

06. Dezember 2014

Medienmitteilung

Bodensee-S-Bahn will Lindauer Inselbahnhof als Taktknoten erhalten

Die Initiative Bodensee-S-Bahn will den Inselbahnhof Lindau als sog. Taktknoten erhalten. Dazu müssen sieben Bahnsteiggleise für den Regional- und Fernverkehr beibehalten werden. Zwischen der Thierschbrücke und den heutigen Prellböcken beträgt die Distanz 400 Metern. Das ist exakt die Länge, welche der europäischen Norm für Fernzüge entspricht. Deshalb sind die Prellböcke am heutigen Ort beizubehalten. Die Fussgänger- und Fahrradüberführung ist zu ersetzen und mit direkten Zugängen zu den Bahnsteigen auszurüsten. Wichtiger als Fahrzeitgewinne der EuroCitys (EC) im Minutenbereich durch den Halt in Reutin statt auf der Insel ist aus Sicht der Bodensee-S-Bahn eine Verdichtung der ECs auf einen Stundentakt. Der Inselbahnhof ist für den Tourismusverkehr von hervorragender Bedeutung.

1 Taktknoten für Regional- und Interregional- und Fernverkehr im Inselbahnhof. Der Inselbahnhof Lindau ist von unseren Vorfahren vor gut 160 Jahren in weiser Voraussicht so grosszügig erstellt worden, dass er auch die kommenden 50-100 Jahre als Taktknotenbahnhof für den Regional-, Interregional- und Fernverkehr dienen kann und muss. Die Bahnhofzufahrt besteht aus zwei unabhängigen Doppelspuren. Damit kann sowohl von Westen, von Norden als auch von Osten unabhängig voneinander zu- und weggefahren werden.

Beilage 1; Lindau Inselbahnhof, Ausbauvorschlag der Initiative Bodensee-S-Bahn, Situation; Stand: 18.11.2014).

2 Tourismus verlangt Erhalt des Inselbahnhofes. Aus touristischer Sicht ist der jetzige Inselbahnhof ideal gelegen, da die Altstadt und der Hafen die Hauptziele der Besucher von Lindau sind. Ausser Konstanz hat keine andere Bodensee-Stadt mehr als die etwa 3,5 Millionen Lindauer Tagestouristen pro Jahr. Mit einem dichten Fahrplan wird ein grösserer Teil davon vom Auto auf die Bahn umsteigen. Mit Sonderzügen können noch mehr Tagestouristen nach Lindau gebracht werden.

3 Mindestens drei Gleise für 400 Meter lange Personenzüge. Damit auf der Insel auch künftig Fernzüge verkehren können, sind die Bahnsteige wie im übrigen Deutschland, in Vorarlberg und in der Schweiz der europäischen Norm von 400 Metern Länge anzupassen, d.h. die Bahnsteige sind in der heutigen Länge zu erhalten. **Die Prellböcke sind am heutigen Ort bei der Bahnhofhalle zu belassen.**

4 Sieben Bahnsteiggleise auf der Insel erhalten. Zur Verwirklichung eines sauberen und exakten halbstündlichen Knotensystem auf der Insel sind sechs Betriebsbahn-

steige und zusätzlich ein Reservebahnsteig für Sonderfahrten, Dampfzüge, Unterhaltsarbeiten, etc. notwendig

Beilage 2: Gleisbelegungsplan; Nachweis der Anzahl notwendiger Gleise, Stand: 15.11. 2014).

5 Bahnhofgebäude und Bahnsteige als Einheit beibehalten. In Lindau ist das denkmalgeschützte Gebäude zu renovieren und als integrierender Bestandteil des künftigen Bahnhofes zu erhalten. Die Gleishalle aus Holz ist neu zu erstellen. In Europa existieren zahlreiche hervorragende Beispiele für moderne Bahnhofshallen. Dort fühlen sich die Bahnpassagiere willkommen.

6 Einbindung des Bahnhofes in das Stadtgefüge. Mit einer neuen, verbreiterten Fussgänger- und Radfahrer-Überführung mit direkten Ab- und Aufgängen zu den Bahnsteigen (inkl. Lifts für Behinderte, Gepäck, Fahrräder, Kinderwagen, etc.) wird der Bahnhof ein integrierter Bestandteil der Stadt. Die heute als Trennung wahrgenommene Wirkung der Bahnanlagen fällt weg.

7 Bahn-Zugänge von/zur neuen Thierschbrücke. Mit der Beibehaltung der vollen Bahnsteiglängen von 400 Metern und der Verbreiterung der Bahnsteige ist es möglich, von der zu neuen Thierschbrücke direkte Zugänge zu den Bahnsteigen zu schaffen (*vergl. Beilage 1*). Damit kann der kürzest mögliche Zugang vom Inselbahnhof zur Stadthalle geschaffen werden.

8 Aufhebung des heutigen Gleises 1, Aufwertung der alten Post (Bibliothek). Mit der Entfernung der heutigen „Zollwand“ beim Bushof und des heutigen Geleises 1 können die Stadtbewohner und Bahnpassagiere direkt auf den (neuen) Aussen-Bahnsteig und dadurch in den Bahnhofsbereich inkl. Bahnhofgebäude gelangen. Zwischen dem Bahnsteig und dem Postgebäude entsteht ein grosser, freier Raum für einen durchgehende Rad- und Fussweg vom Bahnhofgebäude zur Thierschbrücke. Die ÖBB-Abstellgruppe kann aufgehoben werden, weil durch die Elektrifizierung kein Lokwechsel im herkömmlichen Stil mehr nötig ist. Sollte trotzdem ein Ersatz nötig sein, kann dieser auf den bestehenden Bahnanlagen westlich der Bahnhofsanlagen (oder in Reutin) geschaffen werden.

Mit der Entfernung des bestehenden Geleises 1 kann der Eingang zur heutigen Bibliothek von der Bahnsteigseite her reaktiviert und in Betrieb genommen werden. Das alte Postgebäude (Bibliothek) erhält einen adäquaten, dem wertvollen Gebäude entsprechenden, grossen Umschwung.

9 Kostengünstige Lösungen sind am realistischen. Die „Initiative Bodensee-S-Bahn“ ist bestrebt, mit einem Minimum an Kosten ein Maximum für die Bahnfahrgäste und für die Umwelt zu realisieren. Deshalb scheint es ihr vernünftig, den Personen-Bahnhof Lindau mehr oder weniger in der heutigen Form und Länge resp. in der vorhin beschriebenen Art und Weise zu belassen und zu sanieren (Anpassung der Bahnsteighöhen, neue Bahnsteighalle, Renovation Bahnhofgebäude). Die nutzlos gewordenen Abstellgleise (vor allem zum See hin) sind abzubauen und in Grünflächen umzuwandeln.

10 Reutin als Teil eines S-Bahnbetriebes mit zahlreichen neuen Haltestellen. Die „Initiative Bodensee-S-Bahn“ beschränkt sich nicht allein auf die beiden Bahnhöfe „Lindau-Insel“ und „Reutin“. Im östlichen Bodenseeraum soll im Interesse der Bevölkerung ein effizientes und leistungsfähiges öV-Netz aufgebaut werden. Mit zahlreichen neuen Haltestellen und je nach Strecke mit neuen Kreuzungs- und Überholungsabschnitten soll die Erschliessung auch der ländlichen Gebiete entscheidend verbessert werden

Beilage 3: Haltestellennetz im östlichen Bodenseeraum

11 EC-Studentakt als Antwort auf die Buskonkurrenz! Wichtiger und effizienter als die Fahrzeiteinsparung von wenigen Minuten in Lindau durch das Weglassen des Inselbahnhofes ist eine Verdichtung des Euro-Citys Zürich – München auf einen durchgehenden Stundentakt. Heute bedroht die Buskonkurrenz die Bahn-Fernverbindung Zürich – München und nicht der Bahnhof Lindau-Insel.

Für die Initiative Bodensee-S-Bahn:

Wolfgang Schreier
Präsident Initiative Bodensee-S-Bahn

Rothausstrasse 16
CH – 8280 Kreuzlingen

Tel.: +41 (0) 71 688 28 37

Paul Stopper
Berater Bodensee-S-Bahn
Dipl. Bauing ETH/Verkehrsplaner
Falmenstrasse 25
CH – 8610 Uster

+41 (0) 44 940 74 74

Beilagen

Beilage 1: Lindau Inselbahnhof, Ausbauvorschlag der Initiative Bodensee-S-Bahn, Situation; Stand: 18. 11. 2014

Beilage 2 Gleisbelegungsplan (Nachweis für Anzahl notwendiger Gleise), Stand: 15.11. 2014

Beilage 3: Östlicher Bodensee-Raum, Linien- und Haltestellennetz S-Bahn, 29.04.2014