

Kleine Lindauer Bahnhofs-Chronologie 1991 - 2001:

1991: „Der Lindauer Hauptbahnhof wird auf absehbare Zeit nicht nach Reutin umziehen... Diese definitive Aussage erhielt die LZ von der Bundesbahndirektion in München. Denn ein „schneller“ Bahnhof auf dem Festland lohne sich erst, wenn die Hauptstrecken nach Friedrichshafen/Ulm und nach Kempten/München elektrifiziert worden sind. Doch dafür hat die Bahn zur Zeit kein Geld, heißt es.“ (Lindauer Zeitung LZ 18.5. 1991)

1995: „Treffen mit Vorstand der Bahn AG: Projektgruppe ins Leben gerufen. Eines sei dabei klar zur Sprache gekommen: Der Lindauer Hauptbahnhof bleibe auf jedem Fall auf der Insel. OB Müller wie auch Seberich und Dr. Birk hoben hervor, daß diese Zielsetzung für sie vordringlich sei: *„Eine Insel ohne Hauptbahnhoffunktion ist für uns nicht akzeptabel“*. Vorstand Ulf Häusler wörtlich: *„Für uns ist nur eine Planung gemeinsam mit der Stadt Lindau denkbar.“* (LZ 29.7. 1995)

1996: „Günther Brombeiß, Vorsitzender der CSU-Stadtratsfraktion:Andererseits sei es für Lindau von großer Bedeutung, nicht von den Hauptlinien des Bahnverkehrs abgeschnitten zu werden. Genau dies aber vermutet er, falls der Bahnhof aufs Festland verlegt wird.“ (LZ vom 28.8. 1996 über den CSU-Antrag, das Thema Bahnhof in der nächsten Stadtratssitzung zu diskutieren)

1997: - 28. April. Stadtratssitzung und Pressekonferenz zum künftigen Standort des Lindauer Bahnhofes: „Der Vorstandsvorsitzende der Deutschen Bahn AG, Heinz Dürr, Bayerns Wirtschafts- und Verkehrsminister Otto Wiesheu und Lindaus Oberbürgermeister Jürgen Müller bekräftigen gestern Nachmittag in einer Pressekonferenz, dass sie dazu tendieren, den Bahnhof aufs Festland zu verlagern... Eine Schienenverbindung zur Insel ist laut Dürr nicht vorgesehen. Der Bahnchef rechnet damit, dass das gesamte Bahnhofsprojekt in vier bis fünf Jahren abgeschlossen ist. Die Entscheidung bestimmt, wie Lindau in 20 oder 30 Jahren aussehen wird... Die Kosten des gesamten Projekts bezifferte er auf rund 70 Millionen Mark...“ (LZ 29.4. 1997).

- Tags darauf signalisieren bei einer LZ-Befragung alle Fraktionssprecher der im Stadtrat vertretenen Gruppierungen ihr grundsätzliches Einverständnis mit den Bahnhofsverlegungsplänen in einen Festlandsstadtteil, nach Reutin oder an den Langenweg/Klarl-Bever-Platz. Einzig Bernhard Ehrle von der WL formuliert etwas Skepsis: „Denn die Insel sei Zentrum und Anlaufstelle.“ (LZ 30.4. 1997)

- 10. Mai (LZ): SPD-Mitgliederversammlung und Stadtratsfraktion formulieren erstmals ihre Skepsis gegenüber den Bahnhofsverlegungsplänen: „Wir lassen uns nicht über den Tisch ziehen“.

- Auf Grund zunehmender Leserbriefe gegen die Bahnhofsverlegungspläne und der Entwicklung einer kritischen öffentlichen Debatte erklärt Dr. Rolf-Dieter Jungk, stellvertretender Pressesprecher des Bayerischen Staatsministeriums für Wirtschaft und Verkehr am 21. Mai in der LZ u.a.: „Die DB AG hat mit ihrem Projekt Lindau 21 die Neukonzeption für die Eisenbahnanlage in Lindau vorgelegt. Ob und wie dieser Vorschlag umgesetzt wird, entscheidet ausschließlich die Stadt Lindau. Dies hat Minister Wiesheu bei der Veranstaltung in Lindau mehrfach betont...“.

- 14. Juni: Die Bunte Liste veranstaltet mit drei Verkehrsexperten ein öffentliches „Hearing“ Das Ergebnis: „Der Bahn geht es primär ums Vergolden ihrer Grundstücke und nicht darum, ein attraktives Verkehrsnetz zu schaffen...“.

- 19. Juni: Der Vorsitzende der Gewerkschaft der Eisenbahner Lindau und die Mehrzahl der SPD-Redner/-innen treten auf einer gemeinsamen Veranstaltung der GdED und der SPD im Bahnhofs-Terrassensaal für den Erhalt des Hauptbahnhofes auf der Insel ein.

- 20. Juni: „Die Industrie- und Handelskammer Lindau wünscht sich den neuen Bahnhof in Reutin“ (LZ).
- 23. September: CSU-Ortsverband, -Stadtratsfraktion, Bürgermeisterin Paula Seberich und CSU-Mittelstandsunion sprechen sich in einem vierfarbigen Flugblatt an Lindaus Haushalte für die Verlegung des Bahnhofes weg von der Insel aus, u.a. da sich damit „eine einmalige Gelegenheit bietet, städtebauliche Ideen umzusetzen und die Insel wieder zu einer Einheit werden zu lassen.“
- Mitte Oktober: Den Beschäftigten der DB AG in Lindau wird vom Bahnvorstand untersagt, sich öffentlich zum Thema Bahnstandsstandort zu äußern. Zuwiderhandlung werde als Abmahnungs- bzw. Kündigungsgrund betrachtet. Bahn-Gewerkschaftern im Betriebsrat wird gedroht, bei weiterem Einsatz für den Erhalt des Inselbahnhofes nicht mehr wie bisher über die Personalpolitik des Bahnvorstandes informiert zu werden.
- 20. Oktober: Die Mitgliederversammlung des Ortskartells Lindau des Deutschen Gewerkschaftsbundes DGB erklärt sich per Beschluss gegen die Bahnstandsverlegungspläne: „Die Alternative mit Zukunft wäre ein Verbleiben des Hauptbahnhofes auf der Insel mit im Süden verkleinerter Gleisfläche. Auf keinen Fall dürfen mit den Bahnstandsplänen des DB-Vorstandes weitere Entlassungen von Personal verbunden sein.“
- 10. November: Ein eindeutiges Nein sagte Hans Grättinger, Kreisvorsitzender des Bayerischen Hotel- und Gaststättenverbandes zur Bahnstandsverlegung. Anfangs sah ich hier eine große Entwicklungschance, doch dann ist klar geworden, dass Lindau nur ein weiteres Unglück heimsuchen wird.“ (LZ 12.11. 1997)

1998:

- 17. März: Der Stadtrat entscheidet per Mehrheitsbeschluss, dass die Variante eines kleinen neuen Bahnhofes am Karl-Bever-Platz statt auf der Insel nicht in Frage kommt. Das DB-Management hatte diesen Standort favorisiert.
- 21. Juni: Gründung der Aktionsgemeinschaft Inselbahnhof für den Erhalt und die Modernisierung des Lindauer Hauptbahnhofes auf der Insel: „... Ein flächenmäßig verkleinerter und an vielen Stellen durchlässiger umgestalteter Inselbahnhof würde nicht nur seine Zugänglichkeit verbessern, sondern böte auch genügend Möglichkeiten, den kleinen Rest der Hinteren Insel von der vorderen Insel aus zu Fuß, per Fahrrad, Zug, Bus und Auto ohne Probleme zu erreichen.“
- 20. Juli: Dr. Richard Stolze (Hotel „Bayerischer Hof“) und Altlandrat Klaus Henninger (CSU) rufen den Informations- und Gesprächskreis „Runder Tisch Bahnhof Lindau“ ins Leben. Verkehrsexperten und Parlamentarier/-innen diskutieren seither auf anspruchsvollem Niveau wiederholt mit Mitgliedern des Stadtrates, der Verwaltung und von Verbänden die Bahnstandsfrage.
- September: Der erste „Lindauer Bahnbote“ erscheint: „Die Interessen Lindaus sind nicht die des DB-Vorstandes“.
- November: Der Schlussbericht des Gutachtens „Überlegungen zur künftigen Kapazität des Hauptbahnhofes in Lindau“ der vom Stadtrat beauftragten „Gesellschaft für fahrgastorientierte Verkehrsplanung“ in Nürnberg kommt u.a. zu dem Ergebnis, es „wird die Anlage eines achtgleisigen Durchgangsbahnhofes oder Umbau bzw. Erhalt von acht Bahnsteiggleisen auf der Insel empfohlen... Auch bei einer eklatanten Zunahme des Eisenbahnverkehrs muss nicht befürchtet werden, dass der heutige Inselbahnhof an die Grenzen seiner Leistungsfähigkeit stoßen könnte.“ (Seiten 26/27).

1999: 8./9. Juli: Zweite Klausurtagung des Stadtrates zum Thema Bahnstandsverlegung. Der eingeladene Vertreter der Bayerischen Eisenbahngesellschaft beg darf durch Verfügung von Verkehrsminister Wiesheu CSU nicht anreisen. Grund: Die beg Unterstützt als Planerin des Eisenbahn-Regionalverkehrs den Inselbahnhof.

- 14. Juli: Der Stadtrat lehnt mehrheitlich eine Verlegung des Bahnhofs auf Höhe des Insel-Postgebäudes ab, ebenso mit 15 : 15 Stimmen eine Verlegung nach Reutin und mit dem gleichen Stimmenpatt sein Modernisierung am alten Platz.
- 30. November: Der Stadtrat beschließt den mit 370 Unterschriften versehenen „Bürgerantrag – Das Beste für Lindau“ mit dem Ziel der Öffnung der Bahnhoftsmauer für Bahnkunden, einer modernen Fußgängerbrücke über das Bahngelände usw.

2000: April: Der „Runde Tisch Bahnhof Lindau“ stellt der DG AG und dem Stadtrat Lindau ein bei einem Architekten in Auftrag gegebenes Konzept für eine profitable Erneuerung sowie Betreuung des Bahnhofgebäudes mit Reisezentrum, Büroflächen und Geschäften sowie der Errichtung eines Parkhauses westlich von Bahnsteig Nr.8 vor, bei Beibehaltung der Hauptbahnhofsfunktion auf der Insel (LZ 7.4. 2000).

2001: 29. Februar: Der Stadtrats-Hauptausschuss beschließt einstimmig, die Wiedereröffnung der Bahn-Nahverkehrshaltestellen in Zech, Reutin, Aeschach und Oberreitnau zu betreiben.

- 22. Mai: Es wird bekannt, dass das DB-Management ab 10. Juni mit dem Fahrplanwechsel die vier EC-Zugpaare München-Zürich in Lindau nicht mehr halten lassen wollte. Der Bayerische Verkehrsminister legte sein Veto ein. Provisorisch wird nun in Lindau ein Bahnsteig leicht erhöht, obwohl die DB AG bereits im Februar bei Probefahrten mit den neuen Diesel-ICE-NT bemerkte, dass dies zu geschehen hätte (LZ 22.5.2001).

- 31. Mai: Der Stadtrat beschließt in nicht-öffentlicher Sitzung nahezu einstimmig 20 Punkte als Verhandlungsgrundlage mit DB AG und Verkehrsminister Wiesheu in München. In den folgenden Verhandlungen am 1. August in München lehnt das derzeitige DB-Management daraus 11 der grundlegenden Positionen der Stadt Lindau rundweg ab, unterstützt von Verkehrsminister Wiesheu. Zusagen von Seiten der DB, bzw. des Ministers aus bisher vier Jahren Verhandlungen, Presseerklärungen und Gesprächen werden zurückgezogen bzw. als „unmöglich“ bezeichnet.

- Oktober: In Lindau wächst einerseits die Empörung, andererseits die Resignation über den Verhandlungsstil im Gutsherrenstil von Seiten der DB AG und des Ministers und deren Ignoranz gegenüber berechtigten und zukunftsweisenden verkehrspolitischen und städtebaulichen Interessen Lindaus im Zusammenhang mit der Bahnhofsfrage.

Wird die Stadtratsmehrheit Rückgrat zeigen?

Oktober 2001, Karl Schweizer