



Initiative
Bodensee - S - Bahn

Rothausstrasse 16, CH-8280 Kreuzlingen

Tel +41 71 688 28 37

E-Mail info@bodensee-s-bahn.org

wmschreier@bluewin.ch

Markdorf, Kreuzlingen, Wangen i. Allgäu, Uster, 02. August 2018

Einschreiben an:

- Stadt Lindau
Herr Oberbürgermeister Dr. Gerhard Ecker
Bregenzer Straße 8
D-88131 Lindau (B)

- Regierung von Schwaben
Fronhof 10
D-86152 Augsburg

Allgemeines Eisenbahngesetz (AEG), Bayer. Verwaltungsverfahrensgesetz (BayVwVfG);

- **Anhörungsverfahren zur Planfeststellung für das Vorhaben Maßnahmenbündel im Bahnknoten Lindau, Strecke 5420 Lindau Hbf Lindau-Reutin und Strecke 5362 Buchloe – Lindau Hbf;**
- **Neubau Verkehrsstation Lindau-Reutin, Neubau Abstell- und Tankanlage Lindau-Reutin, Rückbau Abstell- und Tankanlage Lindau-Insel, Einkürzung der Bahnsteige der Verkehrsstation Lindau-Insel, Erneuerung der Stützmauer Seedamm, Elektrifizierung, Strecke 5362 Aeschach – Lindau-Insel**

Einwendungen

Sehr geehrte Damen und Herren

Der Verein «Initiative Bodensee-S-Bahn (IBSB)» erhebt im Rahmen des öffentlichen Auflage-Verfahrens zu obigen Projekten

Einwendungen

und stellt ergänzend dazu die weiter unten folgenden

Anträge.

Legitimation

Die Initiative Bodensee-S-Bahn ist ein privater Verein nach schweizerischem Recht mit Sitz in Kreuzlingen. Die IBSB setzt sich seit mehr als 14 Jahren für die Verwirklichung einer bodenseeumspannenden S-Bahn mit einem dichten Takt und zusätzlichen

Haltestellen ein. Mitglieder der IBSB sind nebst persönlichen Mitgliedern die folgenden Organisationen:

- Pro Bahn Landesverband Bayern
- Pro Bahn Landesverband Baden-Württemberg
- Pro Bahn Schweiz Sektion Ostschweiz
- Verkehrsclub Deutschland (VCD) Kreisverband Ravensburg
- Verkehrsclub Deutschland (VCD) Kreisgruppe Bodenseekreis
- Verkehrsclub der Schweiz (VCS), Sektion Thurgau
- Verkehrsclub der Schweiz (VCS), Sektion Zürich
- Verkehrsclub der Schweiz (VCS), Sektion Liechtenstein
- Verkehrsclub der Schweiz (VCS), Sektion Schaffhausen
- Verkehrsclub der Schweiz (VCS), Sektion Graubünden
- Verkehrsclub der Schweiz (VCS), Sektion St.Gallen/Appenzell
- Bürgerinitiative Bermatingen-Ahausen für ein umweltverträgliches Verkehrskonzept
- Interessengemeinschaft Verkehrsneuplanung Ittendorf
- Bund für Umwelt und Naturschutz (BUND), Ortsgruppe Markdorf
- Bund für Umwelt und Naturschutz (BUND), Ortsgruppe Immenstaad
- Arbeitskreis Verkehr der Stadt Lindau

Der Raum Lindau war seit der Gründung der IBSB ein Schwerpunkt der Aktivitäten. Die IBSB hat sich immer für die Lösung mit den beiden Bahnhöfen «**Lindau-Insel**» und «**Lindau-Reutin**» engagiert.

Anträge

Inselbahnhof Lindau

Bahntechnik

- Beibehaltung der viergleisigen Zufahrt über Bahndamm (mit Planaufgabe erfüllt)
- **Betrieblicher Erhalt von 7 Bahnsteigkanten** (heutige Bahnsteigkanten 2 – 8); in der Plangenehmigung sind lediglich 6 vorgesehen
- **Vollständiger Rückbau/Abbruch des heutigen Gleises 1**
- **Belassen der Prellböcke am heutigen Ort** (Verzicht auf sog. Gleiseinkürzungen, d.h. möglichst lange Bahnsteige (heutige Gleise 2 und 3), **damit die Züge im Regelbetrieb an geraden Bahnsteigen halten können**)
- **Ausbau der heutigen Bahnsteigkanten 2 und 3 auf europäische Normlängen von 400 Meter für Fernzüge**
- **Anpassung der übrigen heutigen Bahnsteigkanten** mit möglichst langen Bahnsteigen
- **Erhöhung aller Bahnsteigkanten auf 55 cm**
- **Überdachung von mindestens der Hälfte der Bahnsteiglängen**
- **Abbruch des alten Fussgänger-Steges, Ersatz durch neue Fussgängerüberführung** in Verlängerung der Fussgängerzone Maximilianstrasse, mit **Zugängen**

(Treppen und Lifte) von der neuen Fussgängerüberführung auf alle Bahnsteige

- **Beibehaltung eines Anschlussgleises für die Treibstoffzufuhr der Bodensee-Schifffahrt**
- **Beibehaltung der Bahnhofhalle für bahnaffine Tätigkeiten** (Billettschalter, Billettautomaten, Auskunftsstelle, Mobilitätszentrum, Tourismusbüro, Geschäfte des Reisendenbedarfs etc.)
- **Erstellung von Fahrrad-Abstellflächen/-Anlagen in genügender Anzahl, gedeckt, diebstahl- und beschädigungssicher** (zB durch Personal bewachte Anlagen, im Rahmen von Arbeitslosenprogrammen).

Städtebauliche Aspekte (teilweise bereits oben enthalten)

- **Abbruch Mauer Gleis 1 zu Bushof**
- **Vollständiger Rückbau/Abbruch von Gleis 1**
- **Umgestaltung des freiwerdenden (Gleis-) Raumes für eine Rad- und Fusswegverbindung vom Bahnhofgebäude Lindau zur Thierschbrücke**
- **Freistellung des historischen Postgebäudes**, Seite Gleis 1 (mit Abbruch Gleis 1 möglich)
- **Abbruch alter Fussgänger-Steg, Ersatz durch neuen Fussgängersteg** in Verlängerung der Fussgängerzone Maximilianstrasse, als Stadtverbindung Altstadt – Hintere Insel
- **Anschlussgleis für Treibstoff der Bodensee-Schifffahrt** (Entlastung von Altstadt-Strassen von Schwerverkehr)
- Abbruch aller nicht mehr benötigten Abstell-Gleise südlich der Prellböcke
- **Bahnhofhalle für bahnaffine Tätigkeiten ausbauen**, zB für Mobilitätszentrum, Tourismusbüro etc.
- **Erstellung von Fahrrad-Abstellflächen/-Anlagen, gedeckt, diebstahl- und beschädigungssicher** (durch Personal bewachte Anlagen,)
- **Einrichtung Fahrradverleih**

Weitere Aspekte

- **Beibehaltung Gleis-Anschluss zum historischen Lok-Depot** (Lok-Schuppen-gleise anfahrbar)

Wiederinbetriebnahme bzw. neuer Bahnhalt Lindau-Reutin

- **Gute Einbindung des Bahnhaltes Lindau Reutin ins Quartier durch eine verlängerte Fussgängerüberführung zum Lindaupark und zum See östlich des bestehenden Bahnhofgebäudes**
- **Erhaltung und Renovation** des bestehenden **Bahnhofgebäudes**

Begründungen:

1 Hauptbahnhof Lindau

Der Hauptbahnhof Lindau stellt ein bedeutendes städtebauliches Ensemble dar, sowohl hinsichtlich der historisch wertvollen Bahnhofgebäude als auch hinsichtlich der Anzahl Bahnsteigkanten.

Für den Tourismus ist der Inselbahnhof der wichtigste Ankunfts- und Abgangspunkt für die Besucher der Inselstadt.

1.1 Leistungsfähigen Bahnknoten erhalten

Die damaligen Planer des Hauptbahnhofes Lindau waren sich der Bedeutung des Bahnknotens Lindau bewusst. Die Zufahrten von Westen/Norden und von Osten wurden mit je zwei Geleisen erstellt. Mit den heute vorhandenen 8 Bahnsteigkanten ist der Hauptbahnhof ein sehr leistungsfähiger Bahnknoten im südöstlichen Teil von Baden-Württemberg und in Südwestbayern. Ein Abbau auf nur 6 Bahnsteigkanten mit max. 230 m Länge würde das Bahnnetz stark schwächen.



Abbildung 1: Der Inselbahnhof Lindau Insel, Zustand 2016

Fotonachweis: Lindauer Zeitung

Die Bahnhofplanungen der 1980er Jahre des letzten Jahrhunderts (Stichwort «Lindau 21») gingen davon aus, dass der Inselbahnhof zugunsten eines neuen Hauptbahnhofes auf dem «Festland» aufgegeben werden könne. Hauptmotiv dieser Gedanken waren keine eisenbahnpolitischen Gründe, sondern rein kommerzielle Begehrlichkeiten: Die Immobilien-Abteilungen der Deutschen Bundesbahn wollten einen möglichst grossen Teil der Gleisflächen für Neubauten freigeben, um damit zu bahnfremden Erträgen zu kommen.

Lindauer Stimm-Bevölkerung will Inselbahnhof behalten

In zwei verschiedenen gelagerten Volksabstimmungen sprach sich die Bevölkerung von Lindau mehr oder weniger deutlich für die Beibehaltung des Inselbahnhofes aus.

Deshalb ist nun der tatsächliche Bedarf an Bahnsteigkanten sowie deren Längen im Inselbahnhof zu ermitteln.

Das Bahnnetz im östlichen Bodenseeraum:

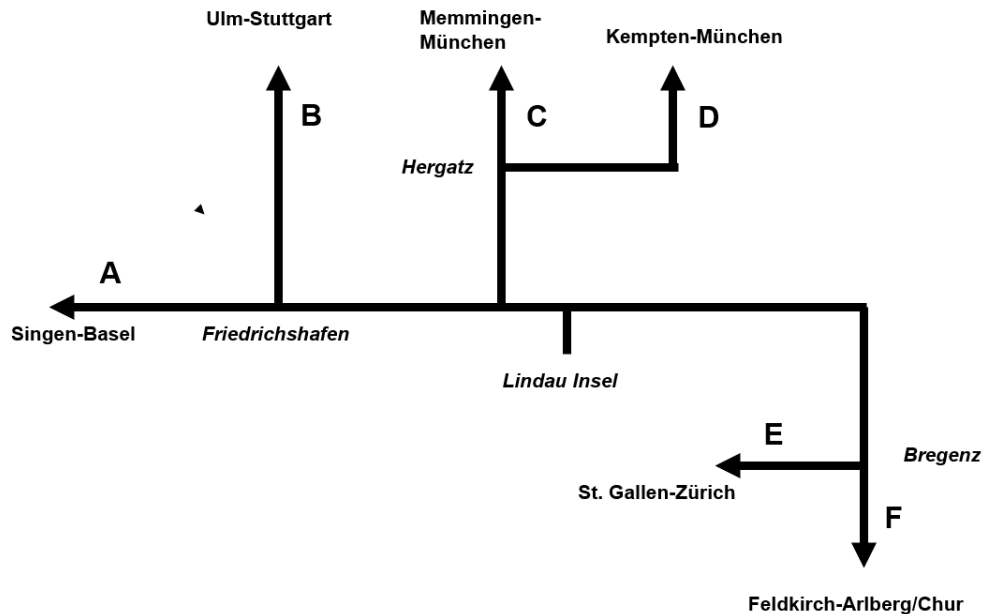


Abbildung 2: Das Bahnnetz im östlichen Bodenseeraum

Skizze: Bodensee-S-Bahn

1.2 Nachweis der Anzahl an Bahnsteigkanten: Vollknoten

Definition Vollknoten: Ein Vollknoten bedeutet, dass alle Züge aus allen Richtungen gleichzeitig ankommen und nach einer gewissen Zeit (zB zwischen 6 und 10 Minuten) wieder wegfahren. Damit ist ein Umsteigen von allen Richtungen in alle Richtungen möglich und gewährleistet. Die Anzahl der nötigen Geleise ergibt sich somit aus bahnbetrieblichen Überlegungen.

Da der Hauptbahnhof Lindau schon immer ein wichtiger Knoten mit verschiedenen Umsteigemöglichkeiten bildete, ist es auch sinnvoll, in diesem Bahnhof wiederum einen sog. **Vollknoten** zu bilden. Das bedeutet, dass kurz vor einer bestimmten Zeit (zB xx.00, xx.15, xx.30 und xx.45) alle Züge einfahren, in Lindau eine Wende machen und nach kurzer Zeit den Bahnhof wieder verlassen.

Bezüglich der Anzahl Bahnsteige bedeutet das, dass für jede Destination ein Gleis zur Verfügung stehen muss. Im Regionalverkehr – aber auch im InterRegio-Verkehr – bedeutet dies somit je ein Gleis für folgende Destinationen:

- nach Bregenz – Feldkirch
- nach Bregenz – St. Margrethen – St. Gallen
- nach Hergatz – Immenstadt – Kempten
- nach Hergatz – Wangen – Memmingen
- nach Friedrichshafen – Ravensburg – Ulm
- nach Friedrichshafen – Radolfzell -Singen

Folglich sind im Bahnhof Lindau-Insel **sechs Bahnsteigkanten** für den fahrplanmässigen Verkehr zur Verfügung zu stellen. Für **weitere Nutzungen, allfällige Unregelmässigkeiten, touristische Sonderzugfahrten und Unterhaltsarbeiten** ist eine weitere Bahnsteigkante vorzuhalten.

Im Bahnhof Lindau Insel sind demnach mindestens 7 Bahnsteigkanten nötig.

Die Stadt Lindau hat im Jahre 2014 folgendes System für den Inselbahnhof vorgestellt:

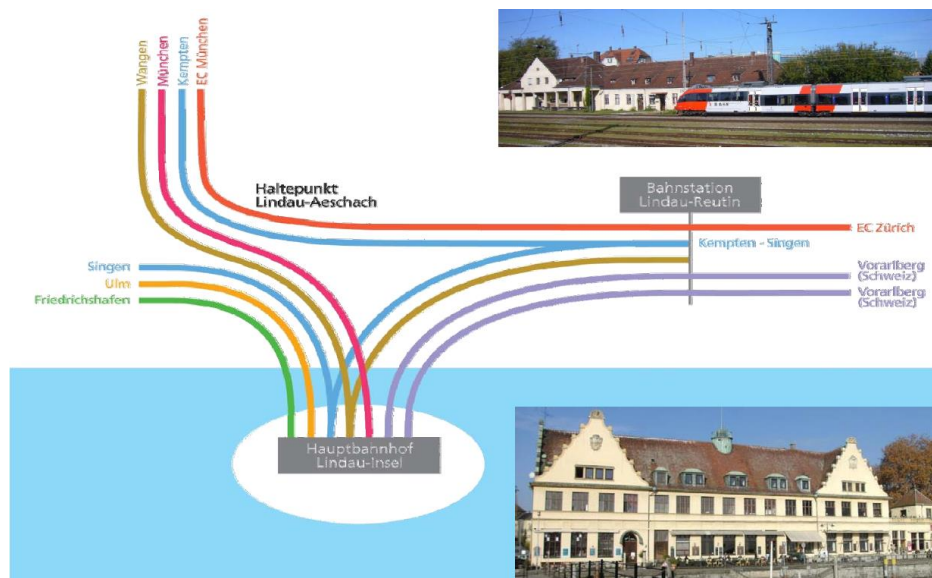


Abbildung 3: Liniennetz gemäss Vorschlag der Stadt Lindau von 2014

Quelle: «Stadt Lindau (B) - Lindau 21, Zwei-Bahnhofs-Lösung, Regionalbahnhof Insel und Fernbahnhof Reutin 14.04.2014 – Stadtbaudirektor Georg Speth»

Gemäss dem Konzept von 2014 der Stadt Lindau sind ebenfalls **7 Bahnsteigkanten nötig**.

Es sind auch Kombinationen zwischen Regionalbahnen (RB) und InterRegio-Zügen (IRE) möglich. Markant ist aber, dass die Anzahl nötiger Bahnsteigkanten konstant bleibt. Eine starke Leistung der damaligen Bahnhofplaner.

Bislang liegt noch kein abgestimmtes Fahrplankonzept für die nächsten Jahre vor. Es wird zu erheblichen Veränderungen kommen aufgrund von diversen geplanten bzw. diskutierten Um- und Ausbaumaßnahmen im näheren und weiteren Streckennetz. Gerade vor diesem unsicheren planerischen Hintergrund bezüglich des künftigen Fahrplankonzeptes – aber auch generell – sollte die Bahnhofskapazität einige Reserven aufweisen bezüglich der Anzahl und Länge der Bahnsteige, um für heute noch nicht absehbare Eventualitäten auch mittel- und längerfristig gerüstet zu sein.

Ein weiteres Modell mit der abwechselnden Reihenfolge von RBs und IREs zeigt folgendes System (Abbildung 4):

Inselbahnhof Lindau: Taktknoten

Gleisbelegungsplan für Inselbahnhof Lindau **7 Bahnsteigkanten**

Nachweis für Anzahl notwendiger Gleise

Zur Minute xx.00 (1-h-Taktzüge)

Nach (Richtung)	Anzahl Gleise
Bodensee-S-Bahn	
A Friedrichshafen – Radolfzell – Singen	1
C Hergatz – Wangen – Memmingen	1
F Bregenz – Dornbirn – Feldkirch – Bludenz (– Schruns)	1
Total	3
Überregionale Züge	
A Friedrichshafen – Singen – Schaffhausen – Basel Bad. Bhf IRE	1
C Wangen – Memmingen – Augsburg/München IRE	1
F Bregenz – Dornbirn – Feldkirch – Bludenz – Schruns IRE	1
Fernzug, zeitweise (z.B. ALEX, ICE, Railjet, Sonderzüge), Reserve	1
Total	4
Gesamttotal	7

Zur Minute xx.30 (1-h-Taktzüge)

Nach (Richtung)	Anzahl Gleise
Bodensee-S-Bahn	
B Friedrichshafen – Ravensburg – Aulendorf	1
D Hergatz – Immenstadt – Oberstdorf	1
E Bregenz – St. Margrethen – Romanshorn (– Schaffhausen)	1
Total	3
Überregionale Züge	
B Friedrichshafen – Ravensburg – Aulendorf – Ulm – Stuttgart IRE	1
D Immenstadt – Kempten – München IRE	1
E Bregenz – St. Gallen – Winterthur – Zürich-Airport – Zürich HB IR	1
Fernzug zeitweise (z.B. ALEX, ICE, Railjet, Sonderzüge), Reserve	1
Total	4
Gesamttotal	7

Die EC-Züge Zürich – München halten in **Lindau-Reutin** (2-h-Takt)

Abbildung 4: Gleisbelegungsplan für den Vollknoten Lindau-Insel

Daraus folgt für den Bahnhof Lindau-Reutin:

- Falls in Reutin ein Vollknoten eingerichtet würde, müsste in diesem Bahnhalt die gleiche Anzahl Bahnsteigkanten erstellt werden, d.h. mindestens 6 Bahnsteige.
- Da dies nicht möglich ist, kann der Bahnhalt Reutin zu keinem Zeitpunkt zu einem Vollknoten mutieren.

1.3 Sanierung des Inselbahnhofes mit 7 Bahnsteigkanten

Die Bodensee-S-Bahn fordert die Verantwortlichen der Bahn, des Freistaates Bayern und der Stadt Lindau auf, den bestehenden Inselbahnhof in den heutigen Ausmassen mit 7 Bahnhaltekanten (Endpunkt bei den heutigen Prellböcken) zu erneuern. Die Bahnhofsgleise sind im letzten Sommer ja bereits erneuert worden.

Mit 7 Bahnsteigkanten könnten später auch die EC Zürich – München wieder problemlos und ohne grossen Zeitverlust auf die touristisch bedeutsame Insel fahren, sollte sich das Konzept mit dem Bahnhof in Lindau-Reutin nicht bewähren.

Das eigentliche Problem der EC Zürich – München ist nicht der „Umweg“ über den Inselbahnhof, sondern, dass sie heute nur gerademal viermal pro Tag verkehren und dass sie ab dem Fahrplanwechsel vom Dezember 2017 in der Schweiz auch noch in Wil und Gossau halten und dadurch zwischen Zürich und Lindau eine 7 Minuten längere Fahrzeit aufweisen.

Eine Verdichtung auf einen Stundentakt brächte sehr viel mehr Passagiere auf die Bahn als mit einer Einsparung von 7 Minuten durch die Meidung des Inselbahnhofes (vgl. Kapitel 2.7, Seiten 22 – 25).

1.4 Insel zu «Fernbahnhof» ertüchtigen

In früheren Jahren verkehrten Expresszüge der ÖBB bis Lindau. Unter anderem gab es Direktverbindungen in die österreichische Hauptstadt Wien. Heute enden beziehungsweise beginnen die österreichischen Fernzüge (RailJet) im benachbarten Bregenz.

Von Dezember 2010 bis Dezember 2013 wurde täglich ein Railjet nach Lindau durchgebunden. Mit einem täglichen Zugpaar wird Lindau-Insel heute noch durch den IC 32 mit Innsbruck verbunden (Münster – Gelsenkirchen – Duisburg – Köln – Koblenz – Mannheim – Stuttgart – Ulm – Lindau – Innsbruck).

Gemäss Wikipedia¹ will die Deutsche Bahn auf der neuen Intercity-Linie 62 (Saarbrücken – Kaiserslautern – Mannheim – Heidelberg – Stuttgart – Ulm – Friedrichshafen – Lindau) mit neuen IC-2-Wagen voraussichtlich ab Dezember 2029 eine ebenfalls zweistündig befahrene touristisch orientierte Direktverbindung zwischen dem Saarland und der Bodenseeregion anbieten. Voraussetzung dafür ist die Elektrifizierung der Südbahn.

Es muss das Bestreben der DB AG und der Stadt Lindau sein, den Bahnhof so zu gestalten, dass auch in Zukunft wieder Fernzüge von Wien, von Zürich und aus deutschen Städten nach Lindau-Insel verkehren können.

¹ Wikipedia «Lindau Hauptbahnhof, Fernverkehr»



Abbildung 5: Ausbautorschlag der IBSB mit sieben Bahnsteigkanten und mit einem neuen Fussgängersteg; heutiges Gleis 1 soll abgebaut werden

1.5 Bahnsteiglängen-Normen

Für den touristischen Verkehr ist der Hauptbahnhof Lindau ideal und notwendig. Ohne diesen Bahnhof wird der Tourismus im ganzen Bodenseeraum Schaden nehmen.

Für den Fernverkehr sind europaweit 400 Meter lange Bahnsteige notwendig. **Diese Norm ergibt sich aus den Längen der ICE1-Züge sowie aus zwei zusammengekuppelten Triebzügen (TGV, ICE2 bis ICE4, ETR 610, ICN, Railjet, etc.).**

Im Bahnhof Lindau sind zwei 400 Meter lange Bahnsteige möglich. Die Distanz zwischen den heutigen Prellböcken und der Thierschbrücke beträgt 400 Meter. Bei einer Aufhebung von Gleis 1 ist es möglich, zwei (oder drei) Bahnsteigkanten mit der nötigen Länge von 400 Meter zu schaffen.

Die weiteren 5 Bahnsteigkanten können kürzer sein. Im Interesse einer einheitlichen Bahnhofstruktur sind jedoch alle Prellböcke an der heutigen Stelle zu belassen. Damit und mit einer neuen Fussgängerbrücke in Fortsetzung der Maximilianstrasse kann das Umsteigen problemlos erfolgen.

1.6 Einkürzung der Bahnsteige wird abgelehnt

Aufgrund von rudimentären Architekturstudien vertritt die Stadt Lindau heute die Auffassung, die Bahnsteige sollten für die Schaffung eines neuen «Bahnhofplatzes» eingekürzt werden. Mit der Einkürzung solle gleichzeitig eine genügend breite Durchfahrt für Einsatzfahrzeuge auf die hintere Insel geschaffen werden.

Dem zweiten Argument ist damit zu begegnen, dass im Bahnhof Lindau-Insel die Breite der heutigen Durchfahrt zwischen der Bahnhoffront und den Prellböcken ca. 25 Meter beträgt (siehe Abbildung 8 weiter unten). Gleis 1 soll abgebrochen werden. Damit bleibt genügend Raum für eine Notzufahrt, sowohl auf die Bahnsteige als auch auf die hintere Insel.

Mit den im öffentlich aufgelegten Plan vorgesehenen Kürzungen der Bahnsteige würde die freizügige Benützung der verbleibenden 6 Geleise – nach Meinung der IBSB 7 Bahnsteige – verunmöglicht. Zudem wäre es nicht mehr möglich, fahrplanmässige, längere Fernzüge, zB von München, Augsburg oder von Mittel- und Norddeutschland nach Lindau-Insel führen zu können – aber auch keine langen Sonderzüge mehr.

1.7 Entfernung Mauer zwischen Gleis 1 und Bushof

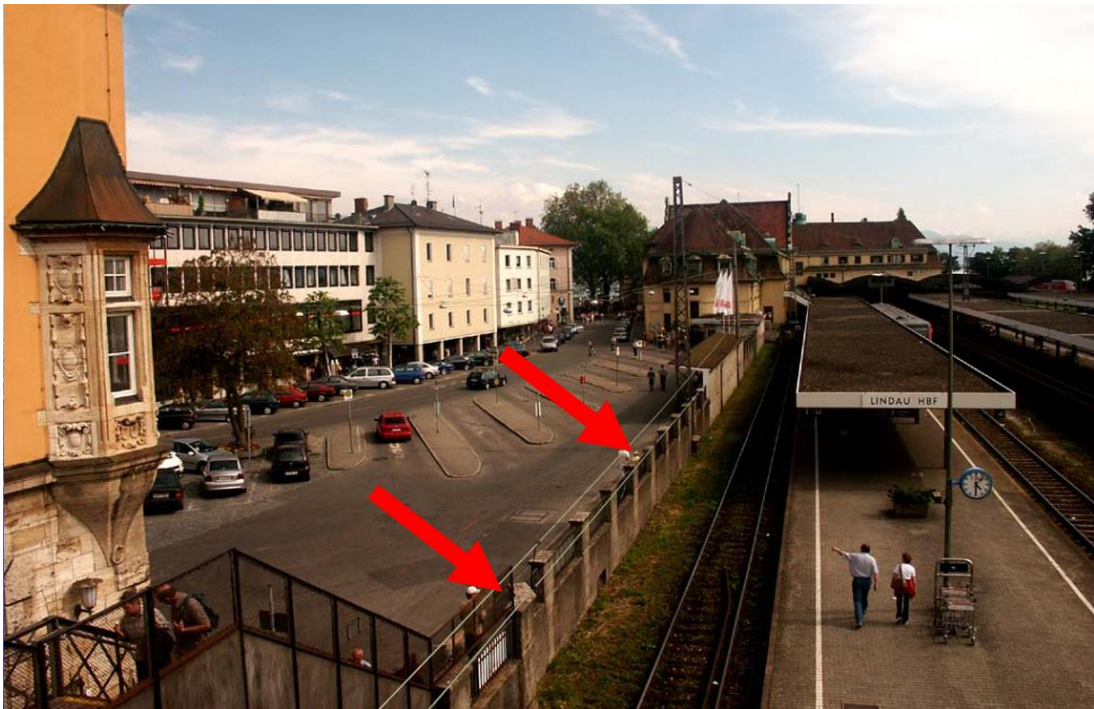


Abbildung 6: Mit der Entfernung der (hässlichen) Betonmauer zwischen dem Gleis 1 und dem Bushof wird städtischer Raum geschaffen. Zusammen mit der Entfernung von Gleis 1 wird eine durchgehende Fussgänger- und Fahrradverbindung entlang des Bahntrasses bis zur Thierschbrücke möglich.

1.8 Gleis 1 abbrechen

Mit dem Abbruch von Gleis 1 können folgende Ziele erreicht werden:

- Es wird ein ebenerdiger Durchgang für Passagiere vom Bushof auf die Bahnsteige geschaffen
- Der Durchgang kann auch für Notfallfahrzeuge gebraucht werden
- Das historisch wertvolle, alte Postgebäude mit der Bibliothek kann auf der Gleisseite freigelegt werden. Der gleisseitige Eingang kann wieder hergestellt werden.
- Der freiwerdende Raum kann für eine durchgehende Fuss- und Radwegverbindung vom Bahnhof-Hauptgebäude zur Thierschbrücke genutzt werden.



Abbildung 7: Mit dem Abbruch von Gleis 1 kann Raum geschaffen werden für eine durchgehende Fuss- und Radwegverbindung zur Thierschbrücke. Zudem kann das historisch wertvolle alte Postgebäude «freigelegt» und der Eingang rekonstruiert werden.

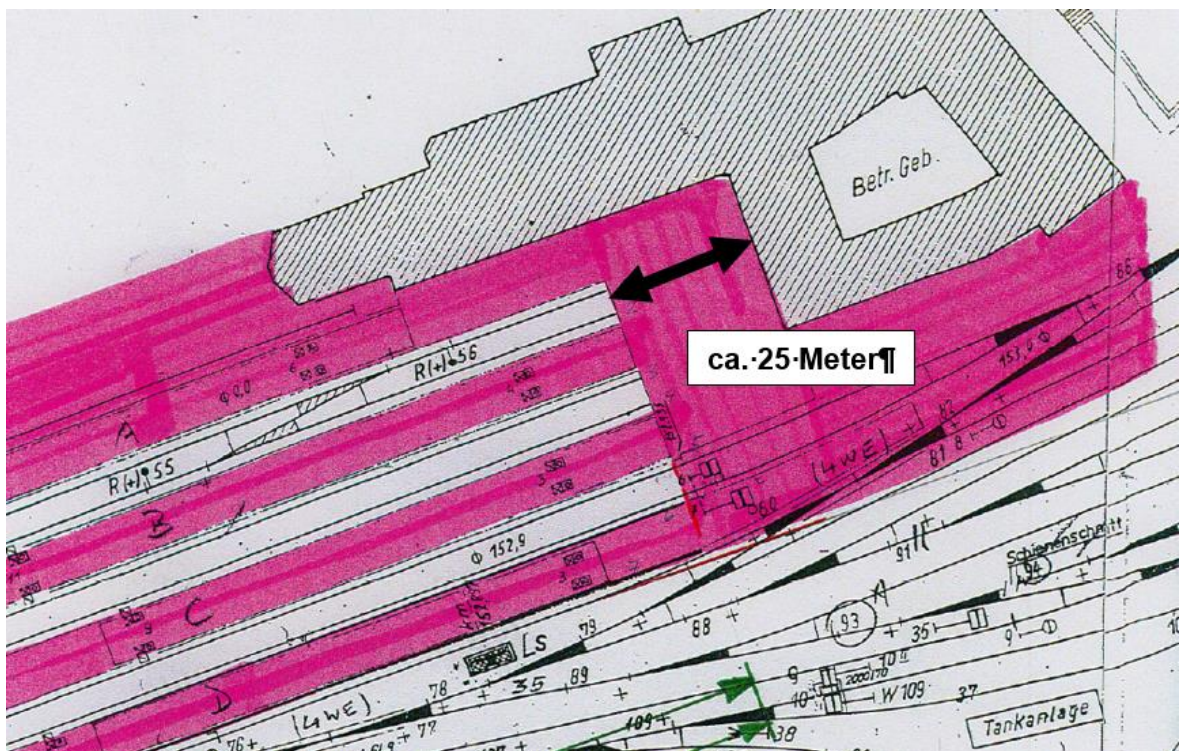


Abbildung 8: Der Durchgang im Bahnhof Lindau-Insel ist für Notfahrzeuge mit 25 Metern hinreichend dimensioniert.
Skizze: IBSB

1.9 Ein Bahnhofplatz genügt für Lindau-Insel

Die Stadt Lindau besitzt bereits heute einen Bahnhofplatz, nämlich direkt vor dem historisch wertvollen Bahnhofgebäude. Zudem ist auch ein zentraler Busbahnhof vorhanden. Mit dem Abbruch der städtebaulich sehr störenden Zollmauer zwischen Bushof und Gleis 1 kann ein grosszügiger Bus-Platz geschaffen werden. Selbstredend ist Gleis 1 abzubrechen, weil sonst die Züge den Zugang vom heutigen Mittelbahnsteig zum Bushof verunmöglichen würden.

1.10 Bushof beim Hauptbahnhof beibehalten

Die Stadt Lindau rechnet gemäss den heutigen Plänen offenbar definitiv damit, dass der Bushof auf der Insel aufgehoben werden solle. Auch diese Auffassung ist aus Sicht der Initiative Bodensee-S-Bahn nicht nachvollziehbar. Da in Reutin mit dem aufgelegten Bahnhofprojekt kein Regional-Vollknoten möglich ist (siehe weiter hinten unter «Bahnhalt Reutin») ist der Inselbahnhof weiterhin der wichtigste Umsteigepunkt zwischen Bahn, Schiff und Bus in der weiteren Region Lindau.

1.11 Unnützer zweiter Bahnhofplatz, dafür keine Unterführung Lotzbeckweg?

Gemäss der Schwäbischen Zeitung, Ausgabe Lindau (Lindauer Zeitung) vom 18. Juli 2018 hat die Stadt Lindau entschieden, aus finanziellen Gründen auf den Bau der dringend notwendigen, längst versprochenen und geplanten bzw. ausführungsfähigen Unterführung für Fussgänger und Radfahrer am Lotzbeckweg zu verzichten. Die Kostensteigerung von ca. 5 auf neuerdings 10 Millionen Euro erfordere den Verzicht.

Die IBSB macht darauf aufmerksam, dass mit dem Bau der sehr grosszügigen Strassenunterführung Langenweg dem Autoverkehr auf die Insel Tür und Tor geöffnet worden ist. Diese Strassenunterführung hat mit dem Ausbau und der Elektrifizierung der Strecke Lindau – Geltendorf gar nichts zu tun. Es ist eine reine Förderung des Autoverkehrs auf die Insel.

Nun sollen mit dem Verzicht auf die Fussgänger- und Radfahrer-Unterführung Lotzbeckweg die umweltbewusstesten Verkehrsteilnehmer gestraft werden, indem sie vor den Bahn-Barrieren zu warten haben!

Dieser Entscheid der Lindauer Exekutive ist inakzeptabel.

Woher will die Stadt die Finanzmittel zum Kauf, zur Umgestaltung und für den Unterhalt des neuen Bahnhofplatzes hernehmen, wenn sie schon kein Geld für die nötige Unterführung am Lotzbeckweg hat?

1.12 Gerader oder gekrümmter Bahnhof?

Der heutige Inselbahnhof liegt grösstenteils in einer Geraden. Mit einer «Einkürzung» der Geleise gemäss Vorschlag der Stadt Lindau (um mindestens 150 bzw. 210 Meter) würden **sämtliche Bahnsteigkanten bereits für relativ kurze Züge in Kurven** zu liegen kommen. Dies widerspricht jeglicher Logik einer möglichst betriebssicheren Bahnplanung. Gekrümmte Bahnhöfe sind nicht übersichtlich, weder für die Fahrgäste noch für das Bahnpersonal. Bahnhöfe in Kurven müssen soweit als möglich vermieden werden.

Der IBSB ist nur ein Beispiel einer solchen Fehlplanung bekannt: In Bozen (Südtirol, It) soll der gerade Bahnhof in einen «krummen» Bahnhof umgebaut werden. Namhafte Bahnplaner warnten auch dort vor einem solchen Fehlentscheid.

1.13 Erhöhung der Bahnsteigkanten auf 55 cm dringend

Die Höhe der Bahnsteigkanten im Bahnhof Lindau sind uneinheitlich. Keine Kante weist die heutige, ideale Norm von 55 cm ab Schienenoberkante auf.

Selbst die Gleise 1 und 2 sind trotz der Benützung durch die S-Bahn-Kompositionen der ÖBB (Talente und Wiesel) noch nicht auf einer Höhe von 55 cm.



Abbildung 9: Die Bahnsteighöhen im Bahnhof Lindau-Insel stimmen nicht mit den Einstiegshöhen der ÖBB-Fahrzeuge vom Typ „Talent“ überein (Gleis 1) Foto: IBSB

1.14 Neubau Fussgängerbrücke Maximilianstrasse – hintere Insel

Mit dem Verzicht auf die Einkürzung der Bahnsteige ist der Neubau einer Fussgängerbrücke über die Bahngleise notwendig. Diese dient einerseits der städtischen Verbindung zwischen der Altstadt und der Hinteren Insel und – ausgerüstet mit Treppen- und Liftzügen – als Zugang von der Altstadt (Maximilianstrasse) direkt auf die (Fern-) Bahnsteige.

1.15 Anschlussgleis für Treibstoffe der Bodensee-Schifffahrt

Der Treibstoff für die Bodenseeschiffe wurde bis vor kurzem mit der Bahn angeliefert. Aus nicht nachvollziehbaren Gründen erfolgt dieser Transport heute per Lastkraftwagen. Dies ist umweltmässig nicht zu verantworten. Es ist deshalb der Gleisanschluss zu den Tank-Anlagen der Bodenseeschifffahrt beizubehalten, zB in Form einer «Rillenschiene» mit Gummifüllung neu zu erstellen. Ein solches, in den Fahrbahnbelag eingelassenes Gleis stellt mit der Gummifüllung kein Hindernis für Fussgänger oder Radfahrer dar.

Der Transport von „bahnaffinen“ Güter mit der umweltfreundlichen Bahn ist ein Erfordernis der Zeit. Ein Bahntransport entlastet die Altstadt-Strassen von nicht ungefährlichen Tanklastwagen.

1.16 Bahn- und Schifffahrts-Museum

Im Zusammenhang mit der Umgestaltung des Bahnhofes auf der Insel ist auch den Bestrebungen für ein Bahn- und Schiffbaumuseum Rechnung zu tragen.

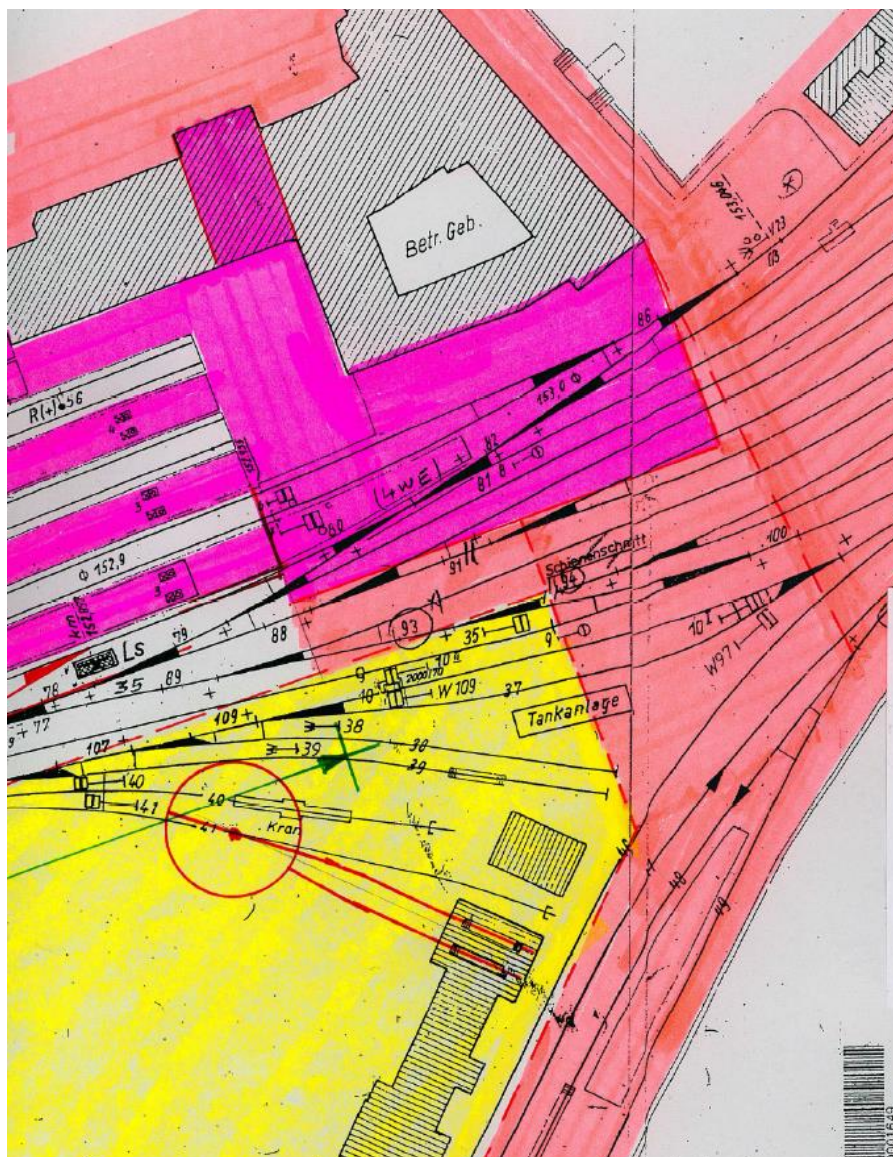


Abbildung 10: Möglicher Anschluss des Bahn- und Schifffahrtsmuseums

2 Neuer Bahnhof Lindau-Reutin

Aus Sicht der Initiative Bodensee-S-Bahn ist der neue Bahnhof Lindau-Reutin für die Erschliessung der Lindauer Stadt auf dem Festland sehr wichtig. Als «Fernbahnhof» ist er jedoch eher ungeeignet. Es ist nicht zu erwarten, dass viele Touristen darauf erpicht sind, in einer eher trostlosen Gegend auszusteigen, um 16-18 Minuten auf einen Shuttle-Zug zur Insel warten zu müssen.

Die Touristen erwarten (zu Recht), dass sie mit der Bahn umsteigefrei in die Mitte des Geschehens, nämlich in die historisch bedeutsame Stadt auf der Insel und an die Schifflanlegestellen, fahren können.



Abbildung 11: Luftansicht des ehemaligen Bahnhofes Reutin mit Einkaufszentrum Lindaupark
Bildnachweis: Wikipedia

2.1 Reutin – ein perfekter S-Bahn-Halt

Der früher von der DB aufgehobene Bahnhof Reutin muss selbstverständlich wieder reaktiviert werden. Mit einem mindestens $\frac{1}{2}$ -h-S-Bahn-Takt ergibt das eine ideale Erschliessung des Haltepunktes Reutin, indem umsteigefreie und rasche Verbindungen nach Bregenz und via die (einspurige) Aeschacher-Kurve nach Friedrichshafen und auf die Insel selbst möglich sind.

2.2 Reutin kann nie Vollknoten sein

In den Planunterlagen wird erwähnt, dass der neue Bahnhof Lindau Reutin zu einem Knoten werden solle. Bei der Streckenstruktur im östlichen Bodensee kann Reutin nie zu einem Vollknoten werden, weil er zu wenige Bahnsteige aufweisen wird (vgl. oben, Abschnitt 1.2).

Skizze Infrastruktur Bahnhof Lindau-Reutin

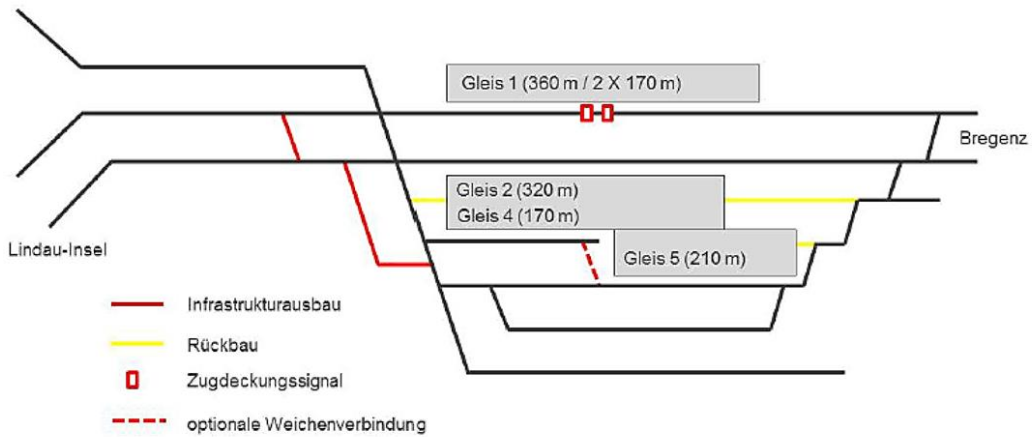


Abbildung 12: Gleis-Schema Bahnhof Reutin

Quelle: «Stadt Lindau (B) - Lindau 21, Zwei-Bahnhofs-Lösung, Regionalbahnhof Insel und Fernbahnhof Reutin 14.04.2014 – Stadtbaudirektor Georg Speth»

Die Längen der geplanten Bahnsteige im Bahnhof Reutin erlauben keine Bedienung mit Doppelkompositionen der internationalen Triebzüge (2x200 bzw. 400 Meter Länge, vgl. oben Abschnitt 1.5).

Die Fahrplan-Vorstellungen der Bayerischen Eisenbahngesellschaft (BEG) als Bestellerin des Angebotes sehen keinen Knoten in Reutin vor:

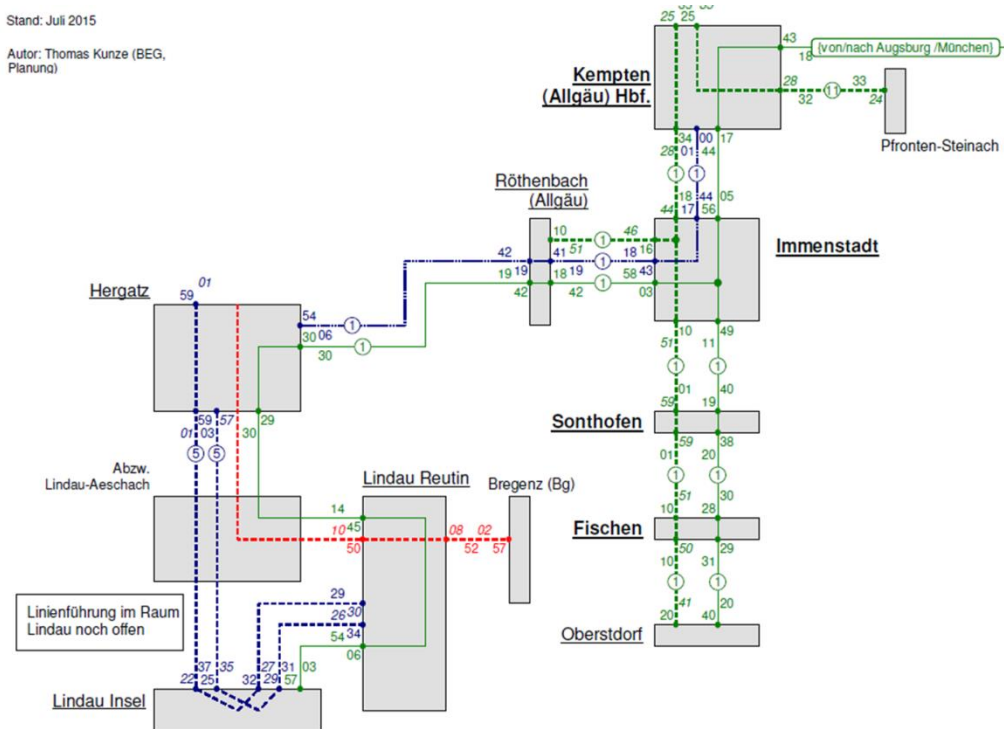


Abbildung 13: Fahrplanstudie der Bayerischen Eisenbahngesellschaft (BEG)

Quelle: Netzgrafik BEG, Juli 2015

2.3 Unakzeptables Fahrplan-Konzept im Raum Lindau

Gemäss obigem offiziellem Fahrplankonzept der BEG (s. Abbildung 13 und 14) müssten die Inselbewohner, wenn sie mit dem RE nach München/Augsburg via Kempten unterwegs sind, zuerst **eine Spitzkehre in Lindau Reutin** in Kauf nehmen. Das bedeutet einen Zeitverlust von mindestens 12 Minuten (8 Minuten Wendezeit in Lindau Reutin, Hin- und Rückfahrt von mindestens je 2 Minuten). Das ist für die wichtige innerdeutsche Verbindung sehr viel. **Dies würde für die 53 Minuten dauernde Bahnreise Lindau – Immenstadt mit der Regionalbahn eine Verzögerung von mehr als 25 Prozent bedeuten. Das ist unakzeptabel.** Die RB Lindau – Immenstadt ist weiterhin direkt von der Insel via Aeschach zu führen.

Das Mengengerüst der BEG stellt ein rudimentäres Fahrplangerüst dar, welches aber nur die Strecken auf bayerischem Territorium betrachtet. Der West-Ast Richtung Friedrichshafen – Singen - Basel/Ulm fehlt.

Im Bahnhof Reutin ist **kein Knoten** vorgesehen. Zwischen dem EC (rote Linie, 2-h- Takt) und der Regionalbahn (grüne Linie, 1-h-Takt) sind keine schlanken Anschlüsse vorgesehen. Von Lindau-Insel nach der Schweiz (St Gallen, Flughafen Zürich, Zürich HB) müssten die Fahrgäste mindestens 18 Minuten (von xx.34 auf xx.52) warten. Umgekehrt ebenfalls 16 Minuten (von xx.08 auf xx.26). **Die zusätzlich erforderlichen Umstiege, Wartezeiten und die längeren Fahrzeiten sind für die Fahrgäste nicht zumutbar.**

Nach Abschluss der Baumaßnahmen im Knoten Lindau und auf den Zulaufstrecken ist das nachfolgend dargestellte Angebotskonzept im Schienenpersonenverkehr vorgesehen:

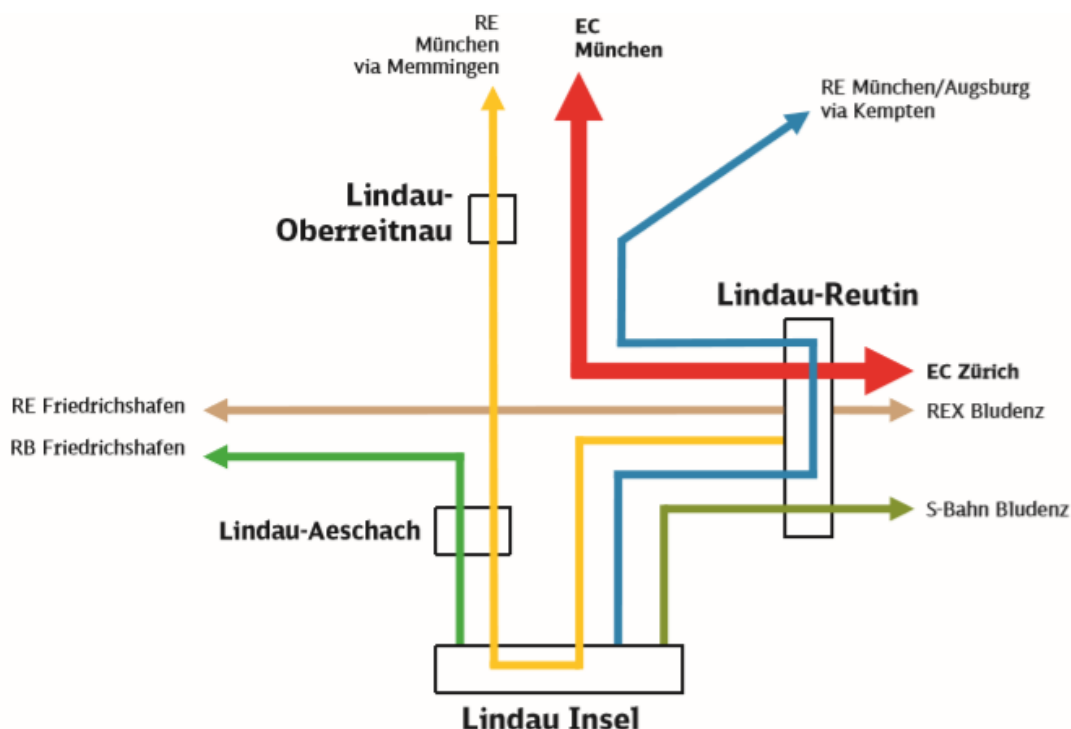


Abbildung 14: Fahrplanstudie der Bayerischen Eisenbahngesellschaft (BEG)

Quelle: Flyer: «Der neue Bahnknoten Lindau, Besser ins Land – besser für die Stadt»

2.4 Mangelhafte Angebotsplanung

Gemäss der BEG Fahrplanstudie müssten die beiden RB von Hergatz via Lindau-Insel (blaue Linie) in Reutin 55 (von xx.34 auf x1.29) bzw. 56 Minuten (von xx.30 auf x1.26) warten. Eine «Wende in sich selbst» ist nicht möglich! Dies würde bedingen, dass die Züge entweder auf Gleisen ausserhalb des Bahnhofes Reutin abgestellt und nachher wieder hereingefahren werden müssten, oder dass sie in das österreichische Netz integriert werden – was in dieser Fahrplanlage jedoch kaum möglich erscheint.

2.5 Reutin gut ins Quartier einbinden

Der neue Bahnhof Reutin wird für das umliegende Wohn-, Arbeits- und Einkaufsquartier eine wichtige S-Bahn-Haltestelle werden. Sie ist deshalb optimal und mit kurzen Fusswegen ins angrenzende Quartier einzubinden, d.h. **die Bahnfahrgäste müssen ohne ebenerdige Überquerung der Bregenzerstrasse zum Lindaupark gelangen können.** Mit der von DB und der Stadt geplanten Fussgänger-Überführung westlich des bestehenden Bahnhofgebäudes ist diese Forderung nicht zu erfüllen.

Die Fussgänger-Überführung ist östlich des Bahnhofgebäudes anzuordnen. Und damit dieser Fussgängerzugang mehr oder weniger mittig der neuen S-Bahn-Haltestelle Reutin zu liegen kommt, ist die ganze Bahnhof-Anlage ostwärts zu verschieben.

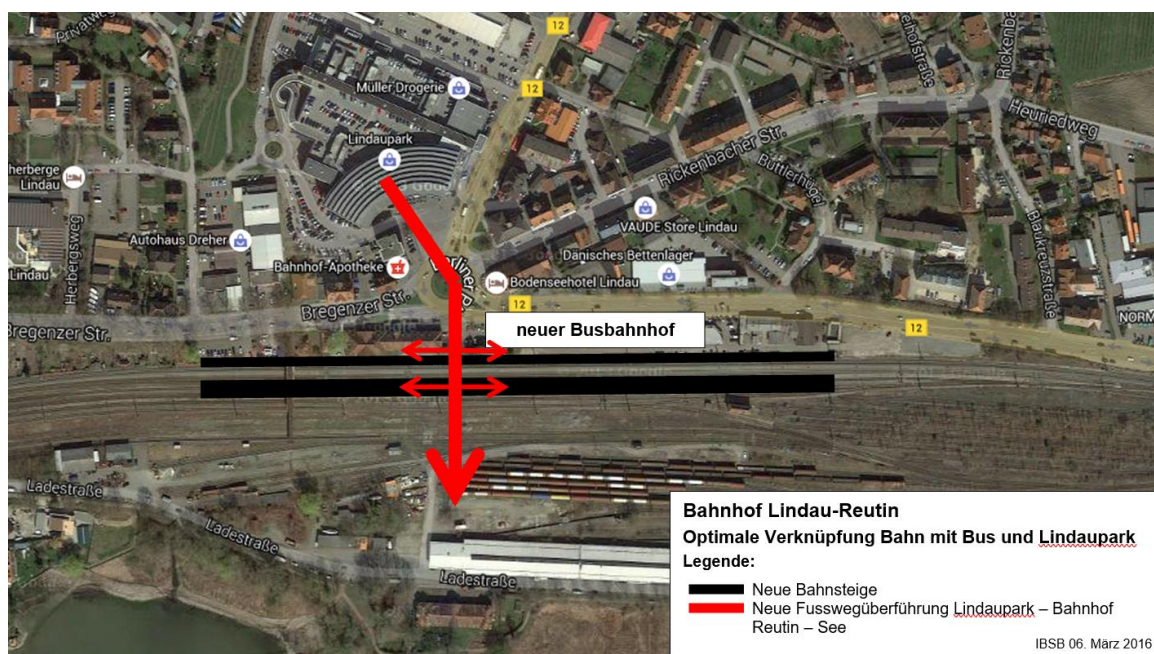


Abbildung 15: Eine optimale Anbindung des neuen Bahnhalles Reutin ins angrenzende Quartier mit einer ausreichend langen Fußwegüberführung ist das A und O einer integralen öV-Förderung.
Quelle: Initiative Bodensee-S-Bahn

Ein **weiterer Änderungs-Punkt** ist eine **möglichst kurze Fussweg-Verbindung zwischen den neuen Bahnsteigen und dem künftigen Busbahnhof.** Dieser kann aus Platzgründen nicht westlich, sondern nur östlich des bestehenden Bahnhofgebäudes angeordnet werden. Die Ein- und Ausfahrten vom/zum Busbahnhof auf die Bregenzerstrasse sind nur östlich des Kreisels „Berliner Platz“ möglich (siehe Abbildung 16).

Die Stadt Lindau hat im Jahre 2014 die gleiche Anordnung der Fussgängerführung vorgeschlagen:

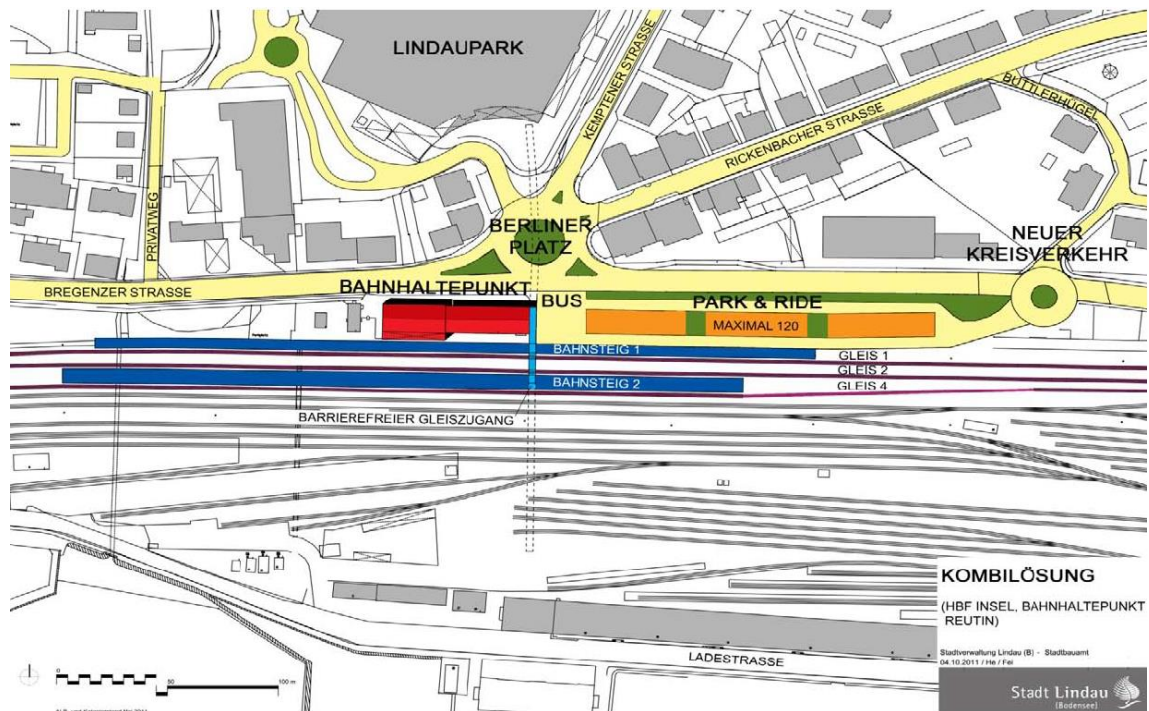


Abbildung 16: Vorschlag Stadt Lindau 2014 mit Fussgängersteg östlich Bahnhofsgelände. Nach Ansicht der IBSB ist anstelle der P+R-Anlage der Busbahnhof dort anzulegen.

Quelle: «Stadt Lindau (B) – Lindau 21, Zwei-Bahnhofs-Lösung, Regionalbahnhof Insel und Fernbahnhof Reutin 14.04.2014 – Stadtbauamt Georg Speth»

Die Initiative Bodensee-S-Bahn hat den obigen Vorschlag bereits vor zwei Jahren allen massgebenden Stellen eingereicht. Offenbar wurden die Gedanken bisher nicht aufgenommen. Wir möchten diesen Vorschlag daher nochmals ausdrücklich bekräftigen.

2.6 Erhalt und Renovation des bestehenden Bahnhofgebäudes

Mit den Vorschlägen der Bodensee-S-Bahn für den neuen Bahnhof Reutin ist es möglich, das bestehende Bahnhofgebäude zu erhalten, zu restaurieren und einer neuen Nutzung zuzuführen. Damit können die Diskussionen um das «beste» neue Gebäude abgeschlossen werden. Zudem kann die markante Baumgruppe westlich des Bahnhofgebäudes erhalten bleiben. Alte Baumbestände sind stadtbildprägend und für die Aufenthaltsqualität in der Stadt äusserst wichtig – nicht nur ästhetisch sondern auch für das Stadtklima (Schattenwurf, Verdunstungskälte, Sauerstoffproduktion, Bindung von Schadstoffen). Sie sollten daher soweit irgendwie möglich erhalten bleiben. Beim Bau der Straassenunterführung Langenweg in Lindau wurde dieser Aspekt leider nicht ausreichend berücksichtigt.



Abbildung 17: Bahnhofgebäude Lindau-Reutin

Bildnachweis: Wikipedia



Abbildung 18: Das erhaltenswürdige Bahnhofgebäude Reutin

Fotonachweis: Wikipedia

2.7 Sieben Minuten Zeitgewinn in Lindau – dafür ab 2030 12 bis 13 Minuten Wartezeit in St. Gallen?

Die Inkohärenz der Bahnplanung im Korridor Zürich – Lindau – München ist offensichtlich:

- Einerseits wird das Argument des Zeitgewinns der EC Zürich München von 7 Minuten durch die Meidung des Inselbahnhofes hervorgehoben. Dieser Zeitgewinn mag durchaus zutreffen.
- Andererseits zeigen die Netzfahrpläne des schweizerischen Bundesamtes für Verkehr (BAV) und der SBB auf, dass mit den Ausbauzuständen 2030 bzw. 2035 für die EC Zürich – München in St. Gallen systematische Halte von jeweils 12 bzw. 13 Minuten (!) eingeplant sind (St. Gallen an xx.19, ab xx.32 resp. St. Gallen an xx.24, ab xx.40 bzw. 41), siehe folgende **BAV/SBB-Netzgrafiken**:

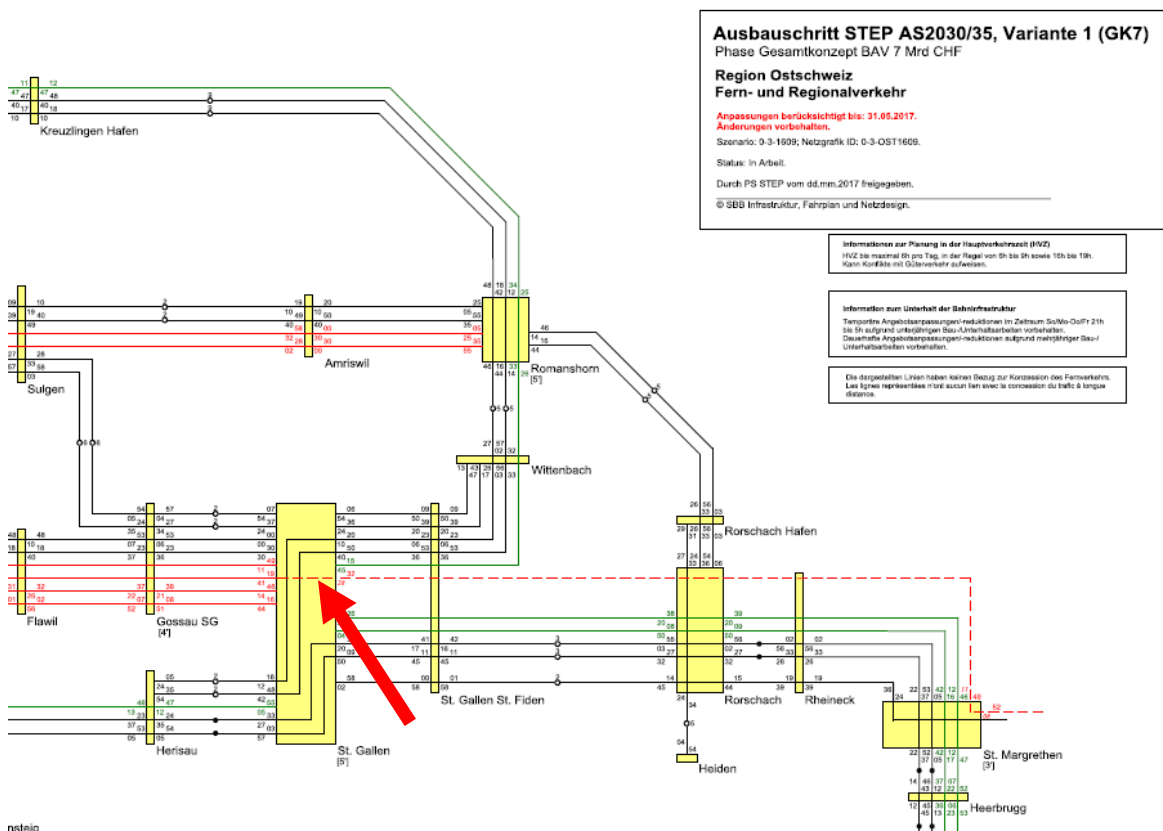


Abbildung 19: Netzgrafik Ausbauschritt 2030 (7 Milliarden CHF)

Quelle: BAV/SBB

Ausbau schritt STEP AS2030/35, Variante 1 (GK7)
 Phase Gesamtkonzept BAV 7 Mrd CHF

Region Ostschweiz
Fern- und Regionalverkehr

Anpassungen berücksichtigt bis: 31.05.2017.
Änderungen vorbehalten.

Szenario: 0-3-1609; Netzgrafik ID: 0-3-OST1609.

Status: In Arbeit.

Durch PS STEP vom dd.mm.2017 freigegeben.

© SBB Infrastruktur, Fahrplan und Netzdesign.

Informationen zur Planung in der Hauptverkehrszeit (HVZ)
 HVZ bis maximal 6h pro Tag, in der Regel von 6h bis 9h sowie 16h bis 19h.
 Kann Konflikte mit Güterverkehr aufweisen.

Information zum Unterhalt der Bahninfrastruktur
 Temporäre Angebotsanpassungen/-reduktionen im Zeitraum So/Mo-Do/Fr 21h bis 5h aufgrund unterjähriger Bau-/Unterhaltsarbeiten vorbehalten.
 Dauerhafte Angebotsanpassungen/-reduktionen aufgrund mehrjähriger Bau-/Unterhaltsarbeiten vorbehalten.

Die dargestellten Linien haben keinen Bezug zur Konzession des Fernverkehrs.
 Les lignes représentées n'ont aucun lien avec la concession du trafic à longue distance.

Abbildung 20: Vergrößerung des Titelkopfes von Variante 1 (7 Milliarden)

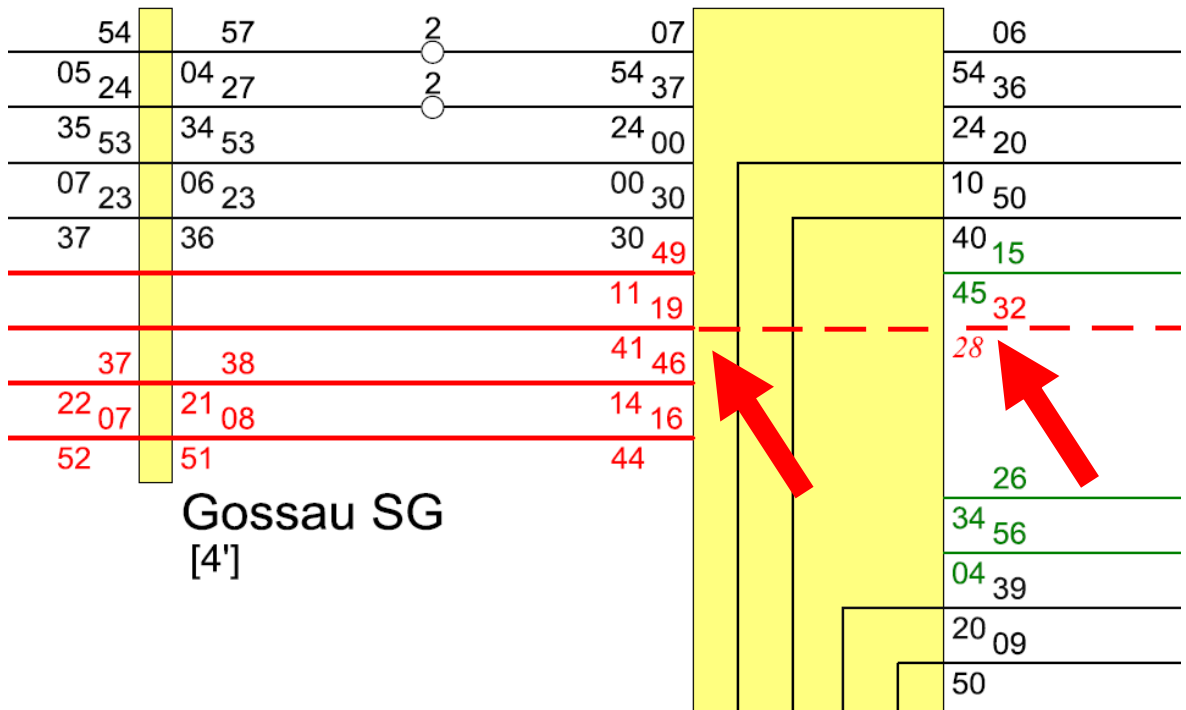


Abbildung 21: Ausschnitt Ausbaus schritt 2030

Quelle: BAV/SBB

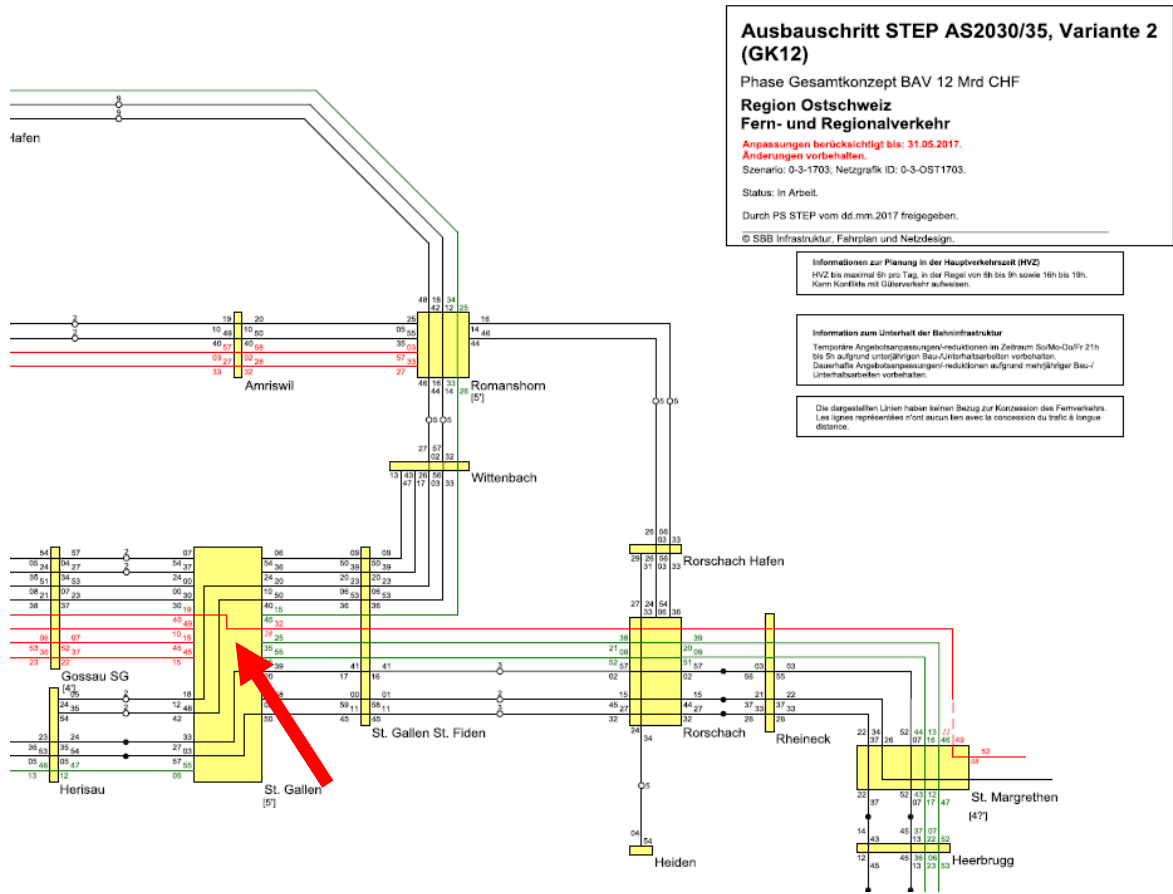


Abbildung 22: Netzgrafik Ausbauvariante 2035 (12 Milliarden CHF)

Quelle: BAV/SBB



Informationen zur Planung in der Hauptverkehrszeit (HVZ)
 HVZ bis maximal 6h pro Tag, in der Regel von 6h bis 9h sowie 16h bis 19h.
 Kann Konflikte mit Güterverkehr aufweisen.

Information zum Unterhalt der Bahninfrastruktur
 Temporäre Angebotsanpassungen/-reduktionen im Zeitraum So/Mo-Do/Fr 21h bis 5h aufgrund unterjähriger Bau-/Unterhaltsarbeiten vorbehalten.
 Dauerhafte Angebotsanpassungen/-reduktionen aufgrund mehrjähriger Bau-/Unterhaltsarbeiten vorbehalten.

Die dargestellten Linien haben keinen Bezug zur Konzession des Fernverkehrs.
 Les lignes représentées n'ont aucun lien avec la concession du trafic à longue distance.

Abbildung 23: Vergrößerung des Titelkopfes von Variante 2 (12 Milliarden)

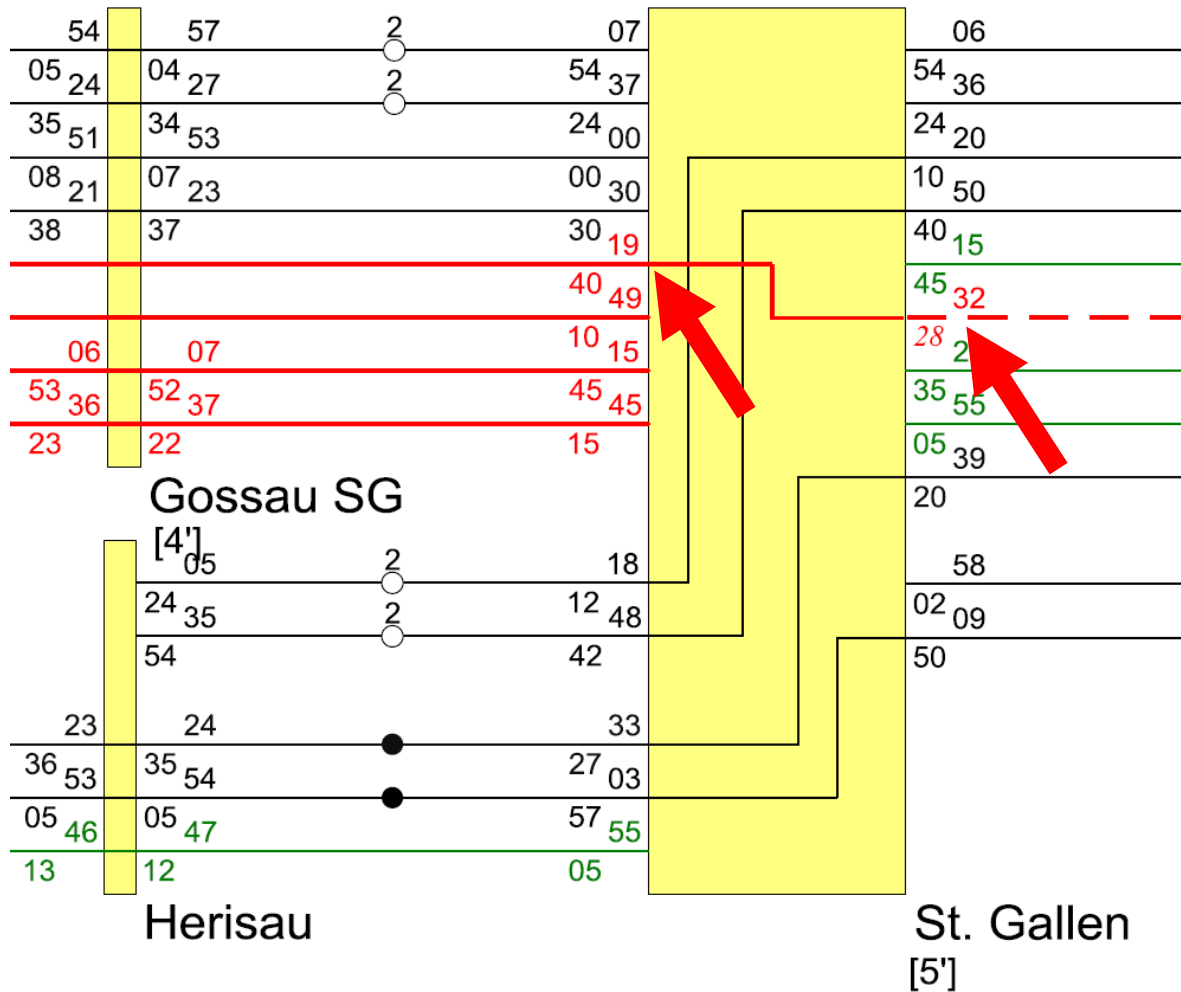


Abbildung 24: Ausschnitt aus Ausbauschnitt 2035

Quelle: BAV/SBB

2.8 Neigetechnik – ein Auslaufmodell

Die DB und die SBB wollen auf der Achse Zürich – München auf die Neigetechnik setzen. Diese Technik hat sich nicht bewährt, weil sie insgesamt zu teuer ist (Anschaffung und Unterhalt des Rollmaterials) und nicht mängelfrei fahrbar ist. Es ist ja bekannt, welches Chaos beim Nichtfunktionieren der Neigetechnik angerichtet wird, weil die Fahrzeuge mit ausgeschalteter Neigetechnik bzw. konventionelle Ersatzfahrzeuge länger unterwegs sind als Neigetechnik-Fahrzeuge.

Die Neigetechnik-Fahrzeuge sind bei einem grossen Teil der Fahrgäste nicht beliebt – wegen Übelkeit. Das Wageninnere ist zudem beengt, weil die Wagenkästen nach oben eingezogen sind. Neigetechnikzüge können unseres Wissens nicht mit Tiefeinstiegen versehen werden und daher nie barrierefrei betrieben werden. Der Ein- und Auslad von Rollstühlen mit Hilfsmitteln (Lifts, etc.) ist zeitmässig sehr aufwändig und ist für grosse Zeitverluste anfällig. Insgesamt ist die Neigetechnik ein untaugliches Mittel für angedachte Reisezeitgewinne.

Weder bei der DB noch bei der SBB wird die Neigetechnik systematisch weiterverfolgt. Die bestehenden Fahrzeuge (ICN und ETR 610) werden zwar noch gefahren, aber neues Rollmaterial mit Neigetechnik wird kaum mehr angeschafft.

Es bleibt also nur ein Infrastrukturausbau, wenn Zeitgewinne herausgeholt werden sollen. Daran führt kein Weg vorbei. Auf der Achse Lindau – Memmingen – Buchloe wären dies zB die gestreckte Linienführung südlich von Memmingen (Abkürzung der Tannheimer Kurve für den Fernverkehr).

2.9 Taktverdichtungen wichtiger als (kleine) Reisezeitgewinne

Für die Konkurrenzfähigkeit des Bahnverkehrs gegenüber anderen Verkehrsträgern (Flugzeug und Bus) entscheidender als (marginale) Reisezeitgewinn durch die Neigetechnik sind vor allem Taktverdichtungen. Im Falle der Destination Zürich – München stellt der geplante 2-h-EC-Takt Zürich – München gegenüber den heutigen, absolut dürftigen vier täglichen Verbindung durchaus eine merkbare Verbesserung dar. Für die aus europäischer Sicht relativ kurze Distanz von ca. 243 km Luftlinie bzw. 316 km Fahrstrecke ist jedoch ein Stundentakt das absolute «Muss».

2.10 Pünktlichkeit entscheidet

Neben der massiven Taktverdichtung ist eine absolute Zuverlässigkeit die beste Referenz und das beste Markenzeichen für den Bahnverkehr. Verspätungen und Bus-Ersatzverkehre vermiesen den Bahnverkehr nachhaltig.

Zur Erhöhung der Pünktlichkeit empfiehlt sich der möglichst durchgehende Doppelspurausbau der Bahnstrecken im Bodenseeraum (Bodenseegürtelbahn Radolfzell – Friedrichshafen, Lochau-Hörbranz – Bregenz-Hafen, etc.)

Wir bitten Sie um Berücksichtigung unserer Anträge und grüssen Sie freundlich

Frieder Staerke
Co-Präsident
Mozartstrasse 12
D- D-88677 Markdorf
Tel +49 7544 742 179
E-Mail carola.frieder.staerke@web.de

Wolfgang Schreier
Co-Präsident
Rothausstrasse 16
CH-8280 Kreuzlingen
Tel +41 71 688 28 37
E-Mail wmschreier@bluewin.ch

Ulrich Bauer
Co-Präsident
Schickhardstrasse 11
D-88239 Wangen i.A.
Tel +49 7522 64 02
E-Mail Bauer-Wangen@t-online.de

Paul Stopper
Dipl. Bauing. ETH/Berater der IBSB
Falmenstrasse 25
CH-8610 Uster
Tel +41 44 940 74 74
E-Mail paul@stopper.ch