

# Hauptbahnhof Lindau-Reutin



Informationsblatt der Bürgerinitiative Hauptbahnhof Lindau-Reutin

Ausgabe «» März 2014

## An der Lindauer Bahnhofsfrage wird selbst das scharfe Schwert der direkten Demokratie stumpf

Fast zwei Jahre ist es nun her, dass sich die Lindauer Bevölkerung für eine ausgereifte Hauptbahnhofs-lösung in Reutin ausgesprochen hat – entgegen allen Unkenrufen und Widerständen unwilliger Politiker und Verwaltern in Stadtrat, Rathaus und Münchener Verkehrsministerium. Ein Sieg der direkten Demokratie? Zunächst schien es so. Doch dann fingen die Mühlen der Politik und Bürokratie an zu mahlen. Was übrig blieb vom Mahlgut des Bürgerentscheids für einen „Hauptbahnhof in Reutin mit eingleisiger Inselanbindung“ wird zwar als Gewinn für alle Seiten vermarktet, in Wahrheit aber wissen manch ewig gestrige Inselbahnhof-Befürworter von SPD, FW, FB, Bunter Liste und ÖDP, dass sie sich mit der Zwei-Bahnhöfe-Lösung doch noch den eigentlichen Sieg erschleichen könnten:

Reutin soll bei der 2-Bhf-Lösung doch nur ein aufgemöbelter S-Bahn-Halt werden. Die wahre Musik im Bahnverkehr soll nach wie vor auf der Insel spielen. Dafür sorgt ein kleiner, aber wirksamer Trick: Das Nadelöhr der 1-gleisigen Aeschacher Kurve wird nicht beseitigt, der Inselumweg und lange Fahrzeiten bleiben für viele Züge ein Muss. Auf die Fläche, die jahrzehntelang für das 2. Gleis freigehalten wurde, soll der Schallschutz betoniert – und damit alle sinnvollen Ausbauoptionen langfristig verbaut werden. Schilda lässt grüßen! Fast aller Bahnverkehr rollt zwangsweise weiter über die Insel – 52 Wochen im Jahr, die meisten davon weitgehend ohne Touristen an Bord und damit ohne wirklichen Bedarf. Wichtige Anschlüsse zum Euro-City in Reutin gehen verloren, was

den EC-Halt auf kurz oder lang unrentabel werden und damit sterben lässt. Pendler von und nach Friedrichshafen werden notgedrungen bei der weiterhin attraktiveren Alternative Auto verharren. In Reutin wird mit Parkhaus, Fly-Under und Nobelwohn-Viertel – alles entweder überflüssig oder zumindest am falschen Platz – geflickschustert statt zukunftsfähige, integrierte Stadt- und Verkehrsentwicklung betrieben. Armes Lindau, womit haben wir das verdient? Wir haben doch in einem Bürgerentscheid klar und deutlich beschlossen, was mit unseren Steuergeldern geschehen soll! Wo sind die Politiker mit Rückgrat und Anstand, die selbst dann ohne Wenn und Aber den demokratisch legitimierten Bürgerwillen umsetzen, wenn er den hohen Herren nicht in ihren Kram passt?

	Bürgerentscheid: 18. März 2012	(Nicht-)Umsetzung: Aktuelle Planung
<b>Standort Hauptbahnhof</b>	<b>Lindau-Reutin</b>	<b>Zerrissen</b> , „2 halbe Hbf“
2-Gleisigkeit Aeschacher Kurve	<b>JA</b>	<b>NEIN</b> , 1-gleisiger Flaschenhals für 2 europäische Bahnkorridore
1-Gleisigkeit Inselanbindung	<b>JA</b> , Westseite des Bahndamms für Rad- und Fußweg frei	<b>4 Gleise</b> aus 2 Richtungen, obwohl 2 Gleise ausreichend, Beton-Ufermauer
Thierschbrücke	<b>JA</b> , kein Neubau nötig	<b>NEIN</b> , Neubau mit Millionenkosten
Fahrplankonzept	<b>JA</b> , attraktiv, nutzerorientiert und abgestimmt	<b>NEIN</b> , 2 Jahre nach Bürgerentscheid noch immer fehlerhaft bzw. Geheimsache
Verkehrsanschluss Reutin	<b>Integriert</b> , ohne Fly-Under	<b>Zerpflückt</b> , mit Fly-Under
Südverschiebung	<b>JA</b> , Raum für sinnvolle Verkehrslösung, Parken, Einzelhandel und Dienstleistungen, ordentliches Bahnhofsgebäude, aufgewertetes Stadtteilzentrum mit Seezugang vom Lindaupark	<b>NEIN</b> , stattdessen Fly-Under am Berliner Platz und nobles Wohngebiet am Reutiner Ufer
Flächenfreisetzung Insel	<b>JA</b>	<b>JA</b>
Bahnhofsgebäude Reutin	<b>JA</b>	<b>JA</b>
Sicherung der Zahl an Zugabfahrten inkl. EC	<b>JA</b> , durch attraktive Anschlüsse dauerhaft	<b>Unsicher</b>
Schnelle Verbindungen FN/RV	<b>JA</b> , direkt aus Reutin	<b>NEIN</b> , meist Inselumweg/-umstieg
Radunterführung Lotzbeckweg	<b>JA</b> , nicht nötig	<b>Riskantes</b> Bauwerk in Ufernähe mit Millionenkosten
<b>Bilanz</b>	<b>= Unschlagbare, integrierte Verkehrslösung für eine zukunftsorientierte Stadt in Europa</b>	<b>= Überhebliche Missachtung des demokratisch legitimierten Bürgerwillens</b>

Durch den Bürgerentscheid vom 19.03.2012 zum Thema Bahnhof Lindau kann man als Gewinn für Lindaus Bürger verbuchen:

- 4 Bahnsteigkanten in Reutin mit bis zu 300m Länge für Regional- und Fernverkehr.
- Rückbau der Abstellgleise ab Bahnstation Insel Richtung Süden und somit neue Entwicklungsräume für die Lindauer Insel.

- Verlegung der Tankanlage nach Reutin.
- Verkürzung der Insel-Bahnsteige auf 270m für Regionalzüge lt. DB-Netz AG und so eine neue Möglichkeit zur Querung zwischen hinterer Insel und Altstadt.

Mit dem Ratsentscheid von 2011 bzw. der sogenannten Kombilösung wäre das alles nicht möglich!

Entsprechend der zunehmenden Bedeutung dieses europäischen Verkehrsknotens sowie der Tatsache, dass 90% der Bevölkerung auf dem Festland wohnen und arbeiten, sind jedoch weitere zielführende Maßnahmen einzuleiten, um für ALLE Lindauer – ob auf Festland oder Insel auch künftig und langfristig ein attraktives Bahnangebot erhalten und ausbauen zu können.

## Keine Fehlinvestitionen bei der Bahn- und Verkehrs-Planung in Lindau !!

### 1. Aeschacher Kurve

Im Rahmen der Elektrifizierung der Teilstrecke 5421 „Aeschacher Kurve“ nach Reutin wird das Gleisbett inklusive einer Optimierung der Gleislage erneuert, um so dann 60 km/h fahren zu können.

Zusätzlich wird Lärmschutz realisiert. Die Elektrifizierung, der zweigleisige Ausbau und der Lärmschutz sollten aus unserer Sicht allerdings als zukunftsfähige Komplettlösung umgesetzt werden. Bisher ist dies NICHT geplant!

Es kann nicht sein, dass nun der Lärmschutz auf der jahrzehntelang für das 2. Gleis freigehaltenen Fläche errichtet und damit die Möglichkeit für eine Beseitigung dieses Engpasses dauerhaft verbaut wird! Züge aus Richtung FN, KE und MM sollten mit einem zweiten Gleis allesamt problemlos nach Lindau-Reutin fahren können.

### 2. S-Bahn und Regionalverkehr

Über die bereits vorhandenen elektrifizierten Gleise zwischen Reutin und Insel wäre sogar ein 10-Minutentakt zur Insel möglich, selbst dann wenn nur ein Gleis zwischen Reutin und Inseldamm verbleibt.

### 3. Rückbau der 2 westlichen Gleise des Eisenbahndamms

Es ist keine teure Elektrifizierung zwischen Aeschach und Insel notwendig, wenn alle elektrischen Züge aus Richtung Friedrichshafen und Hergatz über Reutin zur Insel verkehren.

Auf dem Eisenbahndamm soll nach bisheriger Planung westlich der Gleise durch Betonieren einer das Landschafts- und Stadtbild der Insel verschandelnden Ufermauer ein Fuß- und Radweg entstehen. Bei einer Verjüngung des Inseldamms von vier auf zwei Gleise ist diese unsinnige Maßnahme nicht erforderlich, da die bisherige Gleisfläche genutzt werden kann. Dies ergibt Einsparungsmöglichkeiten im Millionenbereich.

### 4. Maßnahmen am Insel-Bahnhof

Die Position der Bayerischen Eisenbahngesellschaft (BEG), noch 6 Bahnsteigkanten und die Abstellgleise bei der Post zu erhalten, ist wegen der großen Flächeninanspruchnahme zu hinterfragen. Fahren fast alle Züge die Insel über Reutin an, reichen 4 Bahnsteigkanten auf der Insel völlig aus, um aus allen Richtungen umsteigefreie Verbindungen zur Insel zu erhalten. Bei der Erneuerung der Oberleitung zwischen Insel und Reutin sowie mit neuen Signalen und Weichen könnte der Bahnbetrieb auf der Insel kostengünstiger, zuverlässiger und platzsparender werden. Frei werdende Flächen könnten sinnvoller genutzt werden. Ein millionenteurer Neubau der Tierschbrücke würde hinfällig.

### 5. Optimierungen am Reutiner Bahnhof

Im Maßnahmensteckbrief Nr. 8 „Bahnsteig Umbau- Reutin“ der Deutschen Bahn sind bislang

4 Bahnsteigkanten vorgesehen. Wo aber ist die versprochene 4. Bahnsteigkante von 300 m Länge? Bislang ist hierzu lediglich geplant, die zweite oder dritte Bahnsteigkante doppelt nutzen zu können!

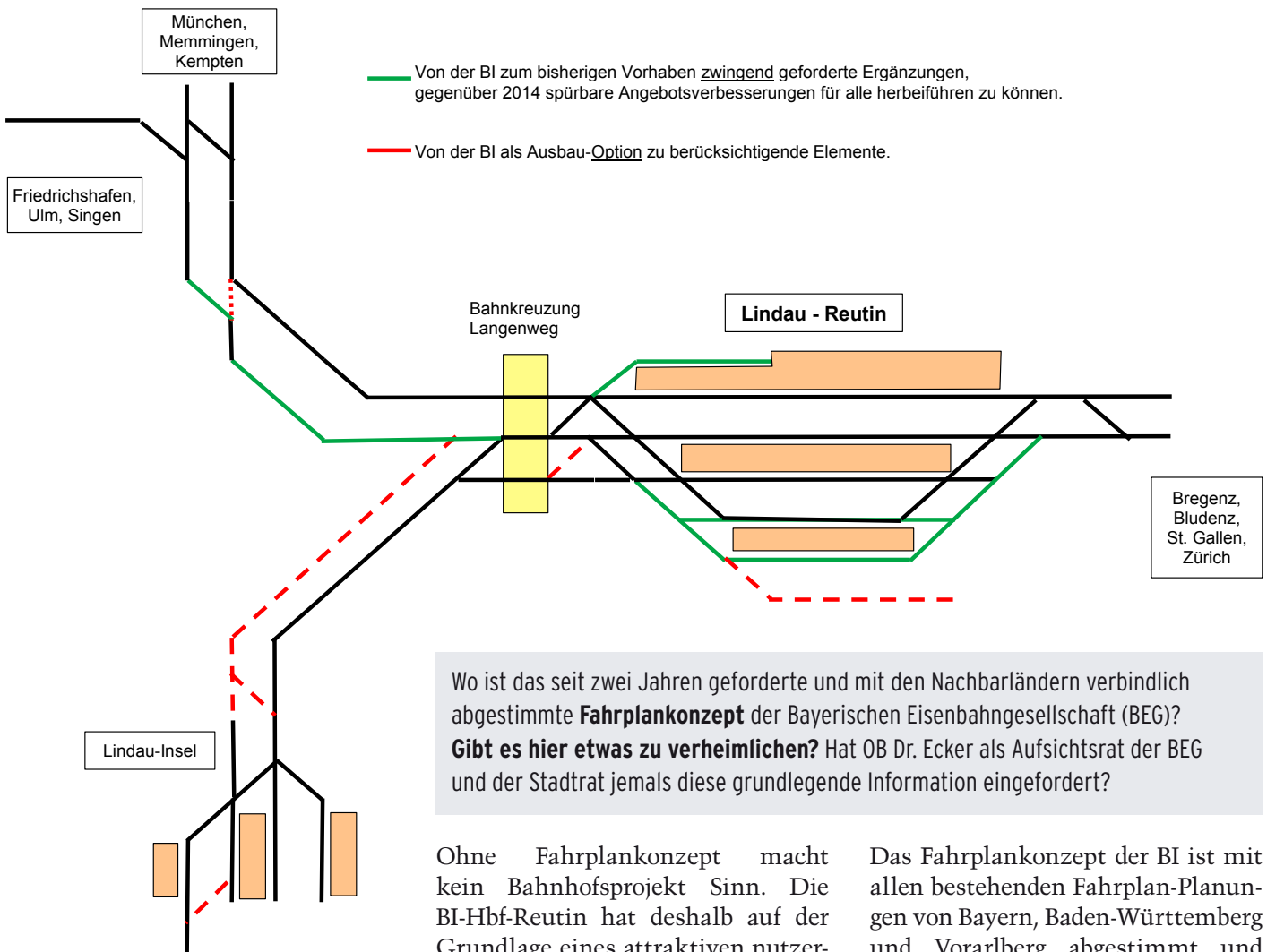
Zur Entlastung des Berliner Platzes ist statt eines Fly-Under eine parallele Bahnhofstraße mit Kreiselanbindung im Westen und Osten erforderlich. Ausreichend Raum für ein Parkhaus, Kurzzeitparker und Busse/Taxen ist vorzusehen.

Der geplante Wohnbereich südlich der Gleise in Reutin wird durch eine Straße über die „Kamelbuckelbrücke“ erschlossen. Diese Straße sollte im Norden der Bebauung angelegt werden und auch als östlicher Inselzubringer eine Entlastung des Berliner Platzes bewirken.

Für eine zukunftsfähige Ausgestaltung des Hauptbahnhofs in Reutin sind 6 Bahnsteigkanten und eine aufwärtskompatible Rahmenplanung erforderlich.

Sollen von Reutin aus Züge in alle 6 Richtungen (Bludenz, St. Gallen, Lindau Insel, Friedrichshafen, Memmingen und Kempten) samt passenden Anschlüssen fahren können, ist diese Zahl unabhängig voneinander nutzbarer Bahnsteigkanten erforderlich – übrigens auch schon, um die heutigen Anschlüsse und Reisezeiten in bzw. über Lindau hinaus realisieren zu können.

## Gleisplan-Konzept



Wo ist das seit zwei Jahren geforderte und mit den Nachbarländern verbindlich abgestimmte **Fahrplankonzept** der Bayerischen Eisenbahngesellschaft (BEG)? **Gibt es hier etwas zu verheimlichen?** Hat OB Dr. Ecker als Aufsichtsrat der BEG und der Stadtrat jemals diese grundlegende Information eingefordert?

Ohne Fahrplankonzept macht kein Bahnprojektsinn. Die BI-Hbf-Reutin hat deshalb auf der Grundlage eines attraktiven nutzerorientierten Fahrplankonzepts die Infrastrukturanforderungen ermittelt, mit denen für Lindau langfristig alle wünschenswerten Bahnverbindungen realisierbar sind.

Das Fahrplankonzept der BI ist mit allen bestehenden Fahrplan-Planungen von Bayern, Baden-Württemberg und Vorarlberg abgestimmt und kompatibel und sichert ganz Lindau und den Umlandgemeinden ein gutes Bahnangebot! Oberstes Ziel muss sein: Die Bahn muss gegenüber dem Auto attraktiver werden!

### Außer Spesen nix gewesen? Ignoranz und Untätigkeit trotz Bürgerentscheid!

Im Bahn-Spitzengespräch vom 26.07.2012 mit der BI Hbf-Reutin – noch während der einjährigen gesetzlichen Bindungsfrist des Bürgerentscheids – betonte OB Dr. Ecker, dass selbst eine mehrere Jahre dauernde gerichtliche Überprüfung der (Nicht-)Umsetzung des Bürgerentscheids zu keinem Ergebnis führen würde, da bis dahin längst bauliche Fakten geschaffen sein würden...

Oberbürgermeister und Stadtrat haben trotz einjähriger gesetzlicher Bindungswirkung keinerlei Anstrengungen unternommen, auf Bahn und BEG im Sinne des Bürgervotums Druck auszuüben.

OB Dr. Ecker, bisher klarer Gegner der Verlagerung des Hauptbahnhofs aufs Festland, sitzt für die bayerischen Städte im Aufsichtsrat der BEG, so dass dieses institutionelle Kontrollgremium zur Überwachung der BEG-Entscheidungen in der Lindauer Bahnfrage zum zahnlosen Papiertiger verkommt. **Wurde hier etwa der Bock zum Gärtner gemacht?**

Verantwortlich für den Inhalt:  
Bürgerinitiative Hbf Lindau Reutin e.V.

Vorstand:  
Manfred Simmoleit, Dipl.-Ing. Hermann-F. Stock,  
Prof. Dr. Rainer Rothfuß

E-Mail: [bi-hbf-reutin@gmx.de](mailto:bi-hbf-reutin@gmx.de)  
Internet: [www.bi-hbf-reutin.li](http://www.bi-hbf-reutin.li)

Auflage:  
10.000 Verteilung an alle Haushalte in Lindau (B)

Wir bedanken uns bei den Bürgerinnen und Bürgern für die bisherige Spendenbereitschaft und Unterstützung!

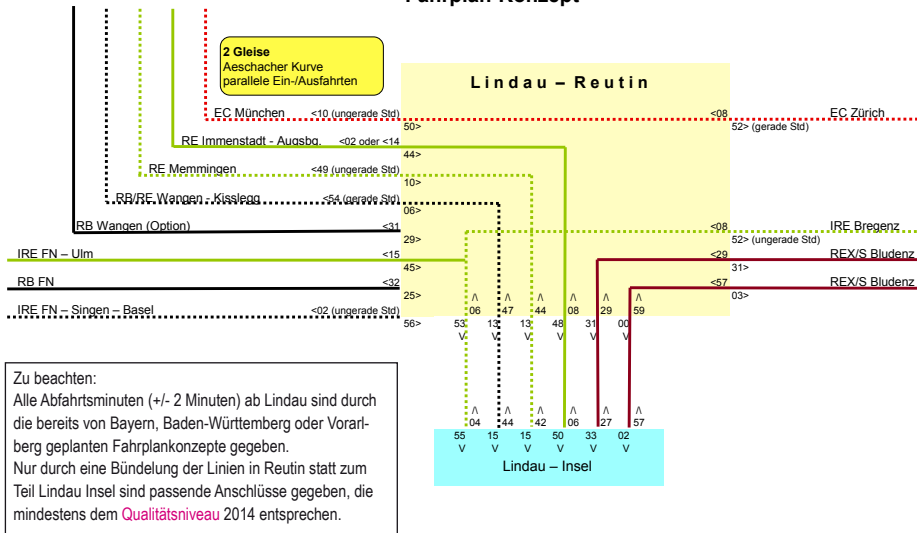
Unser Spendenkonto:  
BI-Hbf-Reutin e.V., Konto-Nr.: 1611 240 007,  
Intern. Bankhaus Bodensee AG, BLZ: 651 102 00

Sprechen Sie uns an:  
BI-Stammtisch jeden 1. Mittwoch im Monat  
um 19:30 Uhr im Gasthof Langenweg.

# Hauptbahnhof Lindau-Reutin



## Fahrplan-Konzept



### Verkürzte Fahrzeiten ab Reutin direkt mit BI-Konzept statt bisherige Planung

(ohne gegenseitigen Ausschluss und ohne betrieblichen Mehraufwand!)

	ab Reutin (betrifft über 80% der Nutzer)		ab Insel (betrifft max. 20% der Nutzer)	
	direkt	BEG-Konzepte mind.	via Reutin	BEG-Konzepte mind.
Stündl. IRE von Lindau nach FN (-Ulm)	23 Min.	34 Min.	32 Min.	23 Min.
Stündl. RB von Lindau nach FN	35 Min.	42 Min.	41 Min.	35 Min.
2-stündl. IRE von Lindau nach Singen	58 Min.	66 Min.	66 Min.	58 Min.
2-stündl. EC Lindau - München	112 Min.	112 Min.	n/a	n/a
Stündl. RE Lindau - Immenstadt	46 Min.	46 Min.	54 Min.	54 Min.
Stündl. RE Lindau - Memmingen	68 Min.	83 Min.	77 Min.	68 Min.
Stündl. RB Lindau - Wangen	20 Min.	28 Min.	28 Min.	20 Min.
	bleibt gleich:		bleibt gleich:	
2-stündl. EC Lindau - Zürich	110 Min.	110 Min.	117 Min.	117 Min.
2-stündl. IRE Lindau - Bregenz	07 Min.	n/a	16 Min.	n/a
Stündl. REX Lindau - Bludenz	60 Min.	60 Min.	65 Min.	65 Min.
Stündl. S Lindau - Bludenz	78 Min.	78 Min.	83 Min.	83 Min.

Setzt man sich umfassend und mit der Brille des Bahnkunden mit dem Katalog der Maßnahmensteckbriefe Knoten Lindau (DB-Netz-AG 11.07.2013) auseinander, drängt sich unter Berücksichtigung des Bürgerentscheids vom 18.3.2012 folgende Projekt-Abfolge auf:

1. Im Rahmen des internationalen Projekts ABS 48 (Kooperation mit Österreich und Schweiz)

erfolgt die Elektrifizierung der Strecke München - Memmingen - Lindau - Grenze D/A mit höchster Priorität !!

Im Bereich Lindau: Elektrifizierung aus Richtung Hergatz bis Hbf Reutin, Geschwindigkeitserhöhung in der Aeschacher Kurve auf 60 km/h durch Gradienten-anpassung, Lärmschutz, zweites Gleis in der Aeschacher Kurve.

Mindestanforderungen: Berücksichtigung eines zukünftigen zweiten Gleises in der Gleisgeometrie der neuen Gleisanlage.

2. Einmalige Chance: Neubau eines leistungsfähigen Bahnhof Lindau-Reutin, der von allen Zügen direkt angefahren wird unter Berücksichtigung zahlreicher Synergieeffekte mit den Planungen und Umsetzungsmaßnahmen aus Punkte 1.

3. Ausbau und Elektrifizierung der Strecke Ulm- Friedrichshafen - Lindau, Anschluss an Elektrifizierung ABS 48 in Aeschach und Bündelung der direkt möglichen Anschlüsse in Reutin, auch zur Insel.

4. Elektrische Anbindung der Insel von Reutin aus ist vorhanden, samt einer Elektrifizierung von 3 Gleisen auf der Insel.

Ein Neubau der Oberleitung Aeschach - Insel samt Erneuerung der Thierschbrücke ist nicht erforderlich, selbst wenn alle Züge über Reutin auf die Insel weiterfahren.

5. Bedarfsgerechte und kundenorientierte Verbesserung der Insel-Gleisanlagen, Nordverschiebung der Prellböcke für breiten Durchgang zur westlichen Insel.

6. Nutzung des historischen Bhf-Gebäudes als Kulturstätte.