den Zeitwert von Grundstücken und den Profit von Investoren. Der Inselbahnhof ist ein Goldstück, welches sich im Besitz der Lindauer befindet – ein mattes derzeit. Mit einem solchen Goldstück aber geht man pfleglich um, hütet es, arbeitet es um, lässt es neu fassen.

Ein solches Goldstück aber zu versilbern, wäre aus keinem Grunde klug.

JAKOB MARIA SOEDHER

Jakob Maria Soedher ist der Autor der bisher vier Lindaukrimis „Schielins Fälle“. Diese in der „edition hochfeld“ in Augsburg verlegten Kriminalromane waren bisher „Galgeninsel“ 2007, „Pulverturm“ 2008, „Heidenmauer“ 2009 und „Hexenstein“ seit Mai 2010. Die Aktionsgemeinschaft Inselbahnhof dankt ihm, dem passionierten Bahnfahrer, herzlich für seine klaren Worte pro Lindauer Hauptbahnhof auf der Insel.

## Ausverkaufsaufsichtsrat der Bahn

Die Deutsche Bahn AG (DB) gehört zu 100 Prozent der Bundesrepublik Deutschland. Das Bundesverkehrsministerium bestimmt deshalb in Vertretung von rund 80 Millionen Bürgerinnen und Bürgern die zehn Kapitalvertreter im Aufsichtsrat der DB AG. Dies geschah neu zum 24. März 2010.

Doch Verkehrsminister Ramsauer (CSU) besetzte nur vier Aufsichtsratssitze mit Vertretern der Öffentlichkeit. 60 Prozent dieser Sitze vergab er an Privatindustrielle und Lobbyisten privater Profitinteressen.

Christoph Dänzer-Vanotti ist Mitglied im Vorstand des Stromkonzerns E.on. Dieser plant gerade den Neubau eines Kohlekraftwerks in Datteln, dessen Rentabilität über einen langfristigen Stromvertrag mit der DB AG gesichert werden soll.

Heinrich Weiss ist Geschäftsführer des Maschinenbaukonzerns SMS GmbH und Verwaltungsrat des weltweit größten Bahntechnikherstellers Bombardier aus Kanada. Ein Verwaltungsrat einer dortigen AG bestimmt maßgeblich das operative Geschäft.

Jürgen Großmann ist Top-Manager des Stromriesen RWE und aktuell einer der führenden Lobbyisten für längere Laufzeiten für Atomkraftwerke. Außerdem ist er Mitglied im VW-Aufsichtsrat und Alleineigentümer der Georgsmarienhütte Holding. Zu dieser zählen mit der Bahn-Radsatzfabrik Ilsenburg (RAFIL) und der Firma Bochumer Verein Verkehrstechnik die zwei wichtigsten Hersteller für ICE-Radsätze. Großmann ist also mit der Aufsicht der Bahn beauftragt, an die seine Unternehmen die hochsensiblen ICE-Achsen und Räder (die sich als „nicht dauerhaft“ erweisen) liefern.

DB-Aufsichtsratsvorsitzender wurde Utz-Hellmuth Felcht. Der Mann ist im Hauptberuf Managing Director der Private Equity Gesellschaft One Equity Partners (OEP), einer Tochter von JP Morgan, der zweitgrößten US-Bank. OEP kontrolliert Dutzende großer Firmen, darunter die Firma Carlson Wagonlit Travel Geschäftsreisemanagement. Außer-



dem ist Felcht Aufsichtsrat bei der irischen CRH, einem der größten Baustoffhersteller der Welt. Felcht erklärte frei und frank, er habe von Eisenbahn keine Ahnung.

Jürgen Krumnow ist ehemaliges Mitglied des Vorstandes der Deutschen Bank.

Knut Löschke war bis 2009 Vorstandsvorsitzender der Firma PC-Ware in Leipzig.

Die Hauptinteressen der genannten Aufsichtsräte stehen oft in einem auffälligen Gegensatz zu den Interessen der Eisenbahn.

Utz-Hellmuth Felchts Brötchengeber JP Morgan war bereits bei früheren Großdeals des Bahnmanagements beteiligt, so 2002 als Berater zur Übernahme der Firma Stinnes mit Schenker. Bundesverkehrsminister Peter Ramsauer betonte in der Süddeutschen Zeitung vom 11. März, dass Felcht „ein exzellenter Kenner des Börsengeschehens“ sei, was wichtig für den weiter geplanten Verkauf der DB AG an der Börse sei.

WINFRIED WOLF

Winfried Wolf ist verkehrswissenschaftlicher Mitarbeiter von MdB Sabine Leidig, DIE LINKE, und Chefredakteur der Wirtschaftszeitung Lunapark21. >[www.lunapark21.net](http://www.lunapark21.net)< Zuletzt in Lindau war er am 9. April 2010 zu einer Lesung aus seinem Buch „Sieben Krisen – ein Crash“, Wien 2009 (Verlag Promedia).

# Lindaus Insel mit dem Hauptbahnhof entwickeln



## Der aktuelle Zukunftsentwurf des Fördervereins Hintere Insel Lindau

Zeichnung und Zusammenstellung: Karlheinz Brombeis

**1:** Busbahnhof „im Grünen“, direkter Zugang zu Gleis 1 („Die Mauer muss weg!“).

**2:** Rückbau der Gleise bis zum Bahnhofs-Kopfgebäude, Hauptweg zur Hintere Insel (Fußgänger/Radfahrer).

**3:** Renovierung des Einstiegs, direkter Zugang zu den Gleisen.

**4:** Passage von der Ludwigstraße durch umgebautes Bahnhofsgelände (Läden, Büros, Wohnungen).

**5:** Verlängerung der Hafenchse für Fußgänger/Radfahrer.

**6:** Zufahrt/Zugang zur Hintere Insel über ertüchtigte Thierschbrücke.

**7:** Durchgrünung des befestigten Teils des Seeparkplatzes.

**8:** Festwiese, Skatanlage, Schulhof für die Freie Schule im Bereich des nicht-befestigten Teils des Seeparkplatzes.

**9:** Erleichterter Seezugang, Sundown-Stufen, Erholungsflächen.

**10:** Erhalt und Ausbau von Seezugängen und Aufenthaltsflächen.

**11:** „Herz“ der Hintere Insel: „Forum“ mit Cafés.

**12:** Backpack-Hotel im ehemaligen „Engelgarten“.

**13:** Bahnmuseum mit Freigelände (Dampflok S 3/6).

**14:** Kreuzungsfreier Geh- und Radweg zur Insel von Schachen.

**15:** „Allmend“ (Obst, Beeren, Nüsse, Kräuter für alle).

**16:** Skulpturenpark, Eilguthalle wird „Kulturschuppen“.

**Bahn fahren –  
nicht immer,  
aber immer öfter**



Die Aktionsgemeinschaft Inselbahnhof Lindau wird unterstützt von: Bunte Liste Lindau, Bündnis 90/die GRÜNEN-Kreisfraktion und Kreisverband, DGB-Ortskartell Lindau, DP/GLB im Stadtrat Lindau, SPD Ortsvorstand Lindau, VCD-Verkehrsclub Deutschland, Kreisgruppe Lindau, DIE LINKE im Landkreis Lindau.

## Tempel der Mobilität

Der Ostgiebel der von Oberregierungsrat W. Heilmann konzipierten Lindauer Bahnhofsfassade vom Jahre 1921 zeigt links des steinernen Ziffernblattes als Relief den Tag, wie dieser die Sonne hochhält. Rechts gegenüber ist die Nacht mit einer Mondsichel dargestellt. Dazwischen befindet sich eine Weltkugel mit dem diese umspannenden Schienennetz. Zusammen soll die in Canstatter Travertin gehauene Uhrengruppe den weltumspannenden Eisenbahnverkehr während eines 24-Stunden-Tages darstellen. Darüber thront im Halbrund der Giebelspitze der Reichsadler, umgeben von etlichen den Schienen- und

Telegraphenverkehr symbolisierenden Blüten.

„Seit es die Eisenbahn gibt, sind ihre Bahnhöfe Orte der Flucht wie des Fernwehs, Plätze für Ankunft und Abschied, Stätten von Sehnsucht und Schaulust ...

Die Tempel der Mobilität, die das urbane Antlitz vieler Großstädte bis heute maßgeblich prägen, entstammen allerdings überall der zweiten oder dritten Bahnhofsgeneration ... Gleichzeitig revolutionierten die damals neuen Bahnhöfe die Gestalt der mittelalterlich geprägten Städte ...

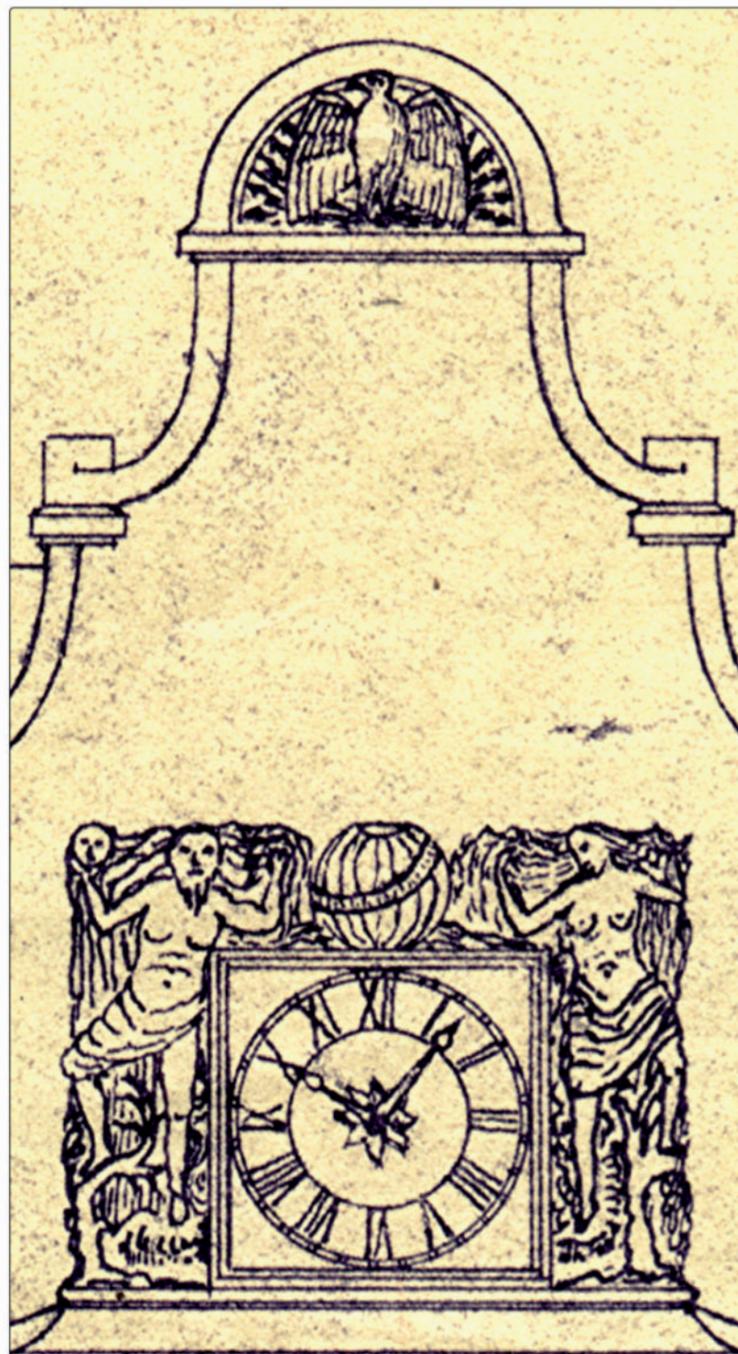
Die traditionelle Zentrierung auf Markt, Kirche und Rathaus wurde

durch eine Polarität abgelöst, auf deren einer Seite die traditionellen Institutionen lagen, auf der anderen die neuen Aktivitäten des Waren- und Personenverkehrs um den Bahnhof herum ...

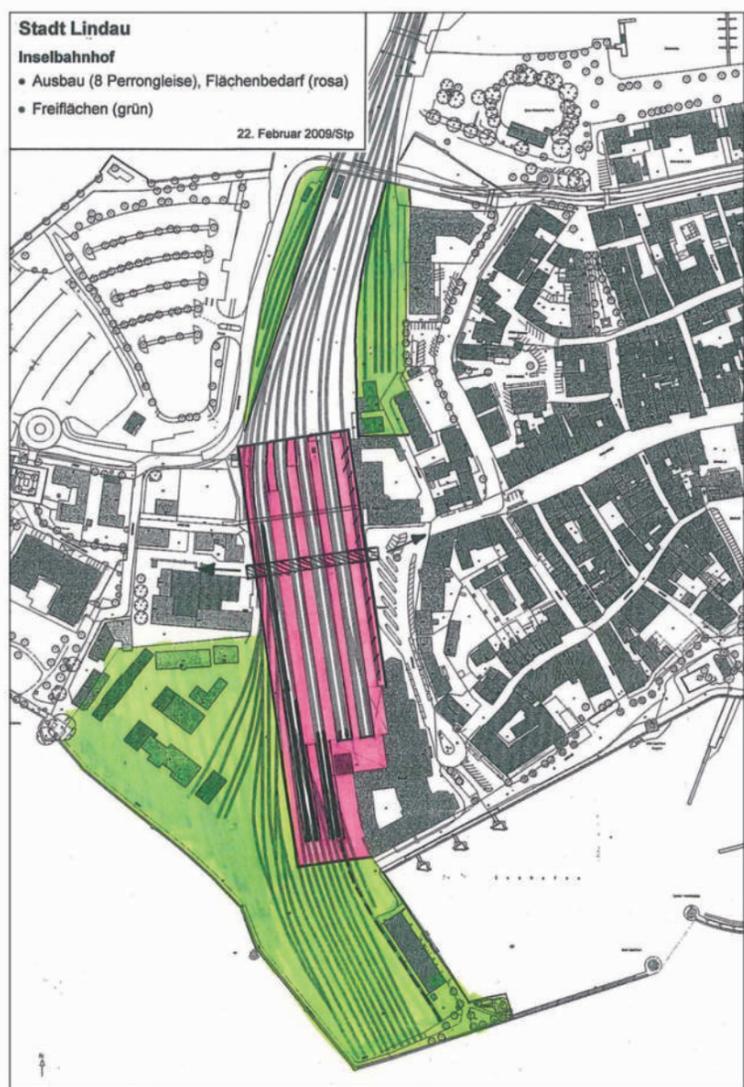
Mit der Renaissance der Eisenbahn begann in den Neunzigern auch eine Renaissance der Bahnhöfe ... Denn Deutschlands Bahnhöfe haben nicht nur eine 175-jährige Geschichte, sondern auch jede Menge Zukunft.

OLAF KROHN

(Zitiert aus: „DB Mobil“ der Deutschen Bahn AG, März 2010, S. 36 – 38)



# Inselbahnhof Lindau, ein essentiell wichtiger Punkt



Das Konzept sieht vor, den Hauptbahnhof Lindau am bisherigen Platz auf der Insel zu belassen, einen bedeutenden Teil der bisherigen Gleisflächen wegfallen zu lassen (grün markiert), aber die Kernbahnstrecke (rot gekennzeichnet) in kundenfreundlicher Nachbarschaft zur Schifffahrt und zum Stadtzentrum zu belassen. Darunter hinweg würde vom Busbahnhof zur Hinteren Insel eine großzügige Fuß- und Radfahrerunterführung hindurchführen. Grafik: Paul Stopper

## Überlegungen zu einem neuen Hauptbahnhof Lindau

Alternative: Taktknotenbahnhof im jetzigen Lindauer Insel-Bahnhof  
Der derzeitige Insel-Bahnhof verfügt über ausreichend Kapazität sowohl für die Einrichtung eines vollständigen Taktknotens des überregionalen Nahverkehrs als auch für künftige S-Bahnlinien. Darüber hinaus wäre auch vorstellbar, westlich der bestehenden vier Bahnsteige einen fünften Bahnsteig mit zwei weiteren Gleisen zu errichten: Damit könnten alle Fern-, Regional- und S-Bahn-Verkehre problemlos im Vollknoten abgeferligt werden. Dazu bedarf es aber auf jeden Fall weiterhin vier Zufahrtsgleise auf dem Seedamm, um zur Flexibilisierung des Fahrplanes parallele Ein- und Ausfahrten zu ermöglichen.  
Für den Fernverkehr sind Bahnsteiglängen von 300 m und mehr erforderlich, wie sie heute im Inselhauptbahnhof bereits vorhanden sind.

In Ergänzung zum Hauptbahnhof auf der Insel sollte in Reutin möglichst rasch ein einfacher Haltepunkt errichtet werden. Eine Verschiebung des nördlichen Gleises sowie die Errichtung eines Mittelbahnsteigs würde ausreichen für den Halt der EC-Züge. Die IRE- und S-Bahn-Züge ermöglichen dann den Anschluss auf die Insel.

Bewertung der Auswirkungen für städtebauliche Entwicklungen und für den Tourismus:

Bei einer Beibehaltung des heutigen Inselbahnhofs am jetzigen Ort können sämtliche Gleise südlich des Bahnhofes sowie die jetzigen Betriebswerkanlagen abgebaut wer-

den (s. Abbildung). Damit wird die von der Stadt Lindau gewünschte städtebauliche Neuordnung des Hafensareals und der Hinteren Insel in vollem Umfang ermöglicht. Aus touristischer Sicht ist der jetzige Inselbahnhof ideal gelegen, da die Insel das Hauptziel der Lindaubesucher darstellt. Zudem ergibt sich mit der Lage am Seehafen eine optimale Verknüpfung mit der Bodensee-Personenschifffahrt.

Der vorgeschlagene, rückversetzte Inselbahnhof in Höhe der Post („Variante 2+“) läge für den Lindauer Tourismus dagegen deutlich ungünstiger. Da eine Auffächerung der Gleise in den Bahnhof erst am Ende des Seedamms unter der Thierschbrücke möglich ist, werden die Bahnsteiglängen mit 150 m relativ kurz ausfallen. Damit können die für den Lindauer Tourismus bedeutsamen Sonderzüge mit bis zu 450 Personen, die meist deutlich länger als 250 m sind, die Insel nicht mehr anfahren.

Der Standort Reutin ist für Touristen vollkommen uninteressant. Die wichtige Zielgruppe der Bahntouristen würde zukünftig auf der Lindauer Insel entfallen. Es ist nicht anzunehmen, dass die Touristen in Reutin umsteigen werden, um auf die Insel zu gelangen. Vielleicht wird Lindau von den Benutzern des öffentlichen Verkehrs einfach nicht mehr als Zielort gewählt.

ULRICH BAUER, CHRISTIAN MORITZ, WOLFGANG SCHREIER, STEFAN STERN, PAUL STOPPER

Die Initiative Bodensee-S-Bahn betreibt die website: >[www.bodensee-s-bahn.org](http://www.bodensee-s-bahn.org)< .

## Im Münchner Zug ein Wagon KZ-Häftlinge

Seit Juni 1944 mussten Häftlinge aus dem KZ Dachau für die großen Friedrichshafener Rüstungsbetriebe im Westen Überlingens ähnlich wie bei Hohenems unter Aufsicht der SS unterirdische Stollen zur Verlagerung der Produktionsanlagen in den Sandstein graben. Der ehemalige Stuttgarter Journalist Erich Schairer wurde 1943 der Reichsbahn als uniformierter Fahrkartenkontrolleur für die Strecke Lindau-Friedrichshafen zugewiesen. Er schilderte nach 1945 seine dies bezüglichen Lindauer Erlebnisse u.a. wie folgt:

„Als ich nach der Abfahrt des Zuges den Bahnsteig verließ, kam ich an einem Güterwagen vorüber, den ich



nachher in den Münchner Zug stellen musste. Ich warf einen Blick durch die offene Türe. Da lagen, kauerten und standen unter der Bewachung von ein paar Bewaffneten etwa dreißig bis vierzig Dachauer Schutzhäftlinge in ihren gestreiften Verbrecherkleidern. Grünlichbleiche Gesichter mit wirren Bartstoppeln, zum Skelett abgemagerte Gestalten. Sie wurden aus Überlingen ins Dachauer KZ zurückgebracht, weil sie zu schwach und krank waren, um noch weiter ausgedehnt werden zu können. Wer weiß, was mit ihnen jetzt geschehen würde? Sie stierten apathisch vor sich hin; kaum einer, der vielleicht daran dachte, dass von drüben, sechs Kilometer über den See entfernt, die Schweiz, das Land der Freiheit herüberleuchtete.

Dem oder jenem sah man es an: Er war ein ‚Intellektueller‘, ein geistiger Mensch wie ich selber. Müsstest Du, der du hier mit der roten Mütze in hübscher Uniform herumspazierst und freilich auch lieber in der Schweiz drüben säßest, müsstest Du, dachte ich, nicht eigentlich auch unter diesen Schächern sein, die nun sterben würden, weil sie gegen den Mann protestiert hatten, den auch ich für einen Verbrecher hielt?“

Der Textauszug ist der Station 2 „Bahnhofsfußgängerbrücke“ in der Broschüre „Lindauer Gedenkweg – Verfolgung und Widerstand 1933–1945“ der Stadt Lindau vom April 2010 entnommen. Erhältlich ist diese für 2,- Euro in Lindaus Buchhandel. Mehr historische Informationen zur Lindauer Eisenbahngeschichte befinden sich im „Digitalen Geschichtsbuch Lindau“ unter [www.edition-inseltor-lindau.de](http://www.edition-inseltor-lindau.de).

## Die Initiative Bodensee-S-Bahn wendet sich an Lindaus Stadtrat

Mit Datum vom 4. April 2010 erhielten die Lindauer Stadtratsmitglieder von kompetenter Seite erneut Post zum Thema zukünftige Eisenbahnsituation in Lindau. Der LINDAUER BAHNBOTE zitiert den Brief und Teile der beigefügten Stellungnahme „Überlegungen zu einem neuen Hauptbahnhof Lindau“.

„Sehr geehrte Damen und Herren, die Initiative Bodensee-S-Bahn setzt sich seit fünf Jahren – seit einem Jahr als Verein – für den Aufbau einer S-Bahn im Bodenseeraum und den anschließenden Regionen ein. Ein essentiell wichtiger Punkt dieser Bodensee-S-Bahn bildet der Inselbahnhof Lindau. Der Inselbahnhof soll zu einem Taktknotenbahnhof als Grundlage für einen leistungsfähigen und modernen Bahnverkehr in der östlichen Bodenseeregion werden. Die Anforderungen sind im Wesentlichen:

- Die Verknüpfung der überregionalen Zugverbindungen im 2-Stundentakt.
- Die Einrichtung einer S-Bahn respektive Stadtbahn im 1-Stundentakt mit Ausbaupotential auf einen 1/2-Stundentakt wie in der Schweiz,
- Die Zufahrt aller Züge der Regional- und des Nahverkehrs auf die Insel bis zum Schiffshafen, da diese das Hauptziel für alle nach Lindau kommenden Touristen und Tagesgäste darstellt.

Die bis heute seitens der Stadt Lindau favorisierte Variante 2+ des Zürcher Ingenieurbüros SMA wird diesen Anforderungen nicht genügen. Im Ergebnis ist festzustellen, dass mit dieser Lösung nur ein sehr eingeschränkter Bahnverkehr auf die Insel erreicht werden kann. Aber auch der Bahnhof Reutin ist für die ihm zugeordnete Bedeutung mit 5 Bahnsteigkanten unzureichend geplant. Mit der Variante 2+ könnten nicht mehr alle über-

regionalen Züge auf die Insel fahren, eine Anbindung des Schiffhafens wäre nicht mehr gegeben. Zudem wäre diese Lösung vergleichsweise kostenintensiv, da zwei neue Bahnhöfe mit den entsprechenden Gleisanlagen errichtet werden müssten.

Aus Sicht der Initiative Bodensee-S-Bahn muss der Inselbahnhof für einen attraktiven Bahnverkehr eine deutlich größere Bahninfrastruktur mit mehr Bahnsteigkanten und Weichen aufweisen. Es bietet sich deshalb folgende, wirtschaftlich vertretbare Lösung an:

- Beibehaltung und Elektrifizierung des jetzigen Hauptbahnhofs auf der Insel. Bereits in seinem heutigen Zustand kann der Inselbahnhof ohne weiteres die wesentlichen Funktionen eines Taktknotens erfüllen. Bei Sanierung und Modernisierung der Anlagen und des Bahnhofsgebäudes würde ein zukunftsfähiger und attraktiver Bahnhof entstehen, der zudem aus touristischer Sicht ideal am Rand des historischen Stadtzentrums und am Seehafen liegt. Mit dem Rückbau nicht mehr benötigter Gleisanlagen steht ausreichend Raum für städtebauliche Neuentwicklungen zur Verfügung.
- Erstellung eines einfachen Umsteigebahnhofs in Reutin, der den EC-Zügen Zürich-München respektive München-Zürich einen Halt ermöglicht. Im Weiteren soll er aber vor allem den Bedürfnissen der S-Bahn und der besseren Anbindung des direkt anliegenden Siedlungsgebietes dienen.

Wir hoffen, Ihnen hiermit unsere Informationen aus bahntechnischer Sicht zur Entwicklung des Bahnverkehrs in Lindau geben zu können. Für weitergehende Informationen stehen wir Ihnen gerne zur Verfügung ...

PAUL STOPPER



## Pfui Deibel

Da die DB-Finzen der Bahnhofsverwaltung Lindau seit Jahren zu wenig Geld für die Reinigung des Bahnhofes und zur wirksamen Verhinderung von Taubenkot zugestehen, müssen Teile der DB-Beschäftigten und der Kundschaft immer wieder über derartige Hinterlassenschaften laufen. Belästigt wird dadurch mit den werktäglichen Berufspendlern insbesondere jener Teil der treuesten und umweltbewusstesten DB-Kunden, welche per Fahrrad zum Bahnhof gelangen.

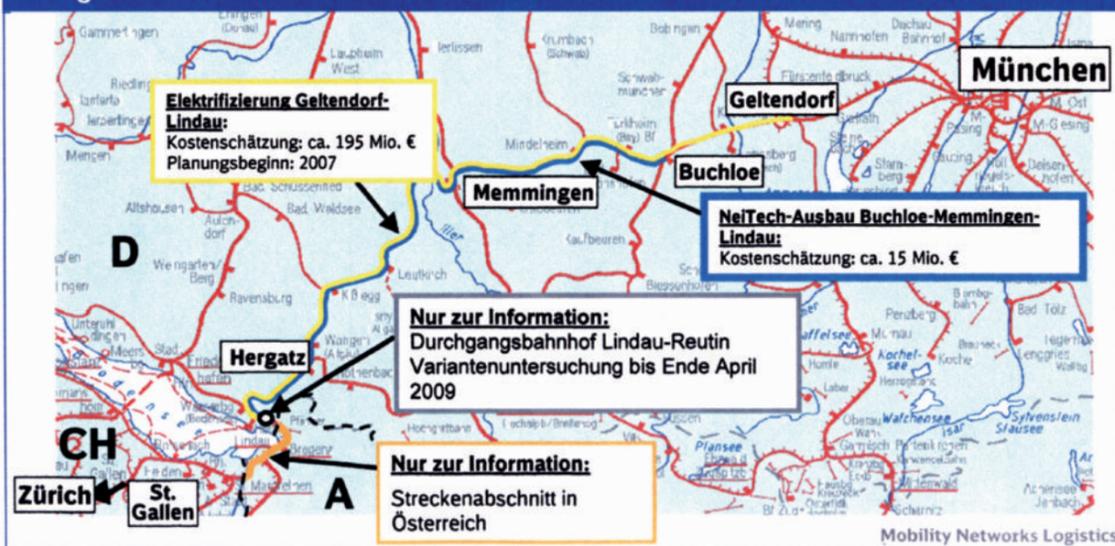
Foto vom April 2010: Schweizer

# Gebt dem halben Kilometer Strom!

**ABS (München-) Geltendorf – Lindau – Grenze D/A**  
**Elektrifizierung und Neigetechnik-Ausbau (G.016172037)**



## 1. Lage im Netz



Graphik 1 der Unterlagen der DB Mobility Networks Logistics zur geplanten Elektrifizierung der Bahnstrecke Geltendorf-Lindau/Laubeggengasse vom September 2009.

Das Bahnmanagement gibt vor, die Elektrifizierung der 165 km Bahnstrecke von Geltendorf, 41 Bahnkilometer westlich vom Münchner Hauptbahnhof, über Memmingen bis zur Laubeggengasse in Lindau-Aeschach bis 2015 errichten zu lassen. Als Baubeginn wurde der Schweizer Regierung vertraglich das Jahr 2010 zugesagt. Ein dazu notwendiges Planfeststellungsverfahren wurde vom DB-Management bis April 2010 noch bei keiner der betroffenen Städte und Gemeinden eingereicht.

In jenen dem LINDAUER BAHNBOTEN vorliegenden Unterlagen der DB-Konzerntochter Mobility Networks Logistics vom Herbst 2009 wird auf Seite 10 von insgesamt 210 Millionen Euro Kosten

ausgegangen. Diese werden aufgeteilt in 15 Mio. Euro für den Neigetechnikausbau des Streckenabschnittes Buchloe-Memmingen-Lindau. Weitere 5 Mio. Euro sind als „Eigenmittel DB AG“ vorgesehen. So sollen beispielsweise die Bahnhöfe in Türkheim und Kisslegg umgebaut werden.

Den größten Posten bilden jene 195 Mio. Euro für die eigentliche Elektrifizierung. Zeichneten die ursprünglichen Pläne dieser Maßnahme immer auch die Elektrifizierung der 468 Meter Gleisstrecke zwischen der Abzweigung Holderreggen und dem landseitigen Beginn des Bahndammes auf die Insel mit ein, so wurde dies zwischenzeitlich gestrichen. Dies darf die Stadt Lindau im Interesse einer zukunfts-

fähigen Gestaltung der Schienenanbindung ihres Stadtzentrums Insel dem DB-Management nicht durchgehen lassen. Bei 190 Mio. Euro Gesamtkosten für die Elektrifizierung der 165 km Gesamtstrecke kostet die sachlich logische Elektrifizierung des knappen halben Kilometers zum Bahndamm runde 0,57 Mio. Euro. Dies kann die DB AG ohne Probleme finanzieren. Für die aktuell geplante Übernahme des britischen Bahnkonzerns „Arriva“ plant die DB-Konzernspitze 2,7 Milliarden Euro auszugeben.

Die offizielle Begründung für die geplante Elektrifizierung ist die Beschleunigung der EuroCity-Züge (EC) von Zürich über Lindau nach München. Von den laut aktuellem Fahrplan täglich 109 in Lindau

ankommenden und 109 Lindau verlassenden Zügen sind jeweils vier derartige EC-Züge. Dies sind 3,7% des täglichen Zugaufkommens. In den zwei Wochen des Münchner Oktoberfestes darf es ein Zugpaar mehr sein, was dann einem Anteil von 4,6% ausmachen wird. Von diesen täglich vier EC-Zugpaaren fahren nur drei über Memmingen, einer fährt als InterCity (IC) über Kempten. Dieser wird weiterhin von Zürich bis Lindau von einer SBB-Elektrolok und ab Lindau von zwei Dieselloks gezogen werden müssen, da das DB-Management eine Elektrifizierung dieser für das Allgäu weit wichtigeren, da von mehr Bahnkunden benutzten Bahnstrecke nicht vorgesehen hat. Der IC von Lindau über Kempten nach München benötigt für die deutlich gebirgigere sowie 23 km längere Strecke 28 Minuten länger als die drei EC über Memmingen. Elektrolokomotiven aber zeigen gerade auf bergigen Strecken ihren Systemvorteil gegenüber mit Diesel-Loks bespannten Zügen.

Von den 41 Zügen, welche Lindau aus Hergatz täglich anfahren, bzw. Lindau über Hergatz in das Allgäu verlassen, kommen, bzw. fahren nur jeweils 11 Züge über Memmingen-Wangen-Hergatz nach Lindau, aber 30 Züge über Kempten-Röthenbach-Hergatz. Diese rund 73% der Lindauer „Allgäu-Züge“ werden von der geplanten Elektrifizierung der Nebenstrecke über Memmingen und Wangen nicht profitieren.

KARL SCHWEIZER

## Bahn-Haltestellen im Stadtgebiet öffnen

Seit Sommer 1997 fordern verschiedene Gruppierungen und Einzelpersonen Lindaus, wie beispielsweise das Ortskartell des Deutschen Gewerkschaftsbundes DGB, die früheren Bahn-Haltestellen im Stadtgebiet wieder zu eröffnen.

Im März 2010 beschloss die Mitgliederversammlung der SPD Lindau folgenden Auftrag für die SPD-Stadtratsfraktion:

„Der Stadtrat beantragt die zeitnahe Wiedereröffnung folgender Bahnhöfe für den Regionalverkehr: Bahnhof Reutin, Haltestelle Zech, Bahnhof Oberreitnau.

Begründung: Der zunehmende Verkehr auf dem Berliner Platz, vor allem aus Vorarlberg und der Schweiz kann nur durch ein weiteres Angebot von öffentlichem Nahverkehr begrenzt werden. Die Züge fahren bereits und halten an den verschiedensten Haltestellen in Vorarlberg nur nicht im Raum Lindau. Der Stadtteil Zech braucht ebenso eine solche Anbindung, wie wir sie schon einmal beantragt haben. Hinzu kommen die vielen Gäste des Campingplatzes, die einen Insel-Besuch leichter mit dem Zug verwirklichen können und sollten. Auch ein Bahn-Haltepunkt im aufstrebenden Ortsteil Oberreitnau könnte das Verkehrsaufkommen in Lindau eindämmen.“

Bitte unterstützen Sie unsere Informationsarbeit auch mit einer finanziellen Spende. Danke.  
 Das Spendenkonto der Aktionsgemeinschaft Inselbahnhof Lindau lautet:  
 Kto. Nr. 616 334  
 Sparkasse MM-LI-MN  
 BLZ 735 500 00.  
 Wir danken allen bisherigen Spenderinnen und Spendern !

## Der richtige Takt und das Eisenbahn-Bundesamt

Verkehrsentwicklung die Einbindung der Insel Lindau in den Allgäu-Schwaben-Takt erfordere und somit ein separates 3. Gleis von Lindau-Reutin zur Insel Lindau zu führen sei.

Diese Entwicklung hätte zur Folge, dass die ursprünglichen Planungen der Vorhabenträgerin nicht aufrecht erhalten werden könnten. Vielmehr erfordere die aus den neuen verkehrlichen Anforderungen resultierenden Änderungen der Infrastruktur eine vollständige Überarbeitung der aktuellen Planunterlagen. Auch die letzte Anfrage seitens des EBA von Ende April 2009 ergab kein anderes Ergebnis.

Mit freundlichen Grüßen  
 in Vertretung

Dr.-Ing. J. Böhlke

Das oben abgebildete Schreiben des Präsidenten des Eisenbahn-Bundesamtes (EBA) in Bonn vom 18. Februar 2010 an den CSU-Bundestagsabgeordneten Dr. Gerd Müller in dessen Eigenschaft als Parlamentarischer Staatssekretär enthält folgenden für Lindaus zukünftige Verkehrssituation zentralen Satzteil: „... dass die künftige Verkehrsentwicklung die Einbindung der Insel Lindau in den Allgäu-Schwaben-Takt erfordere und somit ein separates 3. Gleis von Lindau-Reutin zur Insel zu führen sei.“

Damit schließt sich der EBA-Präsident zwar dieser Aussage inhaltlich noch nicht an. Soweit reicht der Mut der EBA-Beamten dann leider doch nicht. Allerdings stellt Dr. Böhlke in Vertretung des EBA-Präsidenten damit klar, dass sein Amt und die Manager der DB Netz AG darüber informiert sind, dass die Bayerische Eisenbahngesellschaft in München der Auffassung ist, dass es auch in Zukunft erforderlich sein wird, dass die regionalen Züge des „Allgäu-

Schwaben-Taktes“ zum Bahnhof auf der Insel fahren. Dies widerspricht allen Plänen der DB-Manager, dort, wenn überhaupt, auf Kosten auch der Stadt Lindau eine mickrige Bahnhaltestelle mit maximal einem Bahnsteig bei der Thierschbrücke übrig zu lassen. Die Restfläche soll für Immobilienzwecke versilbert werden. Wenn die Regionalzüge des „Allgäu-Schwaben-Taktes“ sinnvoller Weise weiterhin auf die Insel fahren, erzwingt dies im Sinne optimaler Anschlüsse und Umsteigemöglichkeiten aus und in die Region und darüber hinaus auch die weitere Fahrt der Züge aus Friedrichshafen und jener aus Vorarlberg zum Hauptbahnhof auf der Insel. Von den täglich 109 ein- und 109 ausfahrenden Zügen in Lindau entfallen nur jeweils vier regelmäßige Züge auf die überregionale EC/IC-Gattung von Zürich nach München. Hinzu kommt derzeit täglich ein IC-Zugpaar auf der Strecke Salzburg-Bregenz-Lindau-Münster. Diese regelmäßigen 5 IC/EC-Zugpaare umfassen gerade einmal 4,6% des täglichen Zugaufkommens in Lindau. Würden es in Zukunft, wie versprochen, täglich 6 IC/EC-Zugpaare auf der Strecke München-Lindau-

Zürich, umfassten diese zusammen mit jenem aus Münster täglich 7 Zugpaare, was einem Anteil an Lindauer Zügbewegungen von 6,5% entsprechen würde.

Der Anteil regionaler Züge in Lindau umfasst also auch in absehbarer Zukunft rund 93 Prozent aller Züge. Diese müssen sich sinnvoller Weise auf der Insel für Umsteigemöglichkeiten treffen. Dafür würde zwar ein drittes Gleis auf der Bahnunterführung Langenweg ausreichen, der Gleisbogen rund um den „Alpengarten“ zum Bahndamm aber müsste weiterhin zweigleisig bleiben.

Auch damit wird deutlich, dass die Pläne des DB-Managements zur Wegverlegung des Lindauer Hauptbahnhofes an den „Berliner Platz“ in Lindau-Reutin nicht nur abenteuerlich, sondern völlig an den Interessen der Mehrheit der Bahnkundinnen und Bahnkunden vorbei gedacht sind. Offensichtlich geht es diesem Management deutlich mehr um den Verkauf von bisherigen Bahnflächen, als um eine zukunftsfähige Bahn- und Verkehrspolitik in der Region und in Lindau.

KARL SCHWEIZER

V.i.S.d.P.: Aktionsgemeinschaft Inselbahnhof  
 c/o Charly Schweizer,  
 Wannental 62, 88131 Lindau,  
 Telefon: 0 83 82/7 54 96  
 Auflage: 10.000 Ex  
 Redaktionsschluss: 25.04.2010  
 Druck: Druckerei Kleb, Haslach

Eisenbahn-Bundesamt

Der Präsident

Eisenbahn-Bundesamt, Postfach 200 565, 53135 Bonn

Parlamentarischen Staatssekretär bei der Bundesministerin für Ernährung, Landwirtschaft und Verbraucherschutz  
 Herr Dr. Gerd Müller  
 Platz der Republik 1  
 11011 Berlin

Bearbeitung: Sieglinde Ziplies

Telefon: +49 (228) 9826-115

Telefax: +49 (228) 9826-9115

e-Mail: ziplies@eba.bund.de

Ref23@eba.bund.de

Internet: www.eisenbahn-bundesamt.de

Datum: 18.02.2010

Geschäftszeichen (bitte im Schriftverkehr immer angeben)

Pr.- 2312-23pp/013-0250#008

Betreff: Einleitung des Planfeststellungsverfahrens zur Beseitigung der Bahnübergänge Langenweg und Bregenzer Straße in Lindau/Bodensee

Bezug: Ihr Schreiben vom 22.12.2009

Anlagen: 0

Sehr geehrter Herr Staatssekretär,

Ich bedanke mich für Ihr Schreiben vom 22.12.2009, in dem Sie den Verfahrensstand zur Beseitigung der Bahnübergänge Langenweg und Bregenzer Straße in Lindau/Bodensee ansprechen.

Der Antrag auf Erteilung einer planungsrechtlichen Zulassungsentscheidung zur Beseitigung der Bahnübergänge wurde beim Eisenbahn-Bundesamt (EBA) am 02.08.2007 von der Vorhabenträgerin DB Netz AG eingereicht.

Aufgrund unvollständiger Planunterlagen wurde die Vorhabenträgerin durch den zuständigen Sachbereich 1 der Außenstelle München mit Schreiben vom 20.11.2007 aufgefordert, die Planunterlagen zu überarbeiten. Die eingereichten Unterlagen wurden an die Vorhabenträgerin zurückgegeben und das EBA erwartet bis zum heutigen Tag deren Neueinreichung.

Auf mehrfache Nachfragen zum Sachstand des Vorhabens und Erinnerung an die Einreichung der zu überarbeitenden Planunterlagen teilte die DB Netz AG dem EBA mit Schreiben vom 11.07.2008 mit, dass zwischenzeitlich Abstimmungsgespräche zwischen DB AG, Freistaat Bayern und der Bayerischen Eisenbahngesellschaft GmbH erfolgt seien, die ergeben hätten, dass die künftige

Hausanschrift:  
 Heinenstraße 8, 53176 Bonn  
 Tel.-Nr. +49 (228) 98260  
 Fax-Nr. +49 (228) 9826199

Überweisungen an Bundeskasse Trier  
 Deutsche Bundesbank, Filiale Saarbrücken  
 BLZ 590 000 00 Konto-Nr. 590 010 20  
 IBAN DE 81 5900 0000 0059 0010 20 BIC: MARKDEF3309

Formgebundene, fräuhwährende oder sonstige rechtserhebliche Erklärungen sind ausschließlich auf dem Postweg einzureichen