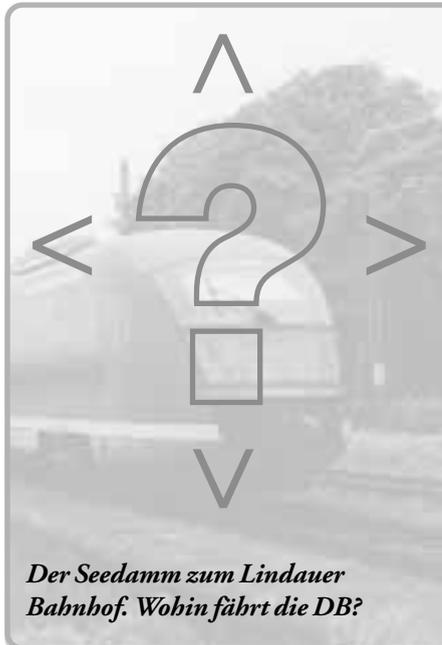


Netz für alle Bürger:

Wohin fährt die Bahn in Lindau?

Von Winfried Karg



Der Seedamm zum Lindauer Bahnhof. Wohin fährt die DB?



Fotos: Engel (3)

➤ Ein Durchgangsbahnhof in Lindau-Reutin und die vollständige Aufgabe des Bahnhofs auf der Insel im Bodensee gehören zu den Wunschprojekten der Deutschen Bahn AG. Doch der Stadtrat leistet Widerstand. PRO BAHN unterstützt diesen Widerstand. Warum?

Schneller werden

Eigentlich geht es nur darum, dass die Bahn schneller werden muss. Schneller von A nach B, von M nach Z. Und auch international muss die Bahn Gas geben, denn diesem Verkehr gehört die Zukunft. Diese Gedanken propagiert die DB AG und findet sich dort gemeinsam mit unserem Verband PRO BAHN. Es ist schließlich auch im Interesse der Fahrgäste, wenn sie schnell an ihr Ziel kommen, und das Verkehrsunternehmen verspricht sich mehr Geld in den Kassen, wenn es die Reisenden von Flugzeug oder Auto abwerben kann. Auch von München nach Zürich könnte die Bahn deutlich gewinnen, dort befördert sie nur noch zehn Prozent der Reisenden und ist mit gut vier Stunden auf der direkten Strecke über Lindau zu langsam. Auf der gut 300 Kilometer langen Strecke finden sich an Werktagen etwa ein Dutzend Flug-

verbindungen, die binnen einer Stunde am Zielflughafen wieder aufsetzen. Mit Anfahrt zum jeweiligen Flughafen, Zeit zum Einchecken und am Ziel wiederum Fahrt in das Stadtzentrum ist das Flugzeug mit etwas Glück immer noch schneller. Da nur vier Zugpaare auf dem direkten Weg verkehren, ist man mit dem Zug zu manchen Tageszeiten über Stuttgart in gut fünf Stunden Fahrzeit auch nicht viel langsamer als über Bregenz. Mit dem Auto ist die Strecke in dreieinhalb Stunden zu schaffen, aber dank der Straßenmaut in Österreich und der Schweiz ist diese Strecke für den deutschen Autofahrer nur mäßig attraktiv. Hier könnte die Bahn also mit schnelleren Verbindungen Reisende gewinnen, eine Position, die auch bei PRO BAHN unbestritten ist.

Angesichts dieser generellen Gemeinsamkeit erstaunt es doch immer wieder, dass Deutsche Bahn AG und PRO BAHN regelmäßig unterschiedlicher Ansicht sind, wenn es um den richtigen Weg geht, dieses Ziel zu erreichen. So strebt die DB zum Beispiel an, den Bahnhof Lindau von der Insel im Bodensee aufs Festland zu verlegen, um die Fernzüge München – Zürich zu beschleunigen, während PRO BAHN dies für den falschen Ansatz hält; vorerst letzte Stufe in dieser Meinungsverschiedenheit war das Anhörungsverfahren der

Regierung von Schwaben zu dieser Bahnhofsverlegung, bei dem die PRO BAHN-Landesverbände Baden-Württemberg und Bayern sowie der Regionalverband Augsburg und Schwaben schriftlich und mündlich Widerspruch einlegten.

Der Stadtkern auf der Insel

Der historische Stadtkern der Kreisstadt Lindau mit ihren etwa 24.000 Einwohnern liegt auf einer Insel im Bodensee. Zum Festland führt ein Damm mit zwei Bahngleisen sowie einem Fuß- und Radweg. Die einzige Straßenverbindung befindet sich am anderen Ende der Insel. Die DB, die Bayerische Staatsregierung und die Industrie- und Handelskammer Schwaben verfolgen seit Jahren das Ziel, den Lindauer Bahnhof von der Insel auf das Festland zu verlegen. Die Gründe der Staatsregierung für diese Haltung sind nicht bekannt; die DB gibt die Beschleunigung des Zugverkehrs München – Zürich sowie den Bau eines elektronischen Stellwerks und damit verbundene Einsparungen als Motivation an, zudem würden auf der Insel nur 3.000 Einwohner erreicht. Daher will die DB auf dem Festland, wo mehr als 21.000 Lindauer wohnen, an der Strecke Lindau – Bregenz im Stadtteil Reutin einen neuen Bahnhof bauen, an dem sie



Schweiz und Österreich fahren elektrisch: Intercity bei der Einfahrt in den Bahnhof Lindau.

dann den gesamten Personenverkehr abwickeln will. Der regionale Güterverkehr ist ohnehin bereits durch DB-Railion (bisher DB-Cargo) eingestellt worden.

Die Schweiz fährt elektrisch

Der elektrische Fahrdrat reicht von Süden nur bis Lindau. Der fehlende Anschluss der Schweiz an das elektrische Netz in Bayern ist vor allem aus der Sicht der SBB ein Hemmnis für die Verkehrsabwicklung auf dem direkten Weg nach München und in Richtung Wien und Osteuropa. Bisher fahren die durchgehenden Züge auf deutscher Seite mit Dieselloks bis Lindau, wo sie von einer schweizerischen E-Lok übernommen werden, die den Zug dann bis Zürich zieht. Die DB sah vor, diese Linie komplett auf dieselbetriebene ICE-Züge mit Neigetechnik umzustellen; so wäre der Lokwechsel in Lindau entfallen und der vorgesehene Ausbau der Strecke München – Lindau auf Neigetechnik hätte eine deutlich schnellere Fahrzeit ermöglicht. Die Schweizerischen Bundesbahnen SBB standen dieser Lösung schon immer skeptisch gegenüber, da sie generell möglichst keine Dieselmotoren auf ihren Strecken wünschen und zudem durch die Triebwagenlösung ein Anhängen von Verstärkungswagen für die innerhalb der Schweiz stärker als auf der Gesamtstrecke genutzten Züge nicht möglich ist. Diese Träume der DB gerieten mit den Pannen der Diesel-ICE-Züge der Baureihe 605 ins Wanken und zerplatzten mit deren Abstellung im Herbst 2003 wie eine Seifenblase. Die Schweizer Regierung ihrerseits hat großes Interesse, dass die erwünschte Ver-

kehrsverlagerung auf die Schiene durch die gerade entstehende neue Alpentransversale NEAT nicht durch zu langsame Zulaufstrecken ausbleibt; sie würde daher die Elektrifizierung der Strecke München – Lindau finanziell unterstützen. Die Medienberichte sprechen teilweise von einem Zuschuss, an anderen Stellen ist auch von einem zinslosen Darlehen die Rede. Auf deutscher Seite ist allerdings umstritten, welche der beiden möglichen Strecken elektrifiziert werden sollte. Die südliche über Kempten und Immenstadt ist zweigleisig ausgebaut und bindet ein größeres Einzugsgebiet an, weist allerdings größere Steigungen auf. Die nördliche und steigungsärmere Route über Memmingen ist 21 Kilometer kürzer ist als die Südstrecke, allerdings auf 108 Kilometern eingleisig – sie soll nach den derzeitigen Plänen für die Elektrifizierung bevorzugt werden. Wie auch immer, dieses Vorhaben ist auf deut-

licher Seite durch ständige Finanzierungslücken dank der Pannen bei der Lkw-Maut und anderer Haushaltslöcher so fraglich, dass sich kein Politiker mit irgendwelchen Aussagen festlegen will. Zwar wirft die Bayerische CSU-Regierung der rot-grünen Bundesregierung bei jeder sich bietenden Gelegenheit Unfähigkeit und Untätigkeit vor, aber auch das kommt hier nicht zum Tragen. Konzepte, wie die Achse München – Zürich in Zukunft betrieben werden soll, werden derzeit weder von politischen Parteien oder Regierungen noch von Bahngesellschaften öffentlich gemacht – es liegen keine vor. Dennoch soll der Bahnhof auf der Insel verschwinden.

PRO BAHN für den Inselbahnhof

Bereits seit Jahren nehmen Vertreter der PRO BAHN-Landesverbände Bayern und Baden-Württemberg – übrigens mangels Masse bis vor kurzem ohne die aktive Beteiligung von Mitgliedern aus Lindau selbst – bei verschiedenen Gelegenheiten Stellung gegen die Pläne zur Verlegung des Lindauer Bahnhofs von der Insel aufs Festland. Dabei befindet der Verband sich in guter Gesellschaft, da unter anderem örtliche Honoratioren, der Lindauer Stadtrat selbst sowie die Aktionsgemeinschaft Inselbahnhof Lindau für den Fortbestand der jetzigen Lösung kämpfen. Die Gründe der ablehnenden Haltung von PRO BAHN, die in vielen Besprechungen und zahlreichen Schriftsätzen festgehalten wurden, lassen sich im Wesentlichen wie folgt zusammenfassen:

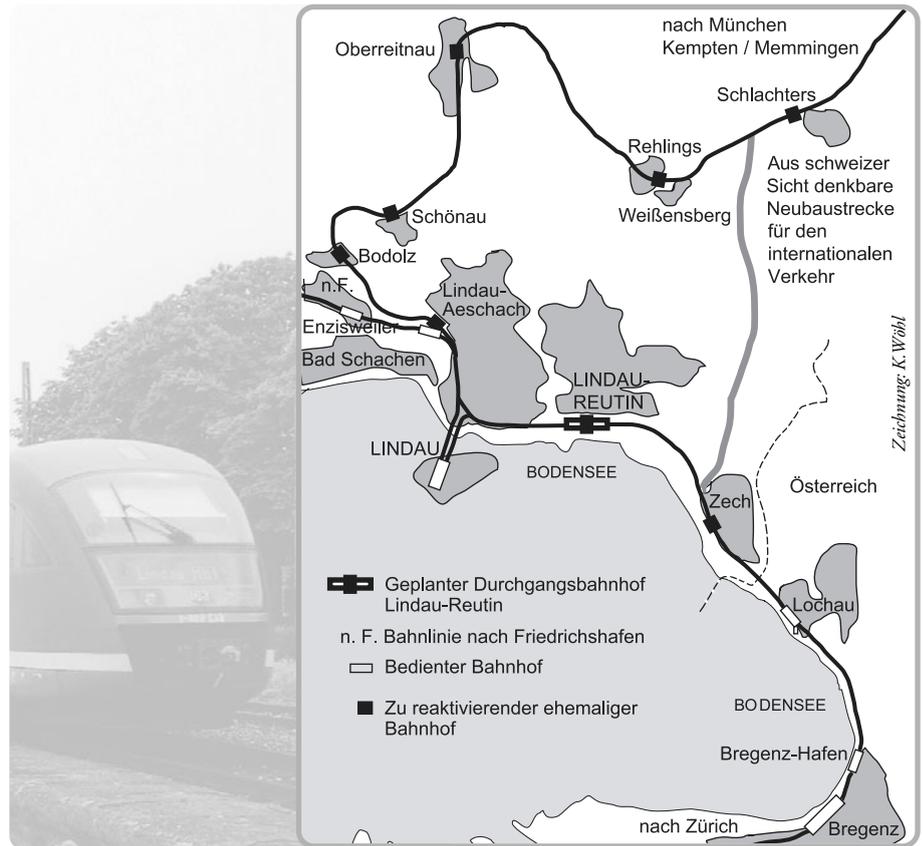
- Ein langfristiges Fernverkehrskonzept für die Achse München – Zürich ist nicht zu erkennen. Eine sachgerechte Beurteilung der praxisorientierten Leistungsfähigkeit der geplanten Anlagen-



Der Bahnhof von Lindau am Hafen: für die Touristen von großer Bedeutung.

investitionen und der landesweiten Netz-
wirkung nicht möglich.

- Wettbewerber zur DB AG werden in die Planungen bisher nicht eingebunden. Derzeit verkehren in Lindau Züge der drei staatseigenen Bahnen aus Deutschland, Österreich und der Schweiz. Ob weitere Eisenbahnverkehrsunternehmen Interesse an zusätzlichen Schienenverkehren in dieser Region haben, ist unklar, jedoch sind zahlreiche touristische Gelegenheitsverkehre ein sicheres Indiz für vorhandenes Marktpotenzial.
- Die von der DB AG bisher vorgesehene Ausstattung des Bahnhofs Lindau-Reutin sieht vier Bahnsteiggleise vor, auf dem Inselbahnhof stehen bisher acht Bahnsteiggleise zur Verfügung. Angesichts der vorgelegten Nutzungsplanung lassen sich zahlreiche Problempunkte erkennen; der gravierendste ist, dass die Bahnsteige regelmäßig mit zwei Zügen zu unterschiedlichen Zielen belegt werden. Diese Mehrfachnutzungen werden dazu führen, dass bei einer Verspätung einer einzelnen Linie die gesamte Gleisbelegung in Lindau-Reutin und die Anschlüsse aus den Fugen geraten. Zudem wird die doppelte Belegung der Bahnsteige dazu führen, dass immer wieder Reisende in den falschen Zug umsteigen.
- Da der Inselbahnhof ein Kopfbahnhof ist, ist das dortige Umsteigen bisher äußerst gut und ohne Treppenstufen zu bewerkstelligen, was nicht nur für Rollstuhlfahrer und Reisende mit Kinderwagen, sondern auch für Urlauber mit Gepäck oder Fahrrad völlig unproblematisch ist. Zudem geht es im Zweifelsfall recht schnell, da am Kopfbahnhof alle Züge bis zum Querbahnsteig fahren und die Regionalzüge meistens aus maximal vier Waggons bestehen. Dagegen soll in Reutin am östlichen Teil der Bahnsteige ein Verbindungssteg entstehen, der 7,20 Meter über den Bahnsteigen verläuft; dieser Höhenunterschied bedeutet 45 Treppenstufen. Um Anschlussverbindungen zu gewähren, sollen die Bahnsteige doppelt, also mit zwei hintereinander haltenden Zügen mit unterschiedlichen Zielen, belegt werden. Der umsteigende Reisende muss dann im ungünstigsten Fall nicht nur an seinem angekommenen Zug vorbei, sondern fast eine weitere Zuglänge gehen, und nach 45 Treppenstufen hinauf und 45 Treppenstufen wieder hinab eine weitere Zuglänge ablaufen, bis er an seinem Anschlusszug gelangt ist.



- Der notwendige Lokwechsel von Diesel- auf E-Lok der Eurocityzüge München – Zürich geht auf der Insel wesentlich schneller als in Reutin, denn im Kopfbahnhof kann die neue Lok sofort am anderen Ende an den Zug heranfahren und muss nicht warten, bis die bisherige Zuglok ihr Platz macht.
- Der Lindauer Inselbahnhof liegt direkt am Hafen, sodass stufenlos und mit wenigen Schritten vom Zug ins Schiff umgestiegen werden kann. Zudem befindet sich der heutige Bahnhof in unmittelbarer Nähe nahezu sämtlicher touristisch bedeutender Bereiche der Stadt Lindau. Ein großer Teil des Schienenverkehrs in Lindau dient dem Tourismus, der sich durch den Verlust des Inselbahnhofs auf die Straße verlagern dürfte. Ein Bus-Shuttle scheidet für die Relation Reutin – Insel aus, da er bei jetzt schon regelmäßigen Staus keine sicheren Anschlüsse bieten kann und zudem deutliche Kapazitätsengpässe aufweisen wird.
- Große Probleme für Güter- und Personenzüge sind nach derzeitigem Planungsstand auch bei Sperrung der Arlbergbahn, beispielsweise bei Abgängen von Muren (Erdlawinen) oder bei Wartungsarbeiten an der Gebirgsstrecke vorgeplant. Personen- und Güter-

züge werden dann von Bregenz über Lindau und München nach Salzburg und Wien umgeleitet.

Fazit aus Sicht von PRO BAHN: Das Ganze ist nicht richtig durchdacht und bietet für die meisten Reisenden zahlreiche Verschlechterungen; Reisende, für die tatsächlich Verbesserungen eintreten, sind nicht erkennbar. Eine deutliche Beschleunigung der Achse München – Zürich ist dadurch sowieso nicht erreichbar, denn der Lokwechsel dauert – solange die Zulaufstrecke aus Richtung München nicht elektrifiziert ist – eher länger als bisher, sodass es im besten Fall um vier oder fünf Minuten gehen kann. Selbst wenn die Fernzüge künftig nicht mehr in Lindau halten, wäre ein Lokwechsel andernorts nötig, solange die deutschen Anschlussstrecken nicht elektrifiziert sind: Die Schweizerischen Bundesbahnen lehnen Züge mit Dieselspeisung generell ab, und für die Weiterfahrt zum Arlberg eignen sich die Dieselszüge auch nicht. Und während man im nicht weit entfernten Kempten 1969 den alten Hauptbahnhof in Innenstadtnähe stillgelegt hatte und heute darüber nachdenkt, wie man die Bahn wieder in die Stadt führt, ist die DB in Lindau auf bestem Weg, den Bahnhof von der jetzigen Ideallage (laut DB: „Peripherie“) an die

tatsächliche Peripherie, nämlich ins bedeutungslose Reutin umzusiedeln, wo auf der Südseite ein Schilfgürtel den Seezugang und -ausblick verwehrt. Auf der Lindauer Insel verpasst man schon mal absichtlich einen Zug: Hier kann man bummeln, zahlreichen gastronomischen Verlockungen erliegen, die Schiffe beobachten oder einfach nur den Bodensee genießen. Was aber mache ich im Vorort Reutin, wenn der Anschluss weg ist? Stadtbusse zählen?

Was will die DB eigentlich?

Beobachter vermuten seit langem, dass es der DB bei der Verlagerung des Inselbahnhofs aufs Festland gar nicht um die Fernzüge München – Zürich geht, sondern um strategische Fragen anderer Art:

- **Immobilienverkauf:** Auf der Insel beansprucht die Bahn bisher eine Menge Fläche, die sie heute nicht mehr braucht. Könnte man den Bahnhof ganz stilllegen und die Schienen herausreißen, wäre dieses Grundstück ein hervorragendes Objekt auf dem Immobilienmarkt am Bodensee, von dessen Verkaufserlös nach Sanierung der Flächen vermutlich immer noch ein ordentlicher Batzen übrig bliebe. Auch ein zuletzt von der DB angebotenes stark verkürztes Stichgleis für einen Pendelverkehr von Reutin aus würde diesen Plan nur geringfügig beeinträchtigen, im Gegenteil: Der Bahnanschluss wäre noch ein Verkaufsargument für die Anwohner im Neubaugebiet.
- **Konkurrenz ausbremsen:** Lindau ist ein bisher nicht entdecktes attraktives Tourismusziel. Reutin würde weder Platz für Tourismussonderzüge bieten noch an der Attraktivität der Insel teilhaben. Auch eine Bodensee-Ring-S-Bahn, die bereits international diskutiert wird, würde der neue Bahnhof nach dem derzeitigen Planungsstand nicht aufnehmen können. Da auch nur ein Güterzuggleis für 700 Meter lange internationale Güterzüge vorgesehen ist, würde die deutsche Strecke für einen vermehrten Güterverkehr über die Alpen zum Flaschenhals. Das hat die Sperrung der Arlbergroute im April 2004 bereits offenbart.
- **Mehr Einnahmen:** Für die Nahverkehrszüge, die bisher den Bahnhof auf der Insel ansteuern, ist Reutin einen halben Kilometer weiter. Die von den Pendelzügen Reutin – Insel zurückzulegende Strecke käme noch dazu, sodass die DB bei Trassengebühren und Fahrpreisen mehr einnehmen könnte als bisher.

Diese Mehreinnahmen müssten von Fahrgästen und den Bundesländern als Bestellern der Zugleistungen aufgebracht werden, die andernorts notwendige Mittel dann hier einsetzen müssten.

Wie könnte eine Lösung aussehen?

Das Planfeststellungsverfahren läuft also weiter; es wird interessant sein zu sehen, ob die von verschiedenen Einwendern vorgebrachten Gründe zu wesentlichen Änderungen führen und ob die DB AG ihre kaum verhüllte Drohung wahr macht und die Stadt Lindau für ihre widerspenstige Haltung mit dem Wegfall der Fernzughalte straft.

Aber vielleicht lässt sich das Interessen-Wirrwarr auf der Basis eines Vorschlags lösen, der nun vor Ort aufkam: Eine Neubaustrecke könnte sich von Bregenz entlang der Autobahn bewegen und dann bei dem Ort Schlachters (deutlich vor dem Bahnhof Hergatz) wieder in die alte Strecke münden. So wäre für Fernreise- und Güterzüge unter Umgehung Lindaus ein tatsächlicher Fahrzeitgewinn zu erreichen, der mit anderen Maßnahmen gebündelt werden muss, damit die Bahn tatsächlich zwischen München und Zürich Reisende vom Flugzeug und vom Auto in den Zug holt. So könnte der Lindauer Inselbahnhof seine Funktion als Knotenbahnhof im Regionalverkehr mit stufenlosem Übergang zum Schiff behalten und

mit geringen Investitionen noch an Attraktivität gewinnen. Die dort tatsächlich nicht mehr benötigten Flächen könnte die DB AG verkaufen und sie würde von etlichen Fahrgästen mit Fahrgeldeinnahmen belohnt.

Eine solche Lösung wäre sicher auch der Stadt Lindau am liebsten, denn während die Insel nur 3.000 Bewohner zählt, haben von durchschnittlich 40.000 Autos, die täglich Lindau ansteuern, mehr als 21.000 ihr Ziel auf der Insel. Die Verlagerung der Zughalte aufs Festland dürfte das Straßenverkehrschaos noch verstärken, was die touristische Attraktivität Lindaus letztlich schmälern würde. Um dem gegenzusteuern, ist ohnehin seit einiger Zeit ein regionales S-Bahn-Netz Westallgäu im Gespräch. Damit würden zahlreiche bereits aufgegebenen Zughalte auf dem Festland wieder in Betrieb gehen. Die Verlegung des Bahnhofs in Lindau stellt sich damit als kurzfristige Einzelmaßnahme dar, die weder mit den volkswirtschaftlichen Interessen noch mit einer langfristigen betriebswirtschaftlichen Planung in Einklang zu bringen ist.

► Weitere Einwendungen von PRO BAHN gegen die Planfeststellung sind im Internet veröffentlicht:

PRO BAHN Baden-Württemberg und Bayern:

www.pro-bahn.de/bayern/lindau.pdf

PRO BAHN Augsburg und Schwaben:

www.pro-bahn.de/bayern/lindau_rv.pdf

Impressum

derFahrgast – PRO BAHN ZEITUNG

erscheint viermal jährlich:
am 1. Februar, 1. Mai, 1. August und
1. November.

Herausgeber und Verlag:

PRO BAHN e.V. Bundesverband,
Schwanthalerstraße 74, 80 336 München,
Tel. 0 89/54 45 62 13, Fax 0 89/54 45 62 14
E-Mail: info@pro-bahn.de
Internet: www.pro-bahn.de

Konto Postbank Köln Konto Nr. 310 548 500,
BLZ 370 100 50

PRO BAHN ist Mitglied im Verbraucherzentrale
Bundesverband e.V. (vzbv), Berlin.

Redaktion:

PRO BAHN, Gretchenstraße 26,
32756 Detmold,
Tel. 0 52 31/30 01 12, Fax 0 52 31/3 23 61,
E-Mail: pbz@pro-bahn.de
Internet: www.der-fahrgast.de
Redaktionsteam Rainer Engel, Detmold (V.i.S.d.P.);
Karl-Peter Naumann, Hamburg;
Joachim Kemnitz, Norderstedt;
Dr. Klaus Schröter, Rheinbach.

Anzeigen und Vertrieb:

Anschrift siehe Redaktion.
Es gilt Anzeigenpreisliste Nr. 20 vom Mai 2004.

Gestaltung:

Steuer Grafik Design, Königsberger Straße 6,
76532 Baden-Baden, Tel. u. Fax 0 72 21/5 31 63,
E-Mail: steuer.grafikdesign@gmx.net

Lektorat:

Text+Design Jutta Cram, Bismarckstraße 52,
86391 Stadtbergen, Tel. 08 21/4 33 95-73, Fax -74,
Internet: www.textplusdesign.de

Druck und Versand:

Rüdiger Eggert, Emmertsgrundpassage 4,
69126 Heidelberg, Tel. 0 62 21/38 03 96,
Fax 0 62 21/38 22 98

Copyright:

2004 PRO BAHN e.V. Bundesverband, München.

Alle Rechte vorbehalten. Nachdruck – auch auszugsweise
– nur mit schriftlicher Genehmigung des Verlages.

Namentlich gekennzeichnete Artikel geben nicht
unbedingt die Meinung der Redaktion wieder.

Redaktionsschluss Ausgabe Februar 2005: 1.12.2004