

**Planfeststellung für das Bauvorhaben „Projekt Knoten Lindau“,  
Planungsbereich Aeschach - Staatsgrenze D/A, 1. Baustufe, Planfest-  
stellungsabschnitt 2, Elektronisches Stellwerk (ESTW) Lindau  
und Bau eines neuen Durchgangsbahnhofes auf dem Festland in  
Lindau-Reutin**

**Gemeinsame Stellungnahme PRO BAHN Bayern e.V. und  
PRO BAHN Baden-Württemberg e.V.**

**0. Präambel**

**1. Erfordernisse des Fernverkehrs**

- 1.1 Langzeitiges Betriebskonzept mit Entwicklungsprognosen
- 1.2 Einbeziehung von Wettbewerbern zur Deutschen Bahn

**2. Erfordernisse des Regionalverkehrs**

- 2.1 Betriebskonzept, Verflechtung mit dem Fernverkehr
- 2.2 Gleisbelegungsstudie
- 2.3 Anbindung des Stadtbus- und Regionalverkehrs

**3. Erfordernisse des Tourismus**

**4. Zusammenfassung**

## **0. Präambel**

PRO BAHN dankt für die Überlassung der Planfeststellungsunterlagen und für die Gelegenheit zur Stellungnahme.

PRO BAHN anerkennt die dem Planfeststellungsverfahren zu Grunde liegende Notwendigkeit einer grundlegenden Sanierung des Bahnknotens Lindau und einer konkurrenzfähigen Verbesserung der Fernverkehrsachse Zürich-Lindau-München. Allerdings muss deutlich heraus gestellt werden, dass der gesamte Planungsprozess in Teilbereichen offenbar noch nicht optimiert ist. Wesentliche überregionale Auswirkungen und Folgen für den touristischen Verkehr am Bodensee erscheinen nicht oder nicht ausreichend berücksichtigt zu sein.

Der Fahrgastverband PRO BAHN konzentriert sich in dieser Stellungnahme als konstruktivem Planungsbeitrag zielgerichtet auf die satzungsgemäße Wahrnehmung wesentlicher Fahrgastbelange. Dabei wird jedoch vorausgesetzt, dass alle weiteren Sachgebiete verantwortlich von dritter Seite kompetent geprüft werden, beispielsweise Umwelt- und Finanzierungsfragen. PRO BAHN bittet um die Gelegenheit zur weiteren begleitenden Mitwirkung insbesondere hinsichtlich der fortschreitenden Detailklärung grundsätzlicher Nutzerfunktionen, welche jetzt noch nicht abschließend bewertet werden können.

## **1. Erfordernisse des Fernverkehrs**

### **1.1 Langzeitiges Betriebskonzept mit Entwicklungsprognosen**

Aus den Planfeststellungsunterlagen ist ein konzeptioneller Fahrplan, der die Anschlussbeziehungen und Fahrtstreckenverläufe (Haltepunkte / Verknüpfungen) aufzeigt, nicht ersichtlich. Dadurch ist jetzt eine sachgerechte Beurteilung der praxisorientierten Leistungsfähigkeit der geplanten Anlageninvestitionen und der landesweiten Netzwirkung nicht möglich.

Die als Anlage I -11a enthaltene Gleisbelegungsstudie Bahnhof Lindau - Reutin (neu) (Kurzwenden ÖBB und Lokwechsel Cargo) lassen jedoch einige Konfliktsituationen erkennen, dies betrifft insbesondere die Anschlussbeziehungen zwischen Zügen des Fern- und Regionalverkehrs (Beschreibung siehe Kapitel 2.2)

### **1.2 Einbeziehung von Wettbewerbern zur Deutschen Bahn / DB AG**

Derzeit betätigen sich im Umfeld von Lindau die drei staatseigenen Bahnen aus Deutschland, Österreich und der Schweiz als EVU. Ob weitere Eisenbahnverkehrsunternehmen Interesse an zusätzlichen Schienenverkehren in dieser Region haben ist uns nicht sicher bekannt. Jedoch sind zahlreiche touristische Gelegenheitsverkehre ein sicheres Indiz für vorhandenes Marktpotential. Aus den Antragsunterlagen ist für uns nicht ersichtlich, ob mögliche Interessen anderer EVU / ÖBB im Sinne eines freien Marktzuganges entsprechend den Regeln der Europäischen Union ausreichend berücksichtigt sind.

## 2. Erfordernisse des Regionalverkehrs

### 2.1 Betriebskonzept, Verflechtung mit dem Fernverkehr

Erfolgreicher Schienenverkehr hängt sehr wesentlich ab von einer perfekten und zeitlich engen Verflechtung des Regionalverkehrs mit dem Fernverkehr und der folgerichtigen Netzwirkung. Die vorliegenden Planungen sagen zu den erwünschten, fallweise gut nachgefragten Verkehrsbeziehungen wenig Konkretes aus. Es sollte vorausgesetzt werden, dass der **zweigleisige Ausbau** und möglichst auch die **Elektrifizierung** der Strecke Friedrichshafen-Lindau bis zur Inbetriebnahme des veränderten Bahnknotens Lindau fertig gestellt sind, um wesentlichen Konfliktstoff der langfristig sehr wichtigen Relation Basel/Ulm-Vorarlberg zu entschärfen.

### 2.2 Gleisbelegungsstudie

Wichtige Hinweise auf die geplante Betriebsführung können der als Anlage I - 11a enthaltenen Gleisbelegungsstudie Bahnhof Lindau - Reutin (neu) entnommen werden.

Aus Sicht von PRO BAHN sind hier folgende Problempunkte erkennbar:

- die Fernverkehrszüge Zürich-München und der Gegenrichtung benutzen dasselbe Gleis,
- die Anschlusszüge von/nach Ulm und von Basel nach München benutzen dasselbe Gleis am selben Bahnsteig wie die Züge München-Zürich und umgekehrt, wobei eine Verspätung des Zuges aus Basel um mehr als 10 Minuten dazu führt, dass dessen Verspätung auf den Zug nach Ulm übertragen wird, obwohl voraussichtlich niemand aus dem Zug von Basel nach Ulm umsteigen wird, weil er sonst die Strecke Friedrichshafen-Lindau hin und zurück führe; überdies sind die Umsteigezeiten mit mehr als 15 Minuten Richtung Zürich oder gar mehr als 25 Minuten Richtung München in den Fernverkehr für Reisende aus dem IRE aus Ulm äußerst unattraktiv,
- die Züge von München nach Basel und von/nach Bregenz benutzen dasselbe Gleis,
- das Umsteigen von Basel Richtung Bregenz/Arlberg muss über die die Bahnsteige verbindenden Treppen erfolgen, ebenso wie das Umsteigen von/nach Bregenz in den Zug von/nach Ulm und umgekehrt, der Fernverkehrszug nach Zürich wird aus Basel/Friedrichshafen offensichtlich nicht erreicht,
- das Umsteigen aus dem von München über Kempten eingefahrenen Zug in den Fernverkehrszug nach Zürich ist gemäss vorliegender Studie nicht möglich, da der Weg über die Bahnsteigtreppe zu lange dauert,
- während der Taktzeit des Fernverkehrs München-Zürich bleibt Gleis 4 frei: entweder, um Verspätungen des aus München kommenden Zuges, der ja rund 100 km eingleisige Strecke hinter sich hat, auffangen zu können, oder um bei konventionellen Zügen ein Umfahrgleis für den Traktionswechsel SBB-E-Lok / DB-Diesellok frei zu halten. Sollte es zu der eigentlich aus Sicht einer Netzwirkung günstigen Kreuzung der Fernverkehrszüge in Lindau kommen, während wegen noch nicht vorhandener Elektrifizierung auf dem deutschen Abschnitt weiterhin der Lokwechsel notwendig bleibt muss zwangsläufig einer der genannten Nahverkehrszüge weichen und steht damit als Zu- oder Abbringerzug nicht mehr zur Verfügung.

### **2.3 Anbindung des Stadtbus- und Regionalbusverkehrs**

In den Antragsunterlagen wird offensichtlich davon ausgegangen, dass das Lindauer Stadtbussystem mit täglich vier Linien und halbstündiger Bedienung, bei dem sich alle acht Busse jeweils zur halben Stunde am zentralen Umsteigepunkt vor dem Reutiner Bahnhof treffen, bestehen bleiben kann. Nicht in den Plänen berücksichtigt ist die Linie 10, die in der Touristensaison den Parkplatz P1 im nördlichen Reutin **mit der Insel** verbindet. Diese kann somit nur mit den anderen Linien verknüpft werden, wenn sie einen Platz der Regionalbusse belegt. Ein Areal für künftig denkbare Erweiterungen ist nicht erkennbar. **Insgesamt wird die Relation Zug / Schiff problematisch gesehen.**

Für Regionalbusse ist ein weiterer Bussteig mit sechs Busplätzen vorgesehen. Für eine Ausdehnung des Fahrtenangebotes oder des Liniennetzes bei jetzt schon vier Linien scheint die Zahl von sechs Busplätzen auch zu knapp bemessen. Dies wird besonders dann der Fall sein, wenn die Inselanbindung nur mit Bussen geschehen soll, wobei zwei Gelenkbusse die Plätze von drei Regionalbussen belegen würden / müssten.

Aus den Antragsunterlagen nicht erkennbar ist die Lage und Größe eines notwendigen Abstellplatzes für Regionalbusse in Ruheposition in vertretbarer räumlicher Anbindung.

### **3. Erfordernisse des Tourismus**

Die heutige unmittelbare Nachbarschaft des Bahnhofs zum Hafen ist ein erheblicher Wettbewerbsvorteil der durch die DB AG sowie von BEG und NVBW als Aufgabenträger des SPNV offensiv vermarktet wird.

Gleichzeitig befindet sich der heutige Bahnhof in unmittelbarer Nähe nahezu sämtlicher touristisch bedeutender Bereiche der Stadt Lindau.

Insbesondere im Tagestourismus und Freizeitverkehr ist davon auszugehen, dass durch diese Wettbewerbsvorteile ein gegenüber anderen Regionen deutlich anderer Modal-Split zugunsten des Schienenverkehrs erreicht wird. Ein großer Teil des Schienennahverkehrs im Bereich Lindau dient zu erheblichen Teilen dem lukrativen Ausflugsverkehr.

Eine Aufgabe oder wesentliche Reduzierung des Schienenverkehrsangebotes zum Inselbahnhof lässt hier erhebliche Verkehrsrückgänge erwarten. Ein zusätzlicher Umsteigevorgang, um vom Bodenseeschiff auf die Züge in die Großräume Ulm/Stuttgart oder München/Augsburg zu kommen, wird insbesondere bei möglichen "Bus-Shuttle-Verbindungen" nur in sehr geringem Masse akzeptiert. Zu klären wären in diesem Falle auch die tariflichen Fragen mit wahrscheinlich zusätzlich Beteiligten. Ein planerisches Konzept für die Bewältigung nennenswerter Touristenströme ist nicht erkennbar.

Für den an- oder abreisenden Mehrtagestouristen muss auf jeden Fall für einen bequemen Hoteltransfer vom Fernverkehrszug zu den Urlaubsquartieren gesorgt werden. Sowohl zur Verfügung stehende Taxistände als auch die Wege mit erheblichen Höhenunterschieden (7,20 m zwischen Bahnsteig und Höhe Verbindungssteg) des beantragten Bahnhofs sind noch nicht als fahrgastfreundlich zu bezeichnen.

Auf die vorgetragenen Bedenken im Textbereich Busverkehr wird zurück verwiesen.

Für touristisch bedeutsame Städte ist die gute Einbindung des Bahnhofs mit seinem gesamten Umfeld in die Infrastruktur und Urbanität der Stadt von sehr wesentlicher Bedeutung. Städte, die den Bahnhof von der alten Nahtstelle weg an den Stadtrand verlegt haben, überlegen heute ernsthaft mit großen finanziellem Aufwand mögliche Ausgleichsmaßnahmen. Hingewiesen sei hier besonders auf die Situation in Kempten und auf interessante Planungen in Eschwege, wo der Stadtbahnhof mit ausdrücklicher Unterstützung der DB AG reaktiviert werden soll >>> [www.eschwege.de](http://www.eschwege.de)

#### **4. Zusammenfassung**

PRO BAHN sieht die vorgelegten Bedenken und Anregungen als konstruktiven Planungsbeitrag im Interesse der Investoren, Betreiber und Bahnreisenden. Denn nur ein auf Dauer funktionstüchtiges Gesamtsystem wird den wohl eher wachsenden Kundenerwartungen gerecht werden können und so den Betreibern insbesondere in funktionaler und kaufmännischer Hinsicht Freude bereiten. Notwendig hierzu ist eine Gesamtplanung, die alle im Bereich Lindau und ggf. auch Bregenz vorhandenen und möglichen Zugangsstellen zur Schiene einbezieht. Hierbei sind auch die Interessen der zu den Stadt- und Regionalbussen sowie zum Schiffsverkehr wechselnden Fahrgäste angemessen zu berücksichtigen. Diese Region lebt sehr wesentlich vom Tourismus!

PRO BAHN bietet dafür umfassende, fachkundige Bemühungen an und bittet um die Gelegenheit zur beratenden Mitwirkung bei den weiteren Diskussionen und Planungen.

Im Übrigen verweisen wir auf die umfangreiche Stellungnahme unseres dafür lokal zuständigen Regionalverbandes Augsburg und Schwaben.

PRO BAHN Baden-Württemberg e.V.  
Josef Schneider, Linkstr. 36, 73230 Kirchheim/Teck

PRO BAHN Bayern e.V.  
Dr. Matthias Wiegner, Schwanthalerstraße74, 80336 München

14. Januar 2004