

Bahnhofskongress Lindau 1. September 1998

Referate von Andreas Kleber und Dr. Egon Grund

Beim Lindauer Bahnkongress „Bock auf Bahnhof“ am 19. September 1998 referierten unter anderem Andreas Kleber zum Thema „Mit dem Fahrplan 98/99 - Freie Fahrt auf's Abstellgleis?“ und Dr. Egon Grund zum Thema „Stadtplanungen und Bahnhöfe“. Wir haben Auszüge aus den Referaten auf dieser Seite zusammengefasst.

„Freunde der Schiene, Liebhaber der Eisenbahn,

LINDAU - das war doch für Eisenbahnfreund und Eisenbahnfahrgast gleichzeitig - ein BEGRIFF, hatte eine BEDEUTUNG - nicht als GRENZBAHNHOF - sondern als BINDEGLIED zwischen verschiedenen Ländern, die in der kulturträchtigen REGION um den Bodensee über Jahrhunderte vereint waren.

Eine TRENDWENDE in den Zugverbindungen schien sich ab Mitte der Achtziger in allen Ländern anzukündigen; ob Deutschland, Österreich oder die Schweiz - jedes Land hatte seine eigenen Konzepte - das konnte nicht ohne Wirkung auf eine STADT wie Lindau, die im Drehpunkt zwischen Stuttgart-Ulm, München/Augsburg, sowie Innsbruck und Zürich liegt, bleiben. Der Bau der A 96, Pfändertunnel und der Ausbau des Rheintal- und des Friedrichshafener Flughafens haben auch das ihrige dazu beigetragen, daß die Züge in und um Lindau Fahrgäste verloren haben.

Sicher hat die Bahn versucht mit guten Angeboten dagegen zu halten, aber nationale KONZEPTE die an den Grenzen endeten, mußten sich negativ auf eine Stadt wie Lindau auswirken - im FERN- wie auch im NAHVERKEHR.

Die Anzahl der Fernverbindungen mit vier Zugpaaren ist schon seit Jahrzehnten konstant: als qualitative Verbesserung hebt sich natürlich das EC-Zugpaar Albert Einstein Zürich-Prag (welches auch schon einmal nach Bern-Interlaken verlängert wurde) von den anderen dreien hervor, die ausschließlich die Relation München-Zürich in Blockzugbildung bedienen. Leider sind sie, ähnlich den Fernzügen Stuttgart-Zürich - nicht mehr so ausgelastet, wie es früher der Fall war, als sie über Zürich hinaus verlängert wurden: dreimal pro Tag nach Bern-Lausanne-Génève und einmal über die Gotthardstrecke nach Mailand. Während - wenigstens seit letzten Mai die Anschlüsse nach Genf in Zürich bahnsteiggleich wieder hergestellt sind, ist es mit den Anschlüssen ins Tessin schlecht bestellt: eine Wartezeit von fast 40 Minuten.

Man muß nur vor Jahren mal gegen 17 Uhr an einem sonnigen Sommertag am Lindauer Bahnhof gewesen sein, um ermessen zu können, WAS sich hier abgespielt hat, WIE alles funktionierte - um festzustellen, WAS auch hier an EISENBAHN- und FAHRPLANKULTUR verloren gegangen ist:

auf Gleis 1 stand ein ÖBB-Personenzug, welcher aus St. Margrethen kam und zur Fahrt nach Bregenz-Feldkirch-Buchs bereitgestellt wurde, mit Anschluß in Feldkirch an den Abend-Expreßzug Zürich-Salzburg;

auf Gleis 2 der D 96 BAVARIA München-Lindau-Zürich-Génève, der am Schluß des Zuges einen Abm und Bm als Kurswagen München-Freiburg mit sich führte; eine V 60 rangierte sie auf Gleis 6;

auf Gleis 3 der D 161 Lindau-Straßburg-Paris mit seinen Kurswagen aus Innsbruck - bestehend aus einer lupenreinen 4-Wagen SNCF-INOX-Garnitur inklusiv eines Liegewagens, bespannt mit einer Villinger V 200.0;

auf Gleis 4 der D 75 Lindau-Kiel, auch er hatte in den 50er und 60er Jahren einen großen Anteil an meiner Liebe zur Eisenbahn und es war der Lindauer Lokführer Anton Bühler, der mich als Neunjährigen zum ersten Mal „a Stückle weit“ auf seiner S 3/6 vor diesem Zug mitnahm - unvergeßlich;

auf Gleis 5 ein aus drei Wagen bestehender Eilzug nach Immenstadt, wo er mit einem aus Oberstdorf kommenden Eilzug nach München vereint wurde;

auf Gleis 6 der Eilzug Lindau-Freiburg, welcher seine mit dem D 96 aus München gebrachten Kurswagen beigestellt wurden;

auf Gleis 7 der beschleunigte Personenzug Lindau-Kißlegg-Memmingen-Buchloe-Augsburg;

und auf Gleis 8 ein Personenzug nach Friedrichshafen Stadt, welcher hinter den beiden D-Zügen nach Kiel und Paris auf der Bodensee-Gürtelbahn fuhr.

Und ganz vergessen am Hafen legten noch zwei Schiffe an, die an all diese Züge Anschlüsse hatten, da war ein Kommen und Gehen, da dampfte und zischte es, da brummten Dieselloks, summten die E-Loks, ertönten die Hammerschläge der Rangierer, die nach den Bremsen hauptsächlich der SBB, ÖBB und SNCF-Wagen schauten; da hupten laut die Schiffe vom Hafen und wenn sich alles in Bewegung setzte, war innerhalb von 15 Minuten der Bahnhof wieder leer:

DAS ALLES GEHÖRT DOCH AUCH ZUR ATMOSPHERE EINES BAHNHOFES - DAS IST DOCH DIE FASZINATION, DIE NUR DIE EISENBAHN AUSSTRAHLEN KANN - jeder, der dies miterleben durfte, wird doch automatisch von der EISENBAHN in ihren Bann gezogen; waren es nicht diese Stunden, die manchen Eisenbahnfreund zu deren Kämpfer für den Erhalt, also die menschliche Vernunft gemacht hat?

Im Nahverkehr:

Warum erreicht EC 99 Lindau um 09.30 Uhr? - Weil RE 3838 nach Radolfzell um 09.29 Uhr wegfährt.

Warum erreicht EC 167 Lindau um 11.30 Uhr? - Weil RE 3840 nach Radolfzell um 11.28 Uhr wegfährt.

Und warum erreicht EC 95 Lindau um 15.30 Uhr? - Weil RE 3844 nach Radolfzell um 15.30 Uhr wegfährt.

Steckt dahinter vielleicht Methode, um den Reisenden Lindau-Reutin als Hauptbahnhof schmackhaft zu machen?

Sicherlich ist es angenehm für mich, wenn die Anschlüsse der ÖBB-Züge auf die IR/RE-Züge Richtung Ulm oder der Gegenrichtung größten Teils abgestimmt sind, aber es gibt ja auch noch andere Mochte-Gern-Reisende z. B. von Feldkirch nach München oder Augsburg - die Wartezeit könnte vielleicht ein Lindauer Stadtführer mit einem Altstadttrudgang überbrücken. Ich könnte auch jedem empfehlen, bei meinem geschätzten Kollegen im Hotel Bayerischer Hof, Reutemann oder Seegarten einzukehren. Bloß was macht er, wenn es je keinen Bahnhof auf der Insel geben würde?

Die Abstimmung der Fahrpläne ist - meiner Meinung nach - das primäre um die KUNDEN auf die Schiene zu locken; verbunden mit dem Komfort der eingesetzten Züge. Ich will nicht nur kritisieren, sondern vielleicht auch auf SIE - die Sie ja in LINDAU und Umgebung wohnen - einwirken, sich für gute Verbindungen stark zu machen.

Sie müssen sich nur an der Tradition orientieren, gemäß meinem Leitspruch „TRADITION IST NICHT EIN FESTHALTEN AN DEM WAS GESTERN WAR, SONDERN EINE ORIENTIERUNG AN DEM WAS IMMER GILT!“

möchte ich Sie hier aufmuntern, mitzumachen und mitzuwirken, daß hier diese INSEL weiterhin wie all die Jahrzehnte ein TREFFPUNKT von verschiedenen

Zügen bleibt, daß durch gute Anschlüsse wie sie früher ja schon bestanden, noch mehr LEBEN diesem Bahnhof eingehaucht wird und LINDAU weiterhin einen Platz - als eines der attraktiven Zentren des Eisenbahnverkehrs am Bodensee - behalten wird. Und der Lindauer Bahnhof unter anderem auch das wieder werden wird, was er einst mal war: Ein bekannter Wallfahrtsort und beliebter Treffpunkt für Eisenbahnfreunde von überall her, also Leute wie Sie und mich.“

Andreas Kleber, Hotelier und CDU-Gemeinderat in Saulgau

Der Vergleich mit Venedig ist möglich

„Bei den Bahnhöfen gibt es grundsätzlich zwei verschiedene Formen: Den Durchgangsbahnhof und den Kopfbahnhof. Dabei ist oft, aber nicht immer, der Durchgangsbahnhof betriebstechnisch günstiger, jedoch der Kopfbahnhof in der Regel besser hinsichtlich der stadtplanerischen Verknüpfung und damit für die Stadtentwicklung günstiger. Wenn Durchgangsbahnhöfe abseits vom Stadtkern liegen, ist das besonders ungünstig. Liegen sie in der Stadtmitte, wird die Stadt durch die Gleisanlagen ganz zerschnitten, beim Kopfbahnhof dagegen nur in einem Sektor.

In Kassel gibt es den seltenen Fall des kompletten Neubaus eines Fernbahnhofs: Kassel-Wilhelmshöhe. Dieser liegt weit entfernt von der Innenstadt. Der alte Hauptbahnhof, ein Kopfbahnhof, dient nur noch dem Nahverkehr und hat seine bisherige Bedeutung ganz verloren. Der Niedergang ist deutlich abzulesen. Auf die von ihm ausgehende Fußgängerzone des Geschäftszentrums wird sich das ebenso auswirken. Lassen Sie einmal Bahnhöfe, die Sie besonders beeindruckt haben, Revue passieren (ich nehme an, unter Ihnen befinden sich nicht nur Autofahrer, die die Eisenbahn nur noch vom beschränkten Bahnübergang kennen): München, Frankfurt, Stuttgart, Leipzig. Oder die im Krieg nicht zerstörten, die es fast nur im Ausland gibt, wie z. B. Mailand (selbstverständlich Milano Centrale, nicht Milano Lambrate), oder die Pariser Bahnhöfe. Oder der nach dem Krieg gebaute Bahnhof Stazione Termini in Rom, bei dem die Ladenstraße quer davor gelegt ist und einen öffentlichen Raum bildet. Das alles sind Kopfbahnhöfe. Es gibt natürlich auch Durchgangsbahnhöfe, die sehr gut die Innenstadt bereichern wie z. B. Köln. Wesentlich ist jedoch, daß auch diese Durchgangsbahnhöfe unmittelbar im Stadtkern liegen. Diese wunderschönen Bauten bilden mit der Innenstadt eine Einheit, die verschiedenen Nutzungen durchdringen sich, der Bahnhof ist integraler Bestandteil der Stadtstruktur.

Die Deutsche Bundesbahn - ich sage bewußt „Bundes“-Bahn - hatte vor ihrer Privatisierung das Motto:

„Mit der Bahn ins Herz der Städte“.

Was ist das Herz einer Stadt? Es ist immer das historisch gewachsene Zentrum. In Lindau zweifellos die Altstadtinsel, keinesfalls der Festlandbereich. Meine Damen und Herren, ich will einen Vergleich mit Venedig anstellen. Ich habe mich mit dem Verkehrssystem Venedigs intensiv wissenschaftlich befaßt. Ein Vergleich mit Lindau ist möglich, weil

- der Tourismus - obwohl er nicht der alles beherrschende Wirtschaftszweig ist - entsprechende Bedeutung hat.
- Das Zentrum ist eine Insel und wie in Lindau vom Festland getrennt.
- Eine Eisenbahn- und Straßenbrücke verbindet die Insel mit den örtlichen und überörtlichen Verkehrseinrichtungen, die Altstadt ist mit Eisenbahn, Bus und auch mit Auto erreichbar. Das Prinzip des Kopfbahnhofs ist auf den gesamten

Kfz-Verkehr angewendet. Wichtig ist dabei, daß auch die Fernzüge ins Centro Storico hinein- und wieder herausfahren. Niemand muß in Mestre, auf dem Festland, umsteigen.

- Das Centro Storico ist wie in Lindau durch einen fortschreitenden Rückgang der Wohnbevölkerung gekennzeichnet.

Dabei ist es von eminenter Bedeutung, die Wohnbevölkerung zu erhalten. Wenn diese die Stadt verläßt, führt das schließlich dazu, daß die Stadt verödet und schließlich verfällt. Eine schöne und erhaltenswerte Altstadt könnte dann, wenn überhaupt, nur noch als Kulisse für die Touristen bestehen bleiben und würde sich in ein „Disneyland“ verwandeln. Das gilt überall und selbstverständlich auch für Lindau.

In Lindau, dessen Altstadt nur noch 3000 Einwohner hat, ist das - Wohnbevölkerung und gemischte Nutzungsstruktur - lebensnotwendig.

Nun zum Bahnhof:

Er dient nicht nur dem Tourismus. Wenn Wohnbevölkerung und gemischte Struktur gestärkt werden sollen, hat er eine existenzielle Bedeutung: Einwohner, Berufspendler und Touristen sind darauf angewiesen; denn es ist unmöglich, für alle PKW-Abstellplätze auf der Insel zu schaffen (übrigens ist das auch in allen anderen Altstädten unmöglich).

Wenn der Bahnhof auf der Insel geschlossen wird, geht die Bevölkerungszahl weiter zurück, Einzelhandelsgeschäfte müssen schließen, Handwerksbetriebe - falls noch vorhanden - verschwinden, Einrichtungen des Gemeinbedarfs werden abgezogen, Verödung und schließlich Verfall wird kaum noch aufzuhalten sein.

Um beim Vergleich mit Venedig zu bleiben: würde in Lindau der Bahnhof auf der Altstadtinsel geschlossen, wäre es dasselbe, als ob in Venedig der Hauptbahnhof stillgelgt und die Bahnverbindung auf dem Festland in Mestre enden würde. Auf eine derart hirnrissige Idee käme bei der italienischen Staatsbahn niemand.

Beim Bahnhofsgebäude handelt es sich um ein Baudenkmal, das erhalten werden muß. Wenn der Bahnhof aufgegeben wird, müßte eine andere Verwendung gefunden werden. Das wäre auf jeden Fall eine wesentlich schlechtere Lösung als die Funktion, für die das Gebäude ursprünglich geplant war, beizubehalten. Dabei ist zu bedenken, daß die Denkmalschutzgesetze der Bundesländer ein stumpfes Schwert darstellen. Bei Privateigentümern ist - im Gegensatz zur öffentlichen Hand - die Erhaltungspflicht an die wirtschaftliche Zumutbarkeit gebunden. Das gilt grundsätzlich auch für die nun privatisierte Bahn. Wenn jedoch das Gebäude weiterhin als Bahnhof genutzt wird, muß ihn der Eigentümer als Baudenkmal entsprechend erhalten. Jedenfalls wird die Bahn AG bei Aufgabe des Bahnhofs versuchen, das Gebäude so schnell wie möglich abzustößen. Es wird allerdings schwer sein, überhaupt einen Interessenten zu finden, wie das bei den meisten ehemals öffentlichen Gebäuden, die unter Denkmalschutz stehen, der Fall ist.“

Dr. Ing. Egon Grund, Karlsruhe