



Initiative
Bodensee - S - Bahn

Hauptbahnhof Lindau: 17 Gründe für die Beibehaltung des Standortes Insel

Stand 04.07.2011

Stefan Stern, Lindau
Uli Bauer, Wangen
Wolfgang Schreier, Kreuzlingen
Paul Stopper, Uster
Wolfgang Spitzer, Lindau

Bodensee-S-Bahn: Kernpunkte eines modernen Bahnverkehrs

- (1) S-Bahnverkehr im Halbstundentakt mit durchgehenden Linien über Ländergrenzen hinweg
- (2) Kurze Umsteigezeiten durch Verknüpfung der S-Bahnlinien in Taktknoten („*alle Züge aus allen Richtungen sind zur selben Zeit im Bahnhof*“)
- (3) In Hauptknoten Verknüpfung mit Interregional- und Fernverkehr
- (4) Zusätzliche Haltestellen im Bereich von Wohn- und Gewerbegebieten sowie von Freizeit- und Tourismuseinrichtungen.
- (5) Modernes Zugmaterial: elektrisch, leise, schnell, komfortabel, behindertengerecht, Radmitnahme
- (6) Grenzüberschreitender Tarifverbund

Bodensee-S-Bahn: Erforderliche Bahn-Infrastruktur in Lindau

=> Da in Lindau vier Bahnstrecken zusammentreffen, ist der Taktknoten HBF Lindau für den Bahnverkehr in der östlichen Bodenseeregion von zentraler Bedeutung.

=> Der bestehende 8gleisige Inselbahnhof kann sowohl die Funktion des Taktknotens als auch die eines Hauptknotens erfüllen.

- (1) Inselbahnhof: Beibehaltung aller acht Bahnsteiggleise.
- (2) Bahndamm Insel: Beibehaltung der vier Zufahrtsgleise zur Insel zur Sicherstellung eines leistungsfähigen und verspätungsarmen Knotenbahnhofes.
- (3) Beibehaltung der Inselzufahrten von Reutin und von Aeschach („Gleisdreieck“).
- (4) Elektrifizierung aller Strecken.
- (5) Reaktivierung ehemaliger Bahnhaltstellen im Lindauer Stadtgebiet: Oberreitnau, Aeschach (bisher nur Bodenseegürtelbahn), Reutin, Strandbad Eichwald, Zech. Abstimmung mit Stadtbus Lindau und der RBA (Busse als Zubringer und Feinverteiler).
- (6) Außerhalb des Stadtgebietes Wiedereröffnung der früheren Bahnhalte Weißensberg-Schlachters und Hergensweiler.

=> Ein S-Bahnsystem ist ein wichtiger Baustein zur Minderung des in der Stadt Lindau in den Sommermonaten bestehenden Verkehrschaos.

17 Gründe für die Beibehaltung des Hauptbahnhofes auf der Insel

Bahnverkehr

- (1) Der für die Bodensee-S-Bahn in Lindau erforderliche Taktknoten kann im bestehenden Inselbahnhof mit seinen 8 Bahnsteigkanten ohne Ausbaumaßnahmen eingerichtet werden.
- (2) Der Standort auf der Insel mit der 4gleisigen Zufahrt ermöglicht einen flexiblen und wenig störungsanfälligen Bahnverkehr.
- (3) Der Inselbahnhof hat mit seinen 8 Gleisen ausreichende Kapazitäten zur Pufferung von Verspätungen.
- (4) Der Inselbahnhof hat ausreichende Kapazitäten, um auch einen zukünftig verstärkten Bahnverkehr abwickeln zu können.
- (5) Der Inselbahnhof als Kopfbahnhof ermöglicht ein bequemes Umsteigen ohne Treppen auch für Behinderte, Reisende mit Kinderwagen, Urlauber mit Gepäck oder Fahrrad.
- (6) Das Umsteigen erfolgt zügig, da am Kopfbahnhof alle Züge bis zum Querbahnsteig fahren und die Regionalzüge meist aus maximal vier Waggonen bestehen.
- (7) Ein EC-Halt ist im 8gleisigen Inselbahnhof ohne Weiteres möglich.

Tourismus

- (8) Das touristische Hauptziel von Lindau ist die Insel. Die Lindauer Bahnhof liegt direkt an der Altstadt.
- (9) Der Lindauer Inselbahnhof liegt direkt am Hafen => optimale Verknüpfung Bahn-Schiff.
- (10) Das Alleinstellungsmerkmal von Lindau, die Bahnfahrt „über“ den Bodensee, bleibt erhalten. Entsprechende Fahrten sind ansonsten nur in Sylt und in Venedig möglich.
- (11) Sonderzüge können weiterhin nach Lindau fahren, der 8gleisige Kopfbahnhof bietet ausreichend Kapazitäten und es sind ausreichend lange Bahnsteigkanten vorhanden.

Verkehr und Städtebau

- (12) Das architektonisch herausragende und als Baudenkmal geschützte Bahnhofsgebäude dient weiterhin dem Bahnverkehr und behält damit seine Authentizität.
- (13) Eine städtebauliche Entwicklung der Hinteren Insel ist auf den nicht mehr benötigten Gleisanlagen möglich, ebenso in Reutin.
- (14) Die bestehende städtebauliche Struktur in Aeschach bleibt erhalten, da keine Lärmschutzwände erforderlich sind und am Langenweg die Bahnschranken beibehalten werden können. Entscheidend ist, dass mit entsprechend moderner Sicherungstechnik die Schrankenschließzeiten verkürzt werden.

- (15) Das hervorragend funktionierende Stadtbus-System kann beibehalten werden. Bei Neubau HBF Reutin muss das Stadtbus-System mit erheblichen Kosten komplett neu organisiert werden.

Kosten

- (16) Die Sanierung bestehender Bahnanlagen ist grundsätzlich preiswerter als Neubau.

Anmerkung 1:

„**Vergleich Äpfel-Birnen**“ - Die DB vergleicht den Neubau eines 4gleisigen Durchgangsbahnhofes mit der Sanierung eines 8gleisigen Kopfbahnhofes. Selbst wenn man voraussetzt, dass die Kosten in etwa dieselben sind (was seitens der DB noch nachgewiesen werden muss), dann bekommt man bei Sanierung des bestehenden Bahnhofes für dasselbe Geld einen wesentlichen leistungsfähigeren Bahnhof auf der Insel.

Anmerkung 2:

Der HBF Lindau ist mittlerweile aufgrund nicht vollzogener Sanierungsmaßnahmen „**heruntergewirtschaftet**“. Die Kosten für die Sanierung wären deutlich günstiger, wenn die DB AG die dringend notwendige Sanierung der Zufahrtsgleise bereits vor 20 Jahren vollzogen hätte (= hoher Investitionsstau).

Anmerkung 3:

Solange seitens der DB keine konkreten Zahlen auf den Tisch gelegt werden (einschließlich **Zuschüsse**: bei Neubau bekommt die DB AG höhere Zuschüsse als bei Sanierung!), kann hierzu keine seriöse Diskussion geführt werden.

Zeitliche Realisierung

- (17) Die Sanierung und Ertüchtigung des Bahnknotens Lindau-Insel bedarf keines aufwändigen Planfeststellungsverfahrens, kann also sehr viel schneller erfolgen als der Neubau in Reutin.

Ergänzende Anmerkungen

Das häufig vorgebrachte Gegenargument der **schlechten Erreichbarkeit des Insel-Bahnhofes** stimmt unter den derzeitigen Gegebenheiten. Es stimmt **nicht**, wenn

- in Lindau und Umgebung neue Bahnhaltstellen bestehen und eine im Halbstundentakt verkehrende Bodensee-S-Bahn etabliert ist,
- und wenn Tagesgäste-Pkw mittels erweiterten Parkplätzen auf dem Festland und einem entsprechendem Parkleitsystem von der Insel ferngehalten werden.

Die derzeit bestehende **städtebauliche Barrierenfunktion** der Gleisanlagen kann mittels einer attraktiven und benutzerfreundlichen Fußgängerbrücke in Höhe Post und mit einem neu gestalteten Übergang im Bahnhof (Abriss der Mauer, Verkürzung der Gleise um 10-20 m) ohne weiteres aufgehoben werden. Der Straßenverkehr wird über eine neue Thirschbrücke zur Hinteren Insel geleitet. Mittels eines Parkhauses kann ein direkt am Bahnhof gelegener P+R-Parkplatz gebaut werden.

Erforderliche Untersuchungen und Planungen

Bodensee-S-Bahn

- (1) Welches Liniennetz wird für eine Bodensee-S-Bahn gewünscht ?
- (2) Welcher Fahrplan wird für eine Bodensee-S-Bahn unterstellt ?
- (3) Konzept der neuen S-Bahn-Haltestellen im Stadtgebiet Lindau und Landkreis Lindau.
- (4) In welchen Hauptknoten werden Fern-, Interregional- und Regionalverkehr verknüpft?
- (5) Machbarkeitsstudie und Planungen zur Ertüchtigung der Bodenseegürtelbahn (Kreuzungsstellen, Signaltechnik usw.).
- (6) Planungen zur Elektrifizierung der zweigleisigen Hauptstrecke Memmingen-Kempten-Hergatz.

HBF Lindau Insel

- (7) Sanierungs- und Modernisierungskonzept Gleisanlagen.
- (8) Beschreibung/Festlegung der Erweiterungsoptionen.
- (9) Nutzungskonzept Bahnhofsgebäude.

Städtebauliche Entwicklung und Verkehr:

- (10) Lösung des Parkverkehrs in Lindau (Erweiterung P+R auf dem Festland, insb. Karl-Bever-Platz).
- (11) Städtebauliches Entwicklungskonzept für Bahnhofsquartier, Hafen und Hintere Insel einschließlich Verbindungen zur Hinteren Insel und Parkhaus HBF.
- (12) Städtebauliches Entwicklungskonzept Reutin mit Haltepunkt Reutin.