

LINDAUER BAHNBOTE

Mitteilungsblatt der Aktionsgemeinschaft Inselbahnhof • Dez. 2003

Lindauerinnen und Lindauer – Das Bahn-Management will eure Stadt beschädigen!

Von falschen Zeugen, Zahlen und Zumutungen

Der amtliche Erläuterungsbericht des DB-Managements zu seinen Lindauer Bahnhofsverlegungsplänen umfasst auch ohne die verschiedenen Detailanlagen allein 162 dicht beschriebene Seiten. Schon der intensive Blick auf nur wenige Seiten lässt erkennen, welches Spiel hier gespielt werden soll.

Unter der Kapitelüberschrift „Veranlassung der Maßnahme“ lässt die Bahnschulze als Rechtfertigung ihrer Pläne u.a. schreiben: „Die vorhandenen Eisenbahnbetriebsanlagen in ihrer derzeitigen Ausprägung werden den Anforderungserwartungen an eine attraktive Verkehrsstation nicht gerecht“. Da kam die Immobilien-Anlagegesellschaft der Deutschen Bank in ihrem im Auftrag der DB AG erstellten aber von dieser unter Verschluss gehaltenen Gutachten „Bahnhof Lindau“ bereits 1996 zu einem anderen Schluss. Ihr Fazit: „Zusammenfassend betrachtet, hat das Hauptbahnhofsgebäude in Lindau das Potential, Bench Mark-Funktion (Leitbildfunktion K.S.) für die touristischen Bahnhöfe in Süddeutschland und eine bedeutende Rolle als Imageträger für die DB AG zu übernehmen.“ Das DB-Management ignoriert diese Empfehlung seither und lässt die Anlage teilweise verlottern.

Weiters wird von der DB -Spitze als derzeitiger Nachteil für die Bahn aufgelistet: „Keine Möglichkeit zur Erfüllung berechtigter Kundenanforderungen wie kostenlose Park & Ride Plätze usw.“

Unterschlagen wird mit dieser Darstellung, dass der größte innerstädtische Parkplatz Lindaus gerade mal vier Gehminuten vom Hauptbahnhof entfernt liegt, die Bahn über Jahrzehnte hin den Fußgängersteig über die Gleisanlage nicht kundenfreundlich modernisierte und sich ausdrücklich weigerte, ihre längst ungenutzten Flächen im Westen der Insel-Gleisanlagen für zusätzliche „Park & Ride Plätze“ umzugestalten und zu öffnen.

Das DB-Management führt auch „unattraktive Reisezeiten auf der Relation München-Lindau-Zürich“

als Begründung an und möchte u.a. deshalb den Bahnhof verlegen lassen. Nicht thematisiert wird von ihm, dass die deutliche Verkürzung dieser Fahrzeiten durch Ausbaumaßnahmen, Neigtechnik etc. allein von München nach Lindau um bis zu 38 Minuten als „Projekt Nr. 29a Neue Vorhaben“ in Absprachen mit der EU und der Schweiz längst Bestandteil der Bundeseisenbahnpolitik ist und der entsprechende Baubeginn ursprünglich für das Jahr 1999 geplant war, hätten die DB AG selbst und die Bundesregierung rechtzeitig die dazu nötigen Gelder zur Verfügung gestellt. Dieses Projekt sieht aber keinerlei Bahnhofsverlegung in Lindau vor!

Als zusätzliche Reisezeitverkürzung der EC/ICE-Züge von Lindau nach München sagt das DB-Management auf Seite 55 seines Erläuterungsbe-



Blick auf das Stadtzentrum Lindau mit dem unmittelbar daran und an die Bodenseeschiffahrt angebundenen Hauptbahnhof im Mai 2003. Foto: Schweizer.

richtes weitere zehn Minuten für den Fall der Bahnhofsverlegung voraus. Aktive Eisenbahner in Lindau widersprechen dem massiv und geben als dadurch tatsächlich mögliche Reisezeitverkürzung schlichte 3 Minuten und 40 Sekunden an. Dabei berücksichtigen sie u.a., dass die Fernzüge dann die 1,49 km gerade Strecke von der Abzweigung Aeschach bis zum Inselbahnhof und die 2,45 km von diesem bis zum Bahnhof Reutin nicht mehr, dafür aber die 1,77 km von der Abzwei-

gung Aeschach bis Reutin befahren müssten und, dass sie zwar die engere Kurve am Alpengarten auslassen, dafür jene zwar weitere aber mit fast doppelt so starkem Gefälle versehene Kurve am Holder-eggen passierten müssten. Dass für eine Fahrzeitverkürzung von 3 min 40 sek. rund 25 Mio. € in den Sand nördlich des Reutiner Schilfgürtels gesetzt werden sollen ist nicht überzeugend.

Völlig unlogisch argumentiert das DB-Management, wenn es unterstellt, die Regionalzüge aus Friedrichshafen und dem Allgäu würden für die 1,49 km gerader Strecke von der Abzweigung Aeschach bis zum Inselbahnhof länger brauchen, als für die kurvigen 1,77 km von der gleichen Abzweigung bis zum Bahnhof Reutin.

Reine Augenwischerei, getränkt mit großen Krokodilstränen ist beispielsweise auch die mit vielen Einzelzahlen aus dem Jahre 1998 untermauerte Aussage im Bericht, „dass im Raum Lindau nur etwa 4% bis 7% des Personenverkehrs auf

ment für eine Bahnhofsverlegung. Die Ursachen dafür sind zudem hausgemacht. Wurden doch innerhalb der vergangene vierzig Jahre allein im Stadtgebiet Lindau von den damals drei Bahnhöfen und fünf Haltepunkten zwei Bahnhöfe und vier Haltestellen geschlossen und im Landkreis Lindau die Zahl der Haltestellen und Bahnhöfe von ursprünglich 30 auf sieben reduziert. Damit wird klar, warum heute die Erreichbarkeit des Verkehrsmittels Eisenbahn in der Fläche so umständlich ist. Dagegen hilft keine Lindauer Bahnhofsverlegung. Abschließend sei noch kurz erwähnt, dass die DB-Spitze sich nicht scheut, sich auf falsche Zeugen zu berufen. Einleitend behauptet sie auf S. 7 ihres Berichtes „Die vorliegenden Planungen berücksichtigen den Regionalplan Region Allgäu und insbesondere das sog. Bodenseeleitbild“.

Die Internationale Bodenseekonferenz schrieb aber in ihrem Bodenseeleitbild beispielsweise unter der Ziffer 4. 9. „Bestehende Seetransportverbindungen sind nach ökologischen Gesichtspunkten weiterzuentwickeln ... Dabei sind auch Verknüpfungen mit der Bahn einzubeziehen.“ Und der verbindliche Regionalplan hält u.a. in Punkt 3.4 fest: „Der Personen- und Güterzugverkehr einschließlich der bestehenden Einrichtungen soll auf allen gegenwärtig in Betrieb befindlichen Strecken innerhalb der Region erhalten bleiben.“

Wer nun, wie die Bahnschulze, in Lindau bestehende Einrichtungen wie den Hauptbahnhof auf der Insel entfernen will, damit u.a. den heute noch unmittelbar möglichen Übergang von Bahn und Schifffahrt zerstören und allein im Stadtgebiet die Vernichtung von rund 1,5 Kilometer Bahnlinie von Aeschach auf die Insel und wieder zurück Richtung Reutin plant, sollte nicht so vollmundig falsch Zeugnis ablegen.

Für Lindauerinnen und Lindauer gilt in diesen Tagen ganz akut, was Willi Bleicher vor Jahren formuliert: „Wer kämpft kann verlieren. Wer nicht kämpft, hat schon verloren“.

KARL SCHWEIZER

Altlandrat Henninger:

Was spricht dagegen?

1. Die von Norden, Westen und Osten auf den Eisenbahndamm und den Inselbahnhof gerichtete, in rd. 150 Jahren gewachsene Eisenbahnstruktur trägt und prägt die Erschließung der Inselstadt, aber auch der Stadtteile auf dem Festland in entscheidendem Maße. Straßenbau und bauliche Entwicklung auf dem Festland wurden in Anpassung an das Schienennetz geschaffen. Eine Anpassung und Kompensation des jetzt vorgesehenen teilweisen Wegfalls der Bahnanlagen ist nicht mehr möglich.

Dies gilt insbesondere deswegen, weil es sich bei dem Vorhaben der Bahn nicht um eine Planung nach dem Bundesverkehrswegeplan handelt, vielmehr um eine private Planung der DB-Netz AG. Hier kommt den Belangen der Stadt Lindau (Bodensee) entsprechend höheres Gewicht zu.

2. Diese Belange werden schwer belastet, weil der neue Bahnhof in Lindau-Reutin in den Bereich der bestehenden und weiterbestehenden stärksten straßenmäßigen Belastung gelegt werden soll. Der durch den neuen Bahnhof hinzu kommende Straßenverkehr würde immer wieder zu starkem Rückstau und Stillstand führen.

3. Es kommt hinzu, dass die Bahn die für den Straßenverkehr zur Insel maßgeblichen Schrankenanlagen beibehalten will. Sie würde am Tage rd. 100 Mal geschlossen werden. Das wäre fast das Ende der Zufahrt zur Insel von der A 96, der B12, B31 neu, B18 und B308.

4. Das geplante Kongresszentrum südlich des Inselbahnhofs braucht vollen Eisenbahnanschluss, wenn es nicht dahinkümmern soll.

5. Die Schweizer Bahn betreibt bereits mit Nachdruck die Umgehung Lindaus durch einen nur rd. 6 km langen Gleisneubau von Bregenz zum zweigleisigen Schienenstrang nördlich von Lindau – wegen einer damit erreichbaren Fahrzeitverkürzung von 26 Minuten (auf der Linie München-Zürich). Die Entwertung aller neuen Bahninvestitionen in Lindau-Reutin steht also schon vor der Tür.

KLAUS HENNINGER, CSU
Altlandrat des Landkreises Lindau

Die Berechnungen sind in Frage zu stellen

Als Träger öffentlicher Belange nimmt auch der Bund Naturschutz BN zu den Bahnverlegungsplänen Stellung. Wir zitieren daraus Passagen.

„Die Planungen nehmen unzureichend Rücksicht auf die Nähe des Bodensees. Bei einer Überplanung der Flächen in Reutin muss wegen der unmittelbar angrenzenden wertvollen Schilfzone jede Bebauung so weit irgend möglich nach Norden geschoben werden, um den südlichen Bereich für eine ‚ökologische Entwicklung‘ frei zu halten ... In der Planung ist genau das Gegenteil der Fall. Hier werden die Flächen in Reutin komplett für eine bauliche Nutzung vorgesehen ...

Als echter Fehler in der Planung wird die Herausnahme der Ladestraße aus den Planungen und dem landschaftspflegerischen Begleitplan betrachtet. Durch die Anbindung des Gemeinschaftsgebäudes mit knapp 90 Parkplätzen und der Autoverladestation über die Ladestraße wird neuer Verkehr in die Ladestraße geleitet. Außerdem wird offensichtlich bezüglich der bestehenden Lagerschuppen vorläufig keine Veränderung vorgesehen und der Verkehrsfluss zu diesen Gebäuden bleibt ungebrochen ...

Die Nutzung der bestehenden Lagerschuppen ist nicht definiert, obwohl sie sich innerhalb des Planungsgebietes befinden ...

Die Belastung durch Lärm in Aeschach wird mit Sicherheit

erheblich erhöht ... Der vorgeschlagene Lärmschutz ist völlig unzureichend, da aktive Lärmschutzmaßnahmen nur auf der Neubaustrecke für das zweite Gleis stattfinden. An der Strecke Hasenweidweg-Langenweg sind keinerlei Lärmschutzmaßnahmen vorgesehen ...

Die Berechnung der Ausgleichsflächen ist in Frage zu stellen, da im zeichnerischen und im Textteil die Darstellung der Konfliktbereiche nicht übereinstimmt ... Die Wirkung einiger Ausgleichsflächen muss grundsätzlich in Frage gestellt werden ... Die vorgesehenen Ersatzflächen entlang der Bahnstrecke Lindau-Hergatz erwecken den Eindruck, als seien hier Flächen einer ‚Verwertung‘ zugeführt worden, ohne ein echtes naturschutzfachliches Konzept erkennen zu lassen ...

Fazit: Das Ausgleichskonzept ist nach Meinung des BN unzureichend ... In der Planung fehlen zusätzliche Nahverkehrshaltepunkte z.B. Zech, Eichwald ...

Außerdem ist die Darstellung der ‚Nullvariante‘ Inselbahnhof als Beibehaltung des Status Quo fehlerhaft. Auch im Planungsfall ‚Hauptbahnhof Lindau-Insel‘ würden sowohl in Reutin als auch auf der Insel Flächen frei, die jetzt bereits brachliegen ...“

Der vollständige Text ist im Naturschutzhäusle des BN; Kreisgruppe Lindau am Lotzbeckpark erhältlich.

Großalarm in der Ladestraße – Schon vergessen?

„Großalarm wurde am Gründonnerstag, 12. April, in Lindau ausgelöst: 13 Menschen wurden zum Teil schwer verletzt, nachdem beim Öffnen eines Lastwagens in der Ladestraße giftige Dämpfe ausgetreten waren. Feuerwehr, Technisches Hilfswerk, Polizei und Rotes Kreuz waren mit mehr als 250 Helfern im Einsatz.“

Als an jenem Tag gegen 10 Uhr ein Arbeiter den Laderaum des Lastwagens öffnete, nahm er ätzenden Geruch wahr, bekam Hautreizungen, Atem- und Kreislaufbeschwerden und wurde ins Krankenhaus gebracht. Weitere Nachrichten ließen nichts Gutes vermuten...

Weil zunächst nicht klar war, um welche Chemikalie es sich handelt, war höchste Vorsicht geboten. 50 Menschen wurden evakuiert ... Erst einige Stunden später konnten einige undichte Behälter gefunden werden...“. Lindauer Zeitung vom 31.12. 2001 in ihrem Jahresrückblick 2001.

Wird der ZUP verschoben, bricht das Stadtbussystem zusammen

Eine der Fragen, die der Hauptbahnhof in Reutin aufwirft, ist: Wie kommen die Zugreisenden auf die Insel und in die anderen Stadtteile? Die Bahn macht sich die Antwort sehr einfach. Lindau soll den zentralen Umsteigepunkt des Stadtbusses (ZUP) an den neuen Bahnhof verlegen.

Dass das nicht funktioniert ist allen Kennern des Stadtbussystems klar. Vor Einführung des Busses wurden ausführliche Entscheidungsanalysen gemacht. Man hat viele Standorte untersucht, u. a. die Schrebergärten beim Hallenbad und den Bereich bisheriger Reutiner Bahnhof. Dabei hat man festgestellt, dass die einzige Möglichkeit der jetzige Standpunkt ist.

Wenn der ZUP verschoben wird, bricht das ganze System zusammen.

Die Linienführung wurde so gewählt, dass Staubereiche vermieden werden. Nun sollen alle Busse über den Berliner Platz fahren, die Katastrophe ist vorprogrammiert.

Das ganze Stadtbussystem ist auf 27 Min. Fahrzeit ausgerichtet. Wenn die Busse auf die Insel über die dann meist geschlossenen Bahnübergänge fahren müssen, funktioniert es nicht mehr. Auch die westlichen Bereiche (Unterreitnau, Oberreitnau) werden nicht mehr bedient werden können.

Das Bussystem ist etabliert und wird angenommen. Eine völlig andere Linienführung wäre psychologisch sehr schlecht. Selbst wenn sie funktionieren würde, müssten sich viele Menschen daran gewöhnen und wir würden Fahrgäste verlieren.

Inmitten des täglichen Verkehrsinfarkts: Der Bahnhof in Reutin

Abgesehen davon, dass die DB AG die Ferieninsel Lindau vom Schienenverkehr abkoppeln will, (Originalton des Erläuterungsberichts zur Planfeststellung: „Die Auffassung des Inselbahnhofs einschließlich aller Zuführungsgleise ist ... dringend und unverzichtbar.“), abgesehen davon, dass sie dann alle Züge von West nach Ost quer durch

Planung nicht zu verwirklichen, denn die Zu- und Abfahrt des Reutiner Bahnhofes soll praktisch über den Kreisverkehr am Berliner Platz erfolgen.

Dies ist unmöglich, denn der gesamte Berliner Platz, Kemptener Straße, Rickenbacher Straße und Bregenzer Straße sind heute schon total überfüllt. Jeder kennt die täg-

gen. Hier hat die DB AG freie Kapazitäten ausgemacht. Durchschnittlich zwanzig Reisende zusätzlich in Linie 1 und 2 müssen da leicht drin sein. Ich glaube nicht, dass jemals einer dieser Verkehrsplaner mit dem Stadtbus gefahren ist. Ein Stadtbus hat 25 Sitz- und 48 Stehplätze! Viel Vergnügen! Schulklassen können ja auch die zwei Kilo-



Der schon jetzt mit Autoverkehr überlastete „Berliner Platz“ in Reutin im Mai 03. Nach den DB-Plänen sollen ihm und den dort lebenden und arbeitenden Menschen in Folge einer Verlegung des Hauptbahnhofs in Zukunft noch mehr tägliches Verkehrschaos zugemutet werden. Die Alternative ist die Renovierung und Wiedereröffnung des alten Reutiner Bahnhofgebäudes am unteren Bildrand als Haltestelle für den Regionalverkehr Lindau-Bregenz. Foto: Schweizer.

Aeschach und Reutin zum dortigen Bahnhof und wieder zurück fahren lassen und Wohnhäuser hinter zwei Meter hohen Lärmschutzwänden verschwinden lassen und abgesehen davon, dass sie den neuen Reutiner Bahnhof samt Gleisanlagen nach Süden, Richtung Bodenseeufer verschieben will, wo die Stadt Lindau einen Uferpark plant, der in absehbarer Zeit die Landesgartenschau, bzw. die internationale Gartenausstellung beherbergen soll, abgesehen von all dem ist diese

lichen Staus auf der Kemptener Straße, nur die DB AG nimmt sie nicht zur Kenntnis. Sie spricht nur vom PKW-Stau von und zur Insel. In den Stau am Berliner Platz fahren dann die PKWs von ca. zwischen 400 und 800 Reisenden täglich, je nach Jahreszeit, die dann auf den Bahnhofplatz Parkplätze benötigen. (Diese Zahlen sind nur der gegenwärtige Zustand am alten Standort.) Die Aussteigenden in der selben Zahl gar nicht gerechnet. Ein Teil davon wird den Bahnhof allerdings mit dem Bus erreichen oder verlassen. Stadtbuss-ZUP und Regionalbus-Terminal sind deshalb von der Stadt auf den Bahnhofplatz zu verlegen.

Zum anderen werden ca. 500 bis 1000 Reisende (Ist-Zustand, je nach Jahreszeit), die eigentlich auf die Insel oder auf ein Schiff im Hafen wollten, in Reutin aussteigen und auf die Insel gebracht werden müssen und wieder zurück zum Bahnhof.

Die soll dann der Stadtbuss bewälti-

meter laufen. Aber die Linie 10 und auch die Regionalbusse sollen ja auch zur Inselanbindung beitragen. Also null problema?

Man stelle sich vor: Acht bis zehn Busse des Stadtverkehrs laufen alle dreißig Minuten ziemlich gleichzeitig großteils über den Kreisverkehr am Berliner Platz den ZUP am Bahnhof an. Das geht nur mit busgesteuerter Ampelregelung. Der übrige Verkehr staut sich derweil. Drei bis fünf Minuten später fahren sie wieder los und verteilen sich über den Kreisverkehr. Wieder mit Ampelregelung wie oben. Das selbe gilt für die Regionalbusse. Lindaus Verkehrsinfarkt ist vorprogrammiert und der neue Bahnhof mittendrin.

So ein Plan, wie ihn uns die DB AG vorstellt, nimmt in keiner Weise auf die Erfordernisse unserer Stadtentwicklung Rücksicht. Er gehört in den Reißwolf!

HERMANN DORFMÜLLER
Stadtrat, SPD

Wo finde ich Hintergrundinformationen?

Die nötigen Hintergrundinformationen zu 150 Jahren Geschichte und die Gegenwart von Eisenbahn und Bahnhöfen in Lindau und das Eisenbahnwesen im Landkreis Lindau finden sich u. a. in zwei aktuellen Büchern. Im „Jahrbuch des Landkreises Lindau 2003“, erschienen im Dezember 2003, und in Dr. Winfried Wolf „150 Jahre Lindauer Inselbahnhof und seine drohende Aufgabe im Rahmen der Privatisierung der Deutschen Bahn AG“, Hrsg. GVE-Verlag Dieter Kaddoura, Berlin, Januar 2004. Bestellungen über den Buchhandel oder bei GVE-Verlag, S-Bhf Jannowitzbrücke, 10179 Berlin, Tel. 030/78 70 55 11.

GÖTZ RAUCH
Stadtrat, Bunte Liste

Lärmlawine rollt an

Wie viele Züge sollen denn in einen zukünftigen Hauptbahnhof Reutin rollen? Grundlage für die Antwort auf diese Frage ist der offizielle Lindauer Fahrplan der DB AG, gültig zur Zeit der Einleitung des Planfeststellungsverfahrens des DB-Managements, also jener vom 15. 12. 2002 bis 13.12. 2003.

Danach fahren werktäglich 96 Personenzüge von Lindau ab und nochmals 96 kommen an. Dies macht in der Summe 192 Personenzugbewegungen. Davon sind nur die vier Zugpaare, also acht EC/ICE-Züge München-Zürich durchgehende Züge. Diese entsprechen rund 4,2% des Zugaufkommens. Somit würden auch in einem Durchgangsbahnhof in Reutin zukünftig rund 96% der Züge diesen als Kopfbahnhof, also End- oder Anfangsbahnhof nutzen.

Rechnen wir zu den täglich 8 EC/ICE-Zügen noch das IC-Zugpaar von und nach Dortmund und das ÖBB-D-Zugpaar von und nach Innsbruck, so ergeben sich von allen 192 täglichen Zugbewegungen gerade einmal 12 überregionale Züge mit einem Anteil von zusammen 6,3%. Also sind rund 93% aller Lindauer Züge regionale Züge, für deren Hauptfinanzierung der Freistaat Bayern mit Geldern der Bundesregierung aufkommt.

Würde nun der Lindauer Hauptbahnhof nach Reutin verlegt und kein Zug mehr auf die Insel fahren, ergebe dies für die Menschen von Holdereggen bis zum Berliner Platz folgende Veränderungen:

Die derzeit täglich 38 Personenzüge von und nach Richtung Bregenz außer der acht Zürich/Münchner-EC-Züge würden entfallen, da sie nur noch bis Reutin führen. Hinzu kämen aber die täglich 72 Züge von und nach Richtung Friedrichshafen sowie die 74 Züge von und in das Allgäu. Dies würde statt bisher 46 täglichen Zugbewegungen dann 154 Personenzugbewegungen bedeuten. Dies entspräche einer Steigerung von 100% auf 334,7%

Würden zudem, wie es manche illusorischer Weise vertreten, alle bisherigen Züge, neben einem Bahnhof in Reutin auch den bisherigen auf der Insel anfahren, so entspräche dies auf genanntem Streckenabschnitt einer Steigerung von derzeit 46 Zugbewegungen auf dann 192, was einer Erhöhung des werktäglichen Personenzugauf-

kommens von jetzt 100% auf dann 417% entsprechen würde. Derartige Pläne müssen sich die Lindauerinnen und Lindauer auf Kosten ihrer bisherigen Lebensqualität, Gesundheit und Werte an Wohnungen, Gebäuden und Grundstücken



Blick vom Zeppelin aus auf den Stadtteil Aeschach im Mai 2003. Ihm und den Reutiner AnwohnerInnen der Bahnlinie droht mit einer Bahnhofsverlegung eine massive Einschränkung ihrer bisherigen Lebensqualität durch Lärm. Foto: Schweizer.

nicht gefallen lassen. Werden außerdem doch seit der zunehmenden Abwälzung der Finanzlasten im Alter und bei Krankheit auf die einzelnen Menschen durch die wirtschaftliche und politische „Elite“ dieses Landes der Besitz von Wohneigentumswerten als vorbeugende Lösung propagiert.

Hinzu käme, dass mit dieser drohenden Lärmlawine ein derart häufiges Schließen aller Schranken an den Straßen zwischen Holdereggen und Bregenzer Straße von und zur Insel Lindau einher ginge, dass die verschuldete Stadt zu schnellen Neubauten von Unter- oder Überführungen an den Gleisen genötigt würde, egal ob sie sich dies finanziell leisten könnte oder nicht.

Es gibt also genügend massive Gründe, warum sich in diesen Tagen Lindauerinnen und Lindauer aktiv, einzeln oder in Gruppen gegen diese Planungen der DB-Spitzenmanager wehren müssen, wollen sie nicht von vorn herein auf der Seite der Verlierer stehen.

Als „Ersatz“ für die bisherige Eisenbahnanbindung des Lindauer Stadtzentrums bietet das DB-Management mit seinen Planungen nur die massive Erhöhung des Straßenlärms durch neue Straßenbauten über Aeschach, Holdereggen, Lotzbeckpark oder den Alpengarten, um dann eine zusätzliche Autolawine

über den bisherigen Eisenbahndamm auf die Hintere Insel leiten zu können.

Bei all diesen unakzeptablen Perspektiven, welche die DB-Spitze den Menschen in Lindau und deren Gästen zumuten will, sind die derzeitigen und zukünftigen Güterzüge noch nicht berücksichtigt.

Zur Zeit (Sommer 2003) durchque-

ren laut Angaben von aktiven Lindauer DB-Mitarbeitern täglich vier fahrplanmäßige Güterzüge Lindau. Zu diesen kommen im Schnitt zwei bis drei werktägliche Sondergüterzüge hinzu und an bestimmten Wochenenden der Autoreisezug. Auf Druck des DB-Cargo-Managements stellte der ZAK im Jahr 2002 seinen Mülltransport per Bahn von Lindau nach Kempten ein.

In der Stadtratssitzung vom 27.4. 1999 zu den Auswirkungen des schweizerischen NEAT-Eisenbahnprojektes über St. Margarethen auf Lindau informierte Herr Zimmermann von der Deutschen Bahn AG, dass Lindau zukünftig voraussichtlich von täglich acht Güterzügen durchfahren würde, sechs auf der Strecke Lindau-Friedrichshafen, zwei auf der Strecke Lindau-Kempten. Als Folge der NEAT erwarte die DB AG eine Steigerung um zwei Güterzüge täglich. Die Streckenkapazität über Lindau sei derzeit bei Güterzügen nur zu 30% ausgelastet. Herr Halbritter von der schweizerischen SBB informierte, dass von St. Margarethen täglich drei Güterzüge Richtung Inner-schweiz abfahren würden und mit einer „spürbaren Mehrbelastung der Zubringerstrecken nicht zu rechnen sei ... , insbesondere weil viele Züge auch von der Anzahl der Wagons nicht ausgelastet seien.“

KARL SCHWEIZER

Was bringt der neue Bundesverkehrswegeplan für den internationalen Bahnverkehr im Bodenseeraum?

Um es vorweg zu nehmen: Im neuen Bundesverkehrswegeplan, der im Juli dieses Jahres vom Bundeskabinett beschlossen wurde, finden sich nur wenige konkrete Projekte zum internationalen Bahnverkehr am Bodensee. Genau genommen sind es vier Maßnahmen.

Im vordringlichen Bedarf, das heißt mit der Umsetzung kann bis 2015 gerechnet werden, ist die Ausbaustrecke Ulm-Friedrichshafen-Lindau, bei der 51 Mio. Euro für Begegnungsabschnitte zwischen Lindau und Friedrichshafen vorgesehen sind.

Ferner sieht die aktuelle Bedarfsplanung vor, die Ausbaustrecke München-Memmingen-Lindau für die Neigetechnik tauglich zu machen. Die Kosten dieser Maßnahmen belaufen sich auf 41 Mio. Euro. In diesem Zusammenhang sei noch darauf verwiesen, dass auch alle wichtigen schwäbischen Nahverkehrsstrecken neigetechniktauglich gemacht werden.

hat der Bundesrepublik sogar 50 Mio. Euro Unterstützung angeboten, die inzwischen auf bundesrepublikanischer Seite nicht mehr grundsätzlich abgeschlagen werden. Dafür hört man jetzt von ernsthaften Diskussionen in der Schweiz, ob man es sich angesichts der auch dort nicht mehr so reichlich gefüllten Staatskassen leisten kann, dem Nachbarland den Verkehr zu finanzieren. Auch wenn vor allem von Seiten der bayerischen Staatsregierung immer wieder Hoffnung gemacht wird, dass die Strecke schnell elektrifiziert wird, was aus meiner Sicht auch dringend notwendig ist, sprechen doch viele Gründe dafür, dass es sich hier mehr um politische Scharmützel, denn um ernsthafte Umsetzungspläne handelt.

Diese Position wird nicht zuletzt dadurch genährt, dass der Bundesverkehrsminister in einem Schreiben Ende Oktober dieses Jahres auf eine Untersuchung des Verkehrsaufkommens für das Jahr 2015 für

Bahn fahren – nicht immer, aber immer öfter



Unter der Rubrik internationale Projekte sind die Elektrifizierung der Strecken Ulm-Lindau-österreichische Grenze und München-Memmingen-Lindau-österreichische Grenze mit Investitionskosten von 216 bzw. 180 Mio. Euro aufgeführt. Zum einen stellt sich die Frage der Konkurrenz beider Maßnahmen, zum anderen die grundsätzliche Frage der Umsetzung angesichts der Tatsache, dass im vordringlichen Bedarf für alle internationalen Projekte insgesamt nur 400 Mio. Euro angesetzt sind, also etwa die gleiche Summe, die allein für diese beiden Projekte notwendig ist.

Gerade die Elektrifizierung der Strecke München-Memmingen-Lindau wird im Augenblick von allen Seiten gefordert. Die Schweiz

die Zulaufstrecke des NEAT verweist, wonach nur 5 % des Güterverkehrs zum Gotthard über Lindau laufen würde.

Auf Antrag der Grünen hat der Bayerische Landtag beschlossen eine Untersuchung über den voraussichtlichen Zulauf zum Gotthard-Tunnel zu erarbeiten. Wir hoffen dabei auf konkrete Ergebnisse, die uns weiterbringen.

Im Zusammenhang mit dem grenzüberschreitenden Bahnverkehr am Bodensee darf die Frage des Standortes des Lindauer Bahnhofes nicht außen vor bleiben. Das derzeit laufende Planfeststellungsverfahren der DB AG macht deutlich, dass ein Bahnhof in Reutin wohl nicht mehr zu verhindern sein wird. Letztendlich bleibt dann nur noch die Frage, wie viele Nahverkehrszüge auf die Insel fahren.

Bei dieser Auseinandersetzung gerät die BODAN-Rail-Studie ins Hintertreffen, was sie aus Lindauer Sicht aber nicht sollte. Ist doch darin für das Jahr 2020 eine Verlegung des Nullknotens von Lindau nach Bregenz vorgesehen. Das hat zur Folge, dass die Vertaktung Lindaus und damit die Anschlüsse in die verschiedenen Richtungen wegfallen.

In gut informierten Kreisen halten sich zudem hartnäckig Gerüchte, wonach Österreich und Schweiz bereits Absprachen getroffen haben, diesen Nullknoten deutlich früher nach Bregenz zu verlegen. So könnte durchaus in Lindau ein Festlandbahnhof gebaut werden, der Standort Lindau aber schon bald nach der Fertigstellung deutlich geschwächt werden.

ADI SPRINKART
Mitglied des Bayerischen Landtags,
B90/Die Grünen

Bundesverkehrswegeplan 2003 vernachlässigt die Schiene

Die Eisenbahngewerkschaft TRANSNET hat die Entscheidung des Bundeskabinetts zum vorliegenden Entwurf des Bundesverkehrswegeplan kritisiert. Die Schiene findet in dem gesamten Vorhaben nicht ausreichend Berücksichtigung. Dies passt weder zum erklärten Ziel der Bundesregierung, noch zum eigentlichen Ziel der Bahnreform, mehr Verkehr auf die Schiene zu bringen. Angesichts der EU-Erweiterung und der rot-grünen Zielsetzung, den Güterverkehr auf der Schiene zu verdoppeln, ist es geradezu skandalös, den Schienenetat um zehn Prozent zusammenzuziehen. TRANSNET fordert nun Nachbesse-

rungen im Gesetzgebungsverfahren beziehungsweise in den weiteren Beratungen. Dabei gilt es, die Schienenverbindungen mit den EU-Beitrittsländern stärker in den Blickpunkt zu rücken. Unsere Gewerkschaft warnt in diesem Zusammenhang vor einer erheblichen Zunahme des Verkehrs auf der Straße. Das findet im Bundesverkehrswegeplan überhaupt keine Berücksichtigung.

Völlig unverständlich sind die Äußerungen von Bundesverkehrsminister Stolpe. Der SPD-Politiker hatte erklärt, die Politik könne sich der Tendenz nicht verschließen, dass sich die Bahnunternehmen auf verkehrsreiche Korridore konzen-

trieren und aus der Fläche zurückzögen.

Doch damit würde die gesamte Bahnreform zum Scheitern verurteilt. Das Gegenteil muss der Fall sein, der regionale Schienenverkehr muss eine zentrale Bedeutung haben. Die Politik muss die Rahmenbedingungen vorgeben. Insofern sind Stolpes Äußerungen nicht zeitgemäß und widersprechen auch den ursprünglichen verkehrspolitischen Zielstellungen der Bundesregierung.

Die ALLIANZ PRO SCHIENE, ein Zusammenschluss von 16 Organisationen, darunter die Gewerkschaften TRANSNET und GDBA, die Umweltverbände BUND, NABU und

VCD, bezeichnet Stolpes Verkehrswegeplan als zu straßenlastig und befürchtet so eine weitere Verschärfung der Verkehrsprobleme in Deutschland. Um die Verkehrspolitik umweltgerecht zu gestalten, fordert die Allianz verkehrübergreifende Konzepte zur Lenkung, Verlagerung und Vermeidung der Verkehrsströme. Außerdem müssen die Mittel für die Schiene - ohne jede Rechenricks - mindestens auf das Niveau der Straße gebracht werden.

WALTER BERGMANN
Ortsvorsitzender Lindau
der TRANSNET

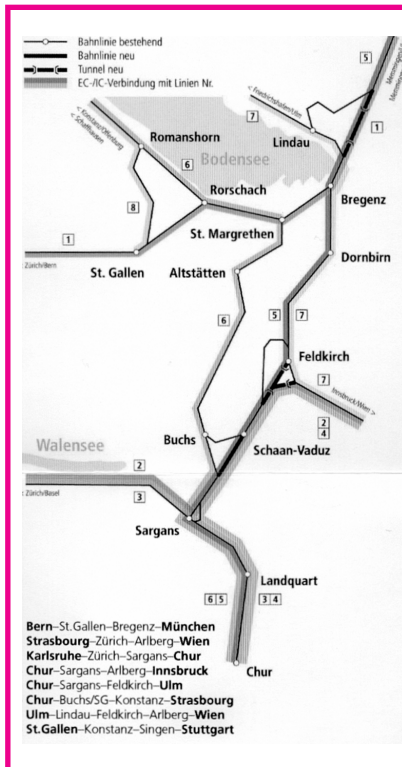
(Der Entwurf zum BVWP 2003 ist erhältlich beim Bundesverkehrsministerium in 10115 Berlin, Invalidenstr. 44 oder unter <http://www.bmvbw.de/Bundesverkehrswegeplan.806.htm>)

Aus Vorarlberger Sicht widerspricht eine Auflösung des Inselbahnhofes den gesetzlichen Bestimmungen

Aus Sicht einer nachhaltigen, umweltverträglichen Verkehrs- und Mobilitätspolitik ist es unerlässlich, dass der Bahnhof Lindau für den Regionalverkehr auf der Insel verbleibt.

Ein Großteil des Tagestourismus aus dem Einzugsgebiet des Rheintales oberhalb des Bodensees würde von der Schiene auf die Straße rückverlagert.

Die Stauereignisse im Straßennetz



Die Studie „Die AlpenrheinBahn“ des „Netzwerks A13/E43“, erstellt von Verkehrsplaner Paul Stopper und Stefan Grass, VCS-Präsident Graubünden, schlägt für die Beschleunigung des kommenden Personenfernverkehrs München-Zürich und des Güterverkehrs auf der Bahn in und aus dem Rheintal den zukünftigen Bau einer neuen Trasse im Laiblachtal zwischen Lochau und Schlachters/Hergensweiler vor. Die am 8. November 2003 erstmals in Lindau öffentlich vorgestellte Studie ist einsehbar unter: www.vcs-gr.ch/netzwerk13/dn13.html Ein neuer Lindau-Reutiner Bahnhof für die ICE-Fernzüge wäre dann überflüssig, da deren Anbindung für Fernverkehrskunden über Bregenz erfolgen müsste. Die Regionalzüge würden weiterhin in Lindau halten. Die Menschen und die Natur im Laiblachtal müssten eine starke Beeinträchtigung ihrer bisherigen Lebensqualität hinnehmen (KS).

Gegen eine zusätzliche neue Bahnhofskonzeption für den Schnell- und Güterverkehr im Uferbereich Lindaus ist aus unserer Sicht nichts einzuwenden, wengleich auch hier die Standortfrage genau untersucht werden müsste.

Eine generelle Auflösung des Inselbahnhofes hätte für die Verkehrsentwicklung des östlichen Bodenseeuferers jedenfalls gravierende Nachteile.

zwischen Bregenz und Lindau würden vorhersehbar drastisch zunehmen.

In der Folge wären die Auswirkungen für den Tourismus Lindaus gravierend, Geschäftseinbußen für alle Anbieter von Waren und Dienstleistungen auf der Insel sind unausweichlich zu erwarten. Zudem würde sich der städtebauliche Charakter der Insel gravierend verändern.

Alle reden vom Sparen – wir nicht! Ihre Bahn AG

Als einen der dringlichsten Gründe für die Bahnhofsverlegung nennt die Bahn gern die Wirtschaftlichkeit. Nun fragen wir uns natürlich: Was versteht die Deutsche Bahn AG von Wirtschaftlichkeit? Nichts eben. Das zumindest hat diese Firma seit ihrer Privatisierung bewiesen. Zuletzt mit dem neuen, schicken Diesel-ICE. Wir Lindauer durften zwei Jahre probieren wie die Zukunft der Eisenbahn aussehen könnte. Leider haben die Profis der Bahn übersehen, dass sie mit solchen Fernzügen jetzt ihr Geld verdienen müssen. Dummerweise muss in jedem Diesel-ICE jeder Sitzplatz auf jedem Kilometer doppelt besetzt werden. Erst dann würde dieser tolle Zug seine Entwicklungskosten wieder einfahren.

Mit dieser Vorgabe waren selbst unsere fähigen Bahnmanager überfordert: Die Bahn verschenkt den Zug nach Rumänien und wir fahren wieder „begeistert“ mit den vergammelten Nostalgiewagen der Siebzigerjahre.

Wir Lindauer lernen: Wenn die Bahn AG von Wirtschaftlichkeit spricht ist die Pleite schon in Planung, bzw. Planfeststellung. So sollen nun die alten mechanischen Stellwerke von 1912 bzw. 1924 durch elektronische ersetzt werden. Dadurch verlieren 50 Familien

ihren Lebensunterhalt. Leider kann die Bahn kaum was sparen. Sie muss nun horrenden Kosten für die Datenübertragung bezahlen. Und Veränderungen an den Programmen kosten ein Vermögen. Die Buchhalter der Bahn werden sich noch mal sehnsüchtig an die alten, unkomplizierten Stellwerke erinnern. Oder unsere Bahnübergänge: Bleibt der Hauptbahnhof auf der Insel, bleiben unsere Bahnübergänge wie sie sind – ebenerdig und bequem.

Muss unser Bahnhof runter – von der Insel -, müssen auch die Bahnübergänge runter – unter die Erde. Nach zwanzig Jahren Planungen ist dabei nur eines sicher: Es wird teuer, sehr teuer sogar.

Früher hätten wir hier geschrieben: Macht nichts, zahlt der Steuerzahler. Heute wissen wir, dass es so einfach nicht mehr ist. Unsere Stadt kann sich nicht weiter verschulden. Der Freistaat Bayern will sich nicht weiter verschulden. Und die Bahn. Die schwafelt weiter von der Wirtschaftlichkeit dieser Bahnhofsverlegung. Aber irgendwann kommen auch die einfältigsten Bahnmanager dahinter, dass sie ihre Art von „Wirtschaftlichkeit“ nicht mehr bezahlen können.

ULI KAISER
Stadtrat, Bunte Liste

Eine „Autoinsel“ hat ein anderes Image als eine Inselaltstadt, die traditionsgemäß mit dem Zug erreicht und erschlossen werden kann.

Auch Venedig würde nie auf seinen direkten Bahnanschluss verzichten. Die Auflösung des Inselbahnhofes widerspricht zudem den gesetzlichen Bestimmungen zahlreicher Protokolle der Alpenkonvention, die Deutschland, Österreich und Liechtenstein bereits ratifiziert haben. Sowohl völkerrechtlich, als auch innerstaatlich entfalten diese Durchführungsprotokolle der Alpenkonvention direkte Anwendungsverpflichtungen in der Vollziehung.

In diesen Protokollen der Alpenkonvention werden den Nachbarstaaten Mitspracherechte in der Entscheidungsfindung von Projekten eingeräumt, die sich negativ auf die Territorien der Nachbarstaaten auswirken können.

Bei einer Auflösung des Inselbahnhofes ist dies zweifellos der Fall. Extrem negative Auswirkungen wegen zu erwartender Verlagerungen von der Schiene auf die Straße würden sich auch auf österreichisches Territorium und österreichische Umweltinteressen auswirken.

Wir werden daher nicht nur die betroffenen deutschen Kommunen, sondern auch die österreichischen, insbesondere die Vorarlberger Behörden auffordern, von ihren Einspruchsrechten Gebrauch zu machen.

DIPL. ING. ANDREAS POSTNER
TRANSFORM Vorarlberg,
Interregionales Forum
für nachhaltige Entwicklung



Der „Kleine See“ mit Seebrücke und Bahndamm im Mai 2003. Bisher diente er der weitgehend gefahrlosen Nutzung durch die Bahn, Radler und FußgängerInnen. Seine zukünftige Öffnung für den Autoverkehr in Folge der Verlegung des Hauptbahnhofes würde diese „sanften“ und Umwelt schonenden Verkehrsmittel an den Rand drücken. Bereits die Lindauer Bürgerversammlung vom Januar 1977 beschloss bei rund 400 Anwesenden einstimmig per Abstimmung, dass der Bahndamm nicht für den Autoverkehr geöffnet wird. Foto: Schweizer

Wer leistet Hilfe gegen Schienenlärm?

Suchen Sie grundsätzliche Hilfe, Beratung und Information zum Thema Schienenlärm, so ist folgender bundesweiter Zusammenschluss von Vorteil: Bundesvereinigung gegen Schienenlärm e.V., Sibylla Windelberg, Heuerstr. 12, 30519 Hannover, Tel.: 0511/836463.

Die Aktionsgemeinschaft Inselbahnhof Lindau wird unterstützt von: Bunte Liste Lindau, Bündnis 90/die GRÜNEN-Kreistagsfraktion und Kreisverband, Bürgerbahn statt Börsenbahn, ÖDP/GLB im Stadtrat Lindau, SPD-Stadtratsfraktion und Ortsverband Lindau, VCD-Verkehrsclub Deutschland, Kreisgruppe Lindau.

Großer Bahn(hofs)-kongress 2004 in Lindau

Die bundesweite Vereinigung „Bürgerbahn statt Börsenbahn“ führt anlässlich des 150. Jahrestages der Eröffnung des Lindauer Bahnhofes auf der Insel am Wochenende des 6. und 7. März 2004 im Hotel Bayerischer Hof in Lindau einen öffentlichen wissenschaftlichen Kongress zum Thema „Deutsche Bahn AG –

Eisenbahn und Bahnhofspolitik vor dem Hintergrund der Bahnprivatisierung“ durch.

Anmeldungen bei Bürgerbahn statt Börsenbahn/UMKEHR e.V. Exerzierstr. 20, 13357 Berlin, Fax: 030/4927972; e-mail: redaktion@mobilogisch.de; Anmeldegebühr: 30,- Euro

Bundesbahndirektion München für den Inselbahnhof

„München, den 13. 2. 1992 Bundesbahndirektion München Betreff: Bhf. Lindau Hbf

In der gemeinsamen Besprechung am Di. 14. 1. 1992 sprachen wir uns eindeutig gegen eine Verlegung des Bf. Lindau Hbf von der Insel auf das Festland nach Lindau-Reutin aus. Dafür gaben wir folgende Begründung an:

Unsere Nahverkehrskunden, die aus dem Landkreis nach Lindau fahren, bestehen zum einen Teil aus Berufstätigen und zum anderen Teil aus Leuten, die zum Einkaufen

Wer hilft Ihnen bei juristischen Fragen?

Neben den örtlichen Rechtsanwälten empfehlen wir Ihnen Herrn Rechtsanwalt und Fachanwalt Dr. Klaus-Martin Groth von der in Bahnangelegenheiten bundesweit renommierten Kanzlei

Gaßner, Groth, Siederer & Col.
Stralauer Platz 34, 10243 Berlin,
Tel.: 030/72610260,
e-mail: Berlin@GGSC.de.

in diese Stadt kommen. Dieser Personenkreis will in das Zentrum von Lindau, also auf die Insel. Dasselbe gilt für die Touristen. Eine Ankunft draußen in Lindau-Reutin mit anschließendem Umsteigen in Bus oder Fähre, um in die Innenstadt zu gelangen, wird von unseren Kunden nicht angenommen. An dieser Meinung halten wir fest.

Im übrigen regen wir an, zum o. g. Thema auch die Bodenseeschiffahrt zu befragen und ggf. deren Einverständnis zur Bahnhofsverlegung einzuholen.“

Wo die Lindauer Bahnpläne einsehen und Widerspruch einlegen?

Die Stadtverwaltung legt seit 1. Dezember 2003 die kompletten Unterlagen der Deutschen Bahn AG bis 5. Jan. 2004 öffentlich in den Kellerräumen der Volkshochschule Lindau am Uferweg 7 auf der Hintere Insel aus. Öffnungszeiten sind von Montag bis Freitag die Zeit von 8.00–12.30 und Mo. bis Do. von 14.00–16.00 Uhr. Zusätzlich wird die Einsicht Mittwochs von 14.00–17.30 Uhr, am 17. 12. sogar bis 20.00 Uhr ermöglicht.

Vom 24. bis 26. 12. 2003 sowie vom 31. 12. 03. bis 2. 1. 2004 erfolgt keine Auslegung. Ein Kopierer steht während der Öffnungszeiten gegen Kostenerstattung zur Verfügung und ein Mitarbeiter der Stadtverwaltung ist anwesend. Sie können auch gleich vor Ort Ihren Widerspruch gegen die Planungen zu Protokoll geben.

Wollen Sie diesen Widerspruch zuhause oder zusammen mit einem Anwalt juristisch abgesichert formulieren, so ist der Adressat Ihres Widerspruches die Regierung von Schwaben, Sachgebiet 310, Fronhof 10 in 86152 Augsburg. Dort ist der zuständige Sachbearbeiter Herr Kunde, Tel.: 0821/327-2255, e-mail:

stefan.kunde@reg-schw.bayern.de Sie können diesen Widerspruch aber auch der Stadt Lindau zur Weiterleitung übergeben. Zusätzlich wäre es sehr hilfreich für das weitere Verfahren, wenn Sie von Ihrem Widerspruch eine Kopie der Stadt Lindau zur Verfügung stellen würden.

Absolutes Ende der Einspruchsfrist ist Dienstag, der 20. 1. 2004.

V.i.S.d.P.: Aktionsgemeinschaft Inselbahnhof
c/o Charly Schweizer,
Wannental 62, 88131 Lindau,
Tel. & Fax: 0 83 82/7 54 96
Auflage: 10.000 Ex
Redaktionsschluss: 1.12.03
Druck: Druckerei Kleb, Haslach