

# PRO BAHN

## Augsburg und Schwaben

Gemeinnütziger Fahrgastverband

---

PRO BAHN e.V. · Karl Wöhl · Ammerseestraße 18 · 86163 Augsburg

**An die  
Regierung von Schwaben  
Sachgebiet 310  
Fronhof 10**

**86152 Augsburg**

**PRO BAHN e.V.  
Regionalverband  
Augsburg und Schwaben**

Ammerseestraße 18  
86163 Augsburg  
Telefon (0821) 69540  
Fax (0821) 2628471  
e-Mail k.woehl@t-online.de  
Internet www.pro-bahn.de

**14. Januar 2004**

### **Planfeststellungsverfahren nach Art.18 Abs.1 AEG für das Projekt Knoten Lindau – Bau eines Durchgangsbahnhofes in Reutin**

#### **– Einwendungen im Rahmen der öffentlichen Auslegung –**

**Sehr geehrte Damen und Herren,**

in Abstimmung mit dem PRO BAHN Landesverband Bayern e.V. und dessen Schwesterverband, dem PRO BAHN Landesverband Baden-Württemberg e.V., die eine Kurzfassung hiervon gesondert an Sie richten werden, reichen wir unsere Einwendungen gegen die Pläne ein, die seitens der DB Netz AG zu einem Knotenbahnhof in Lindau-Reutin vorgelegt wurden. Von Anfang an möchten wir darauf hinweisen, daß wir für die Errichtung eines Festlandhalts bei Beibehaltung des bestehenden Personenbahnhofs mit acht Bahnsteigkanten auf der Lindauer Insel eintreten, siehe unsere Ausführungen unter Gliederungspunkt 10.2 . Weil wir zur Erkenntnis gekommen sind, daß die von der DB Netz AG geplanten baulichen Veränderungen in Lindau hinsichtlich ihrer Auswirkungen auf die Erfüllung internationaler Abkommen geprüft werden müssen, und weil sie überregionale bis internationale Auswirkungen auf den Eisenbahnverkehr und sogar auf den Straßenverkehr haben werden, zusätzlich sogar einer Risikobeurteilung im Blick auf die Trinkwasserversorgung von Stuttgart bis Heilbronn bedürfen, beantragen wir, die gesamten Eisenbahninfrastrukturmaßnahmen mit dem bestehenden Inselhauptbahnhof in ein Raumordnungsverfahren aufzunehmen.

Unsere Einwendungen richten sich vor allem gegen (Fundstellen in unserer Gliederung in Klammern)

- die Charakterisierung des Vorhabens als von überwiegend örtlicher Natur (Punkt 1),
- die Nichtbeachtung von Auswirkungen der geplanten eisenbahntechnischen Ausgestaltung auf die Fahrplangestaltungsmöglichkeiten bis nach München, Augsburg, Ulm, Basel und Bregenz/Innsbruck bzw. St. Margrethen/Zürich (dauerhafte Festlegungen durch Gleisbelegungszwänge mit überregionaler Wirkung) (Punkt 2),

- die Dimensionierung des für Lindau-Reutin geplanten Knotenbahnhofs für Reisezüge, auch im Hinblick auf gültige europäische Rechtsnormen (Punkt 3),
- teilweise nicht nachzuvollziehende Argumentationen in den im Rahmen des Verfahrens vorgelegten Erläuterungen seitens der DB Netz AG (Punkt 4),
- die Quasi-Vernachlässigung der Knotenfunktion Lindaus für Güterzüge, auch im Hinblick auf die im Baufortschritt sich um etliche Jahre unterscheidenden alpenquerenden Eisenbahnprojekte NEAT in der Schweiz sowie den Brennerbasistunnel zwischen Österreich und Italien, aber auch als Ausweichstrecke für die Arlbergbahn (Punkt 5),
- die Problematik der Erreichbarkeit des Knotenbahnhofs durch Straßenverkehrsteilnehmer wegen seiner Anbindung ans Straßennetz an einem neuralgischen Punkt und wegen der nicht bedachten Auswirkungen, die von dem vorliegenden Bahnhofprojekt auf die Straßenverkehrsflüsse zu erwarten sind und deswegen die Erreichbarkeit des Bahnhofs über ebendiese Straßen in nicht hinnehmbarer Weise zu beeinträchtigen drohen und gleichzeitig Lindaus bestehende Verkehrsprobleme bedeutend verschärfen (Punkt 6),
- die Verschlechterung der Erreichbarkeit eines der bedeutendsten touristischen Ziele im Bodenseeraum nicht nur im öffentlichen Verkehr (Punkt 7),
- die Nichteinbeziehung des bestehenden Knotenbahnhofs für Reisezüge auf der Lindauer Insel in das gegenwärtige Verfahren (Punkt 8),
- die Hochwassergefährdung von Teilen der geplanten Anlagen und damit des überregionalen Bahnbetriebs bei unveränderter Plandurchführung, dadurch aber auch Risiken für die Trinkwasserversorgung bis Stuttgart und Heilbronn (Punkt 9).

In einem zehnten Punkt wollen wir neben der Auflistung, wogegen wir sind, auch angeben, was aus unserer Sicht logischerweise stattdessen getan werden sollte.

Im folgenden wird bei Verweisen auf den „1. Erläuterungsbericht zur Planfeststellung ESTW Lindau mit Bau eines neuen Durchgangsbahnhofes auf dem Festland in Lindau-Reutin“, eingereicht durch die DB Netz AG, N-S-BA S8 Bidmon, Richelstraße 3, 80634 München, auch mit „Erläuterungsbericht zu den Unterlagen für ein Verfahren nach § 18 AEG“ seitens DB Netz AG überschrieben, dieser nur noch als „Erläuterungsbericht“ bezeichnet und bei Zitaten daraus mit „EB, a.a.O., ...“ abgekürzt sowie Seitenzahl und Gliederungspunkt daraus angegeben. Bei den übrigen Abkürzungen verweisen wir auf das Abkürzungsverzeichnis des genannten Erläuterungsberichts, auf den hier einzugehen ist.

## **1 Überörtliche, überregionale, ja sogar internationale Bedeutsamkeit des Vorhabens**

### **1.1 Eisenbahntechnische Begründung**

Durch die Wahl des Standorts am Lindauer Festland im Stadtteil Reutin bezweckt die DB AG, „Mehrverkehr für die Schiene zu gewinnen und die Reisezeit auf der ICE-Verbindung München – Zürich zu verkürzen.“ (EB, a.a.O., S. 5, 1.1). Selbst die DB AG geht damit von der internationalen Bedeutung der Planungen aus.

Unterstrichen wird dies noch dadurch, daß die Verbindung München–Zürich über Lindau als Verbindungstrecke zwischen den transeuropäischen Hochgeschwindigkeitslinien in den Planungen der Europäischen Union stets wiedergegeben wird.

Und in den Begründungen für die Benachteiligung der Bahn gegenüber dem Straßenverkehr führt der EB, a.a.O., S.10 ff, unter dem Punkt 1.3.4.1 jeweils die gesamte Entwicklung ein einem Umkreis von rund hundert Kilometern um den Bodensee an; unter Punkt

1.3.4.2 auf S. 14 des EB wird sogar davon gesprochen, Reisendenpotential vom Flugverkehr zwischen München und Zürich für die Schiene gewinnen zu können aufgrund der Verteilungsfunktion der Eisenbahn. Eine rein örtliche Bedeutung kann daher diesem Bauprojekt nicht beigemessen werden; raumordnerische Gesichtspunkte sind zu berücksichtigen.

Wir werden aber noch sehen in unserem Gliederungspunkt 2.2.2., daß durch die Anlagenplanung in Reutin selbst gewisse Zwänge auf die Zugabfahrts- und durchfahrtsmöglichkeiten vorgegeben werden. Diese Zwänge haben wegen der überwiegenden Eingleichigkeit der Strecken zwischen Augsburg–Memmingen–Lindau sowie München–Memmingen–Lindau, Basel–Singen–Friedrichshafen–Lindau, St.Margrethen(CH)–Bregenz(A)–Lindau sowie Innsbruck(A)–Bregenz(A)–Lindau unmittelbare Folgen auf die Gestaltungsmöglichkeiten der Fahrpläne aller Züge bis zum Ende jeder Strecke und gefährden damit Vertaktungsbestrebungen mit anderen Strecken und somit die Reisequalität.

Die überwiegende Eingleichigkeit der genannten Strecken wird auch nach Abschluß des NeiTech-Ausbaus 2007 Fortbestand haben. Je restriktiver die Zugabfertigungsmöglichkeiten in Lindau sind, desto weniger Gestaltungsmöglichkeiten werden den Planern der Schweizerischen und Österreichischen Bundesbahnen sowie der Nahverkehrsgesellschaft des Landes Baden-Württemberg und der Bayerischen Eisenbahngesellschaft wie auch der DB Reise & Touristik AG oder der DB AutoZug GmbH offen stehen. Negative Auswirkungen sind dadurch nicht nur auf die Fahrplangestaltung per se zu erwarten, sondern auch auf die Fahrplanstabilität und das Störungsmanagement im täglichen Betrieb.

Die überraschende Stilllegung des NeiTech-Diesel-ICE der Baureihe VT 605 im Herbst 2003 legt die Problematik der Ausrichtung der Eisenbahninfrastruktur, siehe Gleisbelegungsstudie als Anlage I – 11 a zum EB, auf die fahrplanerischen Möglichkeiten nur einer einzigen Fahrzeuggeneration wie im Betriebsprogramm NeiTech Endstufe (Stand 09/2002) offen und zeigt gleichzeitig die internationale Reichweite.

Mit dem geplanten Vorhaben werden daher denjenigen Zielen sehr enge Grenzen gesetzt, die die Internationale Bodenseekonferenz mit ihrem „Bodenseeleitbild“ vorgegeben hat, vgl. EB, a.a.O., 1.2, S.7. Denn hinsichtlich der Ausbaufähigkeit des integralen Taktfahrplanes für den Nah- und Regionalverkehr und damit dem Ziel, die Verbindungen innerhalb der Region im öffentlichen Personennahverkehr zu verbessern, wird ein so enger Rahmen gesetzt, daß dies sogar einen Rückschritt gegenüber der gegenwärtigen Situation bedeutet – siehe unsere Darstellungen im Abschnitt 2.

Entsprechend wird auch die Trassennutzbarkeit für private Anbieter durch die Ausgestaltung der geplanten Bahnanlagen eingeschränkt, etwa für touristische Sonderzüge, aber auch Anbieter von Güterverkehr. Dies wiederum **widerspricht dem Grundsatz des freien Marktzugangs zu den Eisenbahninfrastrukturanlagen.**

## 1.2 Touristische Begründung

Die überörtliche Bedeutung Lindaus für den Tourismus ergibt sich allein schon aus den Strömen von Besuchern, die aus allen Teilen der Welt herbeigeeilt kommen. Als Beleg dafür seien die Internationalität der vorhandenen Gastronomie oder die Meisterschüler-Konzerte klassischer Musik im Stadttheater auf der Insel angesprochen, aber auch Veranstaltungen wie die jährlich in der Inselhalle stattfindende Tagung von Nobelpreisträgern und Studierenden des naturwissenschaftlichen Bereichs.

Natürlich darf bei alledem nicht die Einbindung in die Tourismusregion Bodensee vergessen werden, bei der diverse Freizeitaktivitäten, wie z.B. Radtouren oder Wanderungen

mit einer Schiffs- oder Bahnfahrt, miteinander verknüpft werden können. Am 30.12.2003 haben sich z.B. 1.300 Sternsinger aus mehreren Staaten u.a. auch zu einer Sternfahrt mit vier Schiffen der BSB in Lindau eingefunden, was bundesweit Beachtung in den Hauptnachrichten von ARD und ZDF fand. Daß die Bahn dabei nicht ausreichend zum Zuge kam, weder bei der Publicity noch bei den Transporten nach Lindau, kann nicht der Lage des Bahnhofs geschuldet sein.

Nicht zuletzt die Tatsache, daß von den im Jahresdurchschnitt (!) täglich 40.246 KFZ, die Lindau als Ziel oder Ausgangspunkt ihrer Fahrt nehmen, vgl. EB, a.a.O., S.37, 1.3.6.4.1, allein 21.200 KFZ nur die Insel ansteuern, vgl. ebenda S.38 unter der Mitte, wobei auf der Lindauer Insel nur knapp 3.000 Menschen leben, vgl. EB, a.a.O., S.22, 1.3.6.1.2, verdeutlicht die weit überregionale Bedeutung des bisherigen Bahnstandorts Lindau im Zielverkehr bei geringem Quellverkehr und die schwache Nutzung des ersteren trotz bester Lage des Bahnhofs. Brachliegende Potentiale gilt es zu nutzen, wobei durch eine Standortverlagerung angesichts dieser Zahlen dem tatsächlichen wie potentiellen Zielverkehr mehr geschadet würde, als zusätzlicher Quellverkehr bei 21.000 Einwohnern am Festland gewonnen werden könnte (Taube auf dem Dach, Spatz in der Hand ...). Denn die Einwohner Lindaus verteilen sich zwischen Aeschach und Zech auf über 5 km Bodenseeufer und wohnen stets überwiegend außerhalb des fußläufigen Bereichs zu einem Bahnhof, wenn dieser eine für ganz Lindau ausreichen soll, der seinerseits immer nur mit dem Bodensee im Rücken ohne Hafenananschluß gebaut werden könnte. Die überwiegend touristische Bedeutung für ihren Standort Lindau wird die Bahn folglich aus topographischen Gründen so nicht umkehren können. Das brachliegende Potential kann bzgl. der Bewohner Lindaus nur durch Wiedereröffnung von Halten, bzgl. der Touristen nur durch Pünktlichkeitsoffensiven und Beschleunigung der Verkehre gewonnen werden.

### 1.3 Begründung anhand internationaler Übereinkommen

Lindau als Stadt und der Landkreis Lindau haben sich einseitig im Rahmen der Agenda 21 der Internationalen Bodenseekonferenz angeschlossen, welche die nachhaltige Entwicklung des Tourismus und der Wirtschaft im Bodenseeraum fördert und Leitlinien für die Verkehrsinfrastrukturgestaltung gibt, vgl. [www.bodensee-agenda21.net](http://www.bodensee-agenda21.net) .

Andererseits sind Stadt und Landkreis Lindau durch die Alpenkonvention erfaßt. Diese ist in Deutschland am 22.03.1999 in Kraft getreten; die hier bedeutsamen Zusatzprotokolle zu **Raumplanung**, Tourismus, Bodenschutz und Verkehr sind, nach Ratifizierung durch den Bundestag am 12.07.2002, sämtlich am 18.12.2002 für Deutschland in Kraft getreten und in diesem Verfahren beachtlich. Quellen: [www.alpconvention.org/page4a\\_de.htm](http://www.alpconvention.org/page4a_de.htm) oder **Bundesgesetzblatt (BGBl) Teil II Nr.46/1994 vom 8.10.1994** .

Insbesondere Artikel 10 aus dem Protokoll zur Durchführung der Alpenkonvention von 1991 im Bereich Raumplanung und nachhaltige Entwicklung muß in diesem Verfahren beachtet werden. In Übereinstimmung damit hat der Regionale Planungsverband Allgäu, 87435 Kempten, Ziele verbindlich festgelegt. Diese können eingesehen werden unter [www.allgaeu.org/rpv](http://www.allgaeu.org/rpv) .

## 2 Auswirkungen der Bahnhofspläne auf die Betriebsabwicklung in den auf Reutin zulaufenden Strecken

### 2.1 Feststellungen

#### 2.1.1 Zulaufstrecken

Von München nach Zürich sollen die Fernverkehrszüge, gleich ob konventionelle EuroCity-Züge oder elektrische NeiTech-ICE-Züge oder schweizerische Neigetechnik-Züge der Cisalpino-Art, via Memmingen geleitet werden, weil diese Route mit 199 km um 21 km kürzer ist als die durchgehend zweigleisige Strecke über Kempten im Allgäu, vgl. Kilometrierung zu den Strecken 971 und 970 im Kursbuch der DB AG. Zwischen Buchloe und Hergatz ist diese Strecke 971 derzeit auf 108 km eingleisig. Im Endausbau der NeiTech-Erneuerung bis 2007 werden es immer noch rund 100 km sein.

Im weiteren Verlauf Richtung Zürich ist die Strecke zwischen Lochau (A) und Bregenz (A) sowie zwischen Riedenburg bei Bregenz (A) und St. Margrethen (CH) eingleisig.

Von Stuttgart oder Ulm kommend, müssen Züge im Bahnhof Friedrichshafen ihre Richtung umkehren und bei der Weiterfahrt nach Lindau die Gleise des Gegenverkehrs kreuzen, selbst, wenn die Strecke zwischen Lindau und Friedrichshafen durchgehend zweigleisig ausgebaut würde. Dies allein schränkt schon die Planungsmöglichkeiten Richtung Lindau und in Lindau selbst ein. Im weiteren Fortlauf ist die Strecke bis Lindau-Aeschach eingleisig. Auch, wenn bis 2007 Doppelspurinseln errichtet werden sollen, bleibt der Charakter dieser Strecke überwiegend eingleisig.

Von Basel kommend, haben die Züge bis Schaffhausen lange eingleisige Abschnitte, und zwischen Radolfzell und Friedrichshafen ist die Strecke fast durchweg eingleisig.

#### 2.1.2 Gleisbelegungsstudie für den Knotenbahnhof Lindau-Reutin

Als Anlage I - 11a enthalten die Unterlagen zum Planfestellungsverfahren eine „Gleisbelegungsstudie Bahnhof Lindau-Reutin (neu) (Kurzwenden ÖBB und Lokwechsel Cargo)“. Als „Fahrplangrundlage“ wird das „Betriebsprogramm NeiTech Endstufe (Stand 09/2002)“ genannt (vgl. EB, a.a.O., Anlage I – 11a). Darin wird für das Beispiel der Stunden zwischen 15.00 Uhr und 17.30 Uhr der Wechsel ankommender und abfahrender Züge durchgespielt.

Abgesehen davon, daß keine ICE und vergleichbare Neigetechnik-Züge der SBB mehr zum Einsatz kommen können, solange die Strecke über Memmingen nach Geltendorf nicht elektrifiziert ist und der VT 605 stillgelegt bleiben muß, sollen die folgenden Feststellungen auf Basis der vorgelegten Unterlage getroffen werden:

- die Fernverkehrszüge Zürich–München und der Gegenrichtung benutzen dasselbe Gleis,
- der IRE-Zug von/nach Ulm mit Wende in Lindau und der RE von Basel nach München benutzen dasselbe Gleis am selben Bahnsteig wie die Züge München–Zürich u.u., wobei eine Verspätung des Zuges aus Basel um mehr als 10 Minuten dazu führt, daß dessen Verspätung auf den Zug nach Ulm übertragen wird, obwohl voraussichtlich niemand aus dem Zug von Basel nach Ulm umsteigen wird, weil er sonst die Strecke Friedrichshafen–Lindau hin und zurück führe; überdies sind die Umsteigezeiten mit mehr als 15 Minuten Richtung Zürich oder gar mehr als 25 Minuten Richtung München in den Fernverkehr für Reisende aus dem IRE aus Ulm äußerst unattraktiv;
- die Züge von München nach Basel und von/nach Bregenz benutzen dasselbe Gleis,

- das Umsteigen von Basel Richtung Bregenz/Arlberg muß über die die Bahnsteige verbindenden Treppen erfolgen und ist bei nur drei Minuten Umsteigezeit so knapp bemessen, daß es nur selten zum Erreichen des Zuges nach Bregenz ausreichen wird; der Fernverkehrszug nach Zürich wird aus Basel/Friedrichshafen nicht erreicht;
- das Umsteigen von/nach Bregenz in den Zug von/nach Ulm und umgekehrt muß ebenso über die Treppen und den Steg erfolgen,
- das Umsteigen aus dem von München über Kempten eingefahrenen Zug in den Fernverkehrszug nach Zürich ist gem. vorliegender Studie nicht möglich, da der Weg über die Bahnsteigtreppe zu lange dauert,
- während der Taktzeit des Fernverkehrs München–Zürich bleibt Gleis 4 frei: entweder, um Verspätungen des aus München kommenden Zuges, der ja rd. 100 km eingleisige Strecke hinter sich hat, auffangen zu können, oder um bei konventionellen Zügen – der VT 605 ist stillgelegt, die Elektrifizierung bis Geltendorf nicht gesichert – ein Umfahrgleis für den Traktionswechsel SBB-E-Lok / DB-Dieselloks frei zu haben.  
Nur was geschieht, wenn aufgrund geänderter Fahrtzeiten durch die Stilllegung des VT 605 sich die Fernzüge Zürich–München und der Gegenrichtung in Lindau treffen müssen, mit dem Lokwechsel ? Müssten die Züge von/nach Bregenz und nach Basel in den jeweiligen Zulaufstrecken warten, bis sie an der Reihe sind, weil kein Bahnsteiggleis in Reutin wegen des Lokwechsels bei zwei EC-Zügen mehr frei ist ?

## 2.2 Schlüsse aus den Feststellungen unter Punkt 2.1 zur Fahrplangrundlage

### 2.2.1 Knotenbahnhof ?

Aus Friedrichshafen kommend, lohnt sich das Umsteigen Richtung Bregenz/Arlberg oder St.Gallen/Zürich nicht: mit dem Zug aus Basel sind alle Anschlüsse knapp verpaßt, und mit dem IRE aus Ulm hat man mehr als 15 bzw. 20 Minuten Umsteigezeit. Die Fähre über den Bodensee bleibt vorteilhafter, man erreicht St. Gallen in 1 h 29 min ab Friedrichshafen-Stadtbahnhof incl. aller Umsteigevorgänge praktisch zeitgleich, im Stundentakt, mit Urlaubsatmosphäre, auf kürzerem Wege und somit kostengünstiger, vgl. Fahrplantabellen, selbst, wenn zwischen Bregenz und St.Gallen die Strecken eine Fahrtzeitverkürzung von 10 min, vgl. EB, a.a.O., S.55, 1.4.1.2, erlauben werden. Und Zürich wird ab Friedrichshafen via Fähre stets schneller zu erreichen sein als mit dem Umweg über Lindau, weil zwischen Romanshorn via Zürich nach Bern direkte IC-Verbindungen bestehen, mit denen Zürich ab Friedrichshafen Stadtbahnhof bereits in 2 h 34 min zu erreichen ist. Der Umweg über Lindau würde, so, wie in der Gleisbelegungsstudie zum Planfeststellungsverfahren vorgesehen, rund 20 Minuten länger dauern. Diese Überlegungen gelten natürlich auch für Orte wie Tettngang mit nur wenigen Kilometern Busfahrt direkt nach Friedrichshafen-Hafen oder zum nächstgelegenen Bahnhof in Meckenbeuren mit vollem Service Richtung Friedrichshafen und Ulm; vgl. hierzu die irriige Annahme zu Tettngang etc. im EB, a.a.O., 1.3.6.1.3, S.23 Mitte.

Aus dem Fernverkehrszug von München kommend, bietet die Fahrplangrundlage der Gleisbelegungsstudie, vgl. Anlage I – 11 a zum EB, auch keine vorteilhafte Verbindung ans nördliche und westliche Bodenseeufer. Steigt man aus dem ICE aus, schafft man entweder den Zug nach Basel nicht, weil die Zeit, die Bahnsteige über die Treppen zu wechseln, nicht reicht, oder man hat mehr als 25 Minuten Zeit, in den IRE nach Ulm umzusteigen.

Fahrgäste aus München oder dem Oberallgäu werden also den RE nach Basel nutzen, um an den westlichen Bodensee zu gelangen. Fahrgäste, die aus der Zentralschweiz ins O-

berallgäu u.u. wollen, haben nur die Möglichkeit, den zweistündlich eingesetzten Nahverkehr mit Umsteigen in St.Margrethen zu nutzen.

Fahrgäste aus Memmingen, wo der Fernverkehr München–Zürich u.u. hält, oder solche aus dem Westallgäu sind auf die zweistündlich verkehrenden Regionalbahnen angewiesen, um Orte westlich Lindaus zu erreichen. Württembergische Allgäuer trifft dies ebenso, und sie haben gem. Gleisbelegungsstudie von und nach Österreich Umsteigezeiten von mehr als dreißig Minuten. Die Regionalbahn aus Friedrichshafen hält überdies am Gleis 4, so daß sowohl Richtung Österreich als auch Richtung Westallgäu, wie auch in der Gegenrichtung, über die Bahnsteigtreppe und den Verbindungssteg umgestiegen werden muß. Außerdem ist bei geänderter Fahrplanlage des EC aus München – VT 605 stillgelegt – unklar, welche Auswirkungen dies auf die Gleisbelegungsfähigkeit für mit dem Fernverkehr konkurrierende Züge des österreichischen und deutschen Nahverkehrs hat, siehe dazu unsere Ausführungen am Schluß von Abschnitt 2.1.2.

**Fazit: Nach Auswertung der Gleisbelegungsstudie, vgl. Anlage I – 11 a zu den Unterlagen zum Planfeststellungsverfahren, dient der Halt des Fernverkehrs in Lindau nur dem Ein- und Aussteigen in Lindau, nicht jedoch dem Umsteigen. Gegenüber der heutigen Situation mit kurzen Umsteigezeiten von und nach Österreich, mit knappen Übergängen von und zum EC von/nach Zürich aus dem / ins Oberallgäu und vertretbaren Umsteigezeiten von / zu den Regionalbahnen von/nach Friedrichshafen erbringt die vorgelegte Gleisbelegungsstudie deutliche Verschlechterungen der Anschlüsse. Umsteigerelationen werden in Reutin meist nicht am selben Bahnsteig miteinander verknüpft, das Umsteigen muß zwischen den Bahnsteigen über den 7,20 m höher gelegenen Verbindungssteg erfolgen, vgl. EB, a.a.O., S.113, 2.8.3.**

## **2.2.2 Durch die Konzeption des Bahnhofs bedingte Störungsanfälligkeit des Bahnbetriebs**

Die Gleisbelegungsstudie, Anlage I – 11a zu den Unterlagen des Planfeststellungsverfahrens, offenbart, daß trotz Doppelbelegung der Gleise 1 und 3 zur ungeraden Stunde eine nur geringfügige Verknüpfung der einzelnen Züge miteinander vorgesehen ist, vgl. Abschnitt 2.2.1.

In Abschnitt 2.1.1 haben wir dargestellt, daß – bis auf die Allgäubahn über Kempten – alle Zulaufstrecken zu einem hohen Anteil, vor allem im unmittelbaren Umfeld Lindaus, eingleisig sind; selbst der Fernverkehr zwischen München und Zürich ist dabei auf rd. 100 km im Allgäu und darüber hinaus in Österreich auf Dauer betroffen. Daß sich in eingleisigen Strecken geringe Anfangsverspätungen bis zum Eintritt der Betriebsruhe im Laufe eines Tages allzu leicht aufschaukeln, haben wir in der Vergangenheit immer wieder erlebt. Dadurch, daß Züge vom RE aus Aulendorf nach München bis hin zu den EC aus Zürich in Geltendorf nicht zum vorgesehenen Zeitpunkt eintreffen, hat dies auch Auswirkungen auf den S-Bahn-Betrieb in München mit Streuwirkung im S-Bahn-System, denn die S-Bahn aus Geltendorf befährt die Stammstrecke unter der Stadt hindurch bis zum Ostbahnhof. So können sich Verspätungen wegen zu geringer Abfertigungsmöglichkeiten in Lindau bis hin zu den nach Landshut und Mühldorf ausfahrenden Zügen übertragen, selbst wenn Anschlüsse in Memmingen nach Ulm/Kempten und in Buchloe nach Augsburg/Füssen nicht abgewartet werden würden, weil die Verspätung bereits über 10 Minuten beträgt.

Doch gerade in der für Lindau-Reutin geplanten Doppelbelegung von Bahnsteiggleisen liegt eine immanente Gefahr für die Fahrplanstabilität auf den zulaufenden Strecken. Denn wenn ein Zug, der in dieselbe Richtung wieder abfahren muß, aus der er gekommen ist, im selben Gleis hinter einem Zug steht, der auch aus dieser Richtung gekommen ist, aber

Verspätung hat, überträgt sich die Verspätung des zuletzt angekommenen Zuges auf den im selben Gleis bereits wartenden Zug. Dies trifft auch dann trotz großer Pufferzeit zu, wenn, wie im Falle des IRE nach Ulm zur ungeraden Stunde in der angeführten Gleisbelegungsstudie, keine logischen Umsteigebedürfnisse von dem anderen Zug, hier dem RE von Basel nach München, bestehen, und wenn letzterer mehr als acht Minuten Verspätung hat. In einem gewöhnlichen Bahnhof ohne Doppelbelegung von Gleisen kann der wartende Zug kurz nach Einfahrt des verspäteten ausfahren oder den verspäteten im Bahnhofsvorfeld kreuzen oder bis zum nächsten Kreuzungsbahnhof vorfahren.

Im Falle Reutins wäre die Kreuzung im nur 1,0 km langen Bahnhofsvorfeld (km 151,5 bis 152,5) nur dann möglich, wenn einer der beiden Züge die Trasse des sich begegnenden Fernverkehrs (VT 605 stillgelegt) oder des RE nach Basel mitbenutzen kann. Doch dafür besteht kaum Anlaß zur Annahme. Denn wenn der RE von Basel mehr als drei Minuten verspätet ist, wird er in Enzisweiler auf den Gegenzug *nach* Basel warten müssen, da lt. Gleisplanbelegungsstudie nur bis zu drei Minuten Verspätung eine Begegnung mit dem RE nach Basel im Doppelspurbereich bis zum Abzweig Aeschach (km 151,5) möglich ist; anderenfalls müßte der RE nach Basel in Lindau-Reutin warten und übertrüge den größten Teil der Verspätung seines Gegenzuges erneut auf die eingleisige Strecke bis Basel, so daß sich im Laufe des Tages dort die Verspätungen aufschaukeln könnten. Wenn nun aber der RE Basel–München in Enzisweiler warten muß, bekommt er von anfangs vier bis sechs Minuten Verspätung bis zu seiner Ankunft in Lindau-Reutin besagte acht Minuten und mehr, die dazu führen werden, daß der IRE nach Ulm trotz Zeitpuffers nur verspätet wird ausfahren können – mit denselben nachteiligen Wirkungen, aber wenigstens nur bis Friedrichshafen, und mit dem Risiko, in Ulm die Anschlüsse zum Fernverkehr nicht mehr zu erreichen. Was passiert, wenn wegen der Stilllegung des VT 605 auch der EC aus München nach Zürich in besagtes Zeitfenster fällt und zwischen Aeschach und Reutin rollt, soll offenbleiben.

Überdies ist bei der gegenwärtig knappen Beschilderung und schlechten Sichtbarkeit der Zugzielanzeigen davon auszugehen, daß Reisende im Verspätungsfall bei doppelt zu belegenden Bahnsteiggleisen in den falschen Zug einsteigen werden, einzig und allein aus dem Grunde, weil die Abfahrt eines stehenden Zuges angekündigt wird und der eigentlich richtige Zug noch nicht eingetroffen ist.

Dies ist selbst dann wie z.B. in *Kempten* der Fall, wenn innerhalb von fünf Minuten planmäßig die Züge nach Ulm und München auf demselben Gleis 4 abfahren: Leute, die nach München wollen und wissen, daß ihr Zug aus Gleis 4 ausfahren soll, steigen in den Zug nach Ulm, weil dieser wegen fünf Minuten Verspätung auf demselben Gleis eingefahren ist und eben zu der Zeit abfährt, zu welcher der Zug nach München abfahren soll – die Lautsprecheransage am Bahnsteig hält nicht davon ab, sei es, weil sie vom Lärm der Bremsen und/oder der Dieselmotoren übertönt wird, sei es, weil der Fahrgast selten Bahn fährt und vor lauter Aufregung die Orientierung verliert, denn die Zugzielanzeigen, falls korrekt eingestellt, sind heute weder ausreichend groß in den Türen noch auffällig bzw. kontrastreich gehalten und leider über Augenhöhe !

Im Falle des *Reutiner* Bahnhofs wird die Tatsache, daß auf Gleis 3 Ost, also in Österreichischer Richtung, der Zug nach Ulm steht, sicherlich dazu führen, daß Reisende, die nach Österreich fahren wollen, ganz unverhofft nach Friedrichshafen gelangen. Und selbst Vielfahrer stehen beim Umsteigen oft unter Zeitdruck und vergessen dabei die Grundregel, sich am Umsteigeort ausreichend sorgfältig zu orientieren. Doch wer hat nicht schon in der Fremde bei Dunkelheit oder Bewölkung die Orientierung verloren, wenn die Lautsprecheransage Gleis 3 Ost und Gleis 3 West ausruft ? Ein gewöhnlicher Kopf- oder Durchgangs-



---

bahnhof mit eindeutigen Richtungsgleisen hat eben auch Vorteile für die Orientierung des gelegentlichen und/oder unaufmerksamen Reisenden, vom Sehbehinderten ganz zu schweigen.

Gerade die jüngere Vergangenheit hat gezeigt und zeigt immer noch, daß die Neigetechnik-Fahrzeuge, die auf der Strecke Basel–Lindau eingesetzt sind, erhebliche Verspätungen aufgrund technischer Defekte einfahren. Damit kann der Verspätungsübertragungseffekt bei doppelt belegten Bahnhofsgleisen mit Ein- und Ausfahrt beider Züge auf derselben Seite nur dadurch eingegrenzt werden, daß ausreichend Pufferzeiten zur Verfügung stehen. Ob die vorliegende Gleisbelegungsstudie den tatsächlich zu verzeichnenden Verspätungen ausreichend Rechnung trägt, mag dahingestellt sein. Im Fall der vorliegenden Gleisbelegungsstudie wird jedenfalls dadurch versucht, den Risiken der Doppelbelegung im Hinblick auf Verspätungen zu entgehen, daß mit dem IRE von/nach Ulm einem Zug die hintere/östliche Lage im Gleis gegeben wird, dem dreißig Minuten Aufenthalt für die Wende zur Verfügung stehen. *Im Umkehrschluß* bedeutet dies jedoch auch, daß diesem Zug mit dreißigminütiger Standzeit **keine alternative Verwendungsmöglichkeit mehr** zugeteilt werden kann – etwa im Sinne einer vorgezogenen Rückfahrt nach Baden-Württemberg, um häufiger halten zu können, oder eines Pendelverkehrs zur Lindauer Insel, deren Anschlüsse im Planfeststellungsverfahren optional berücksichtigt werden.

Mit Blick auf die Vertaktung der Regionalbahnen untereinander – deren Fahrzeitabstimmung auf die überregionalen Züge im Hinblick auf die Feinverteilung wünschenswert wäre, aber aus Platzmangel an den in Reutin geplanten Bahnsteigen nicht realisiert werden kann – ist festzuhalten, daß Angebotserweiterungen nur durch Doppelbelegung der Bahnsteiggleise zu bewerkstelligen sind, mit den genannten Auswirkungen auf die Fahrplanstabilität. Dabei ist hier anzumerken, daß der derzeitige Fahrplan in den werktäglichen Stoßzeiten halbstündliche Abfahrten aus Lindau Richtung Bregenz vorsieht und damit heute schon mehr Verkehr besteht, als nach der genannten Fahrplangrundlage vorgesehen ist. Überdies sehen die Erläuterungen zu den Zielen des Regionalen Planungsverbandes Allgäu vor, die an der Strecke zum Bodensee gelegenen, von der DB AG nicht mehr genutzten Haltestellen wieder in Betrieb zu nehmen und weitere neu zu errichten. Auch die Bodensee-S-Bahn sei mit der Region Bodensee-Oberschwaben und dem Land Vorarlberg zusammen anzustreben, vgl. Regionalplan Allgäu, Erläuterungen zu Ziel B IX 1. Öffentlicher Personennahverkehr unter Verkehr und Nachrichtenwesen, S. 150, letzter Absatz. Ausweitungen des Nahverkehrs sind im Rahmen der Regionalen Planung und der Alpenkonvention vorgesehen und würden durch die Bahnhofsanlage Reutin behindert, sowohl, was deren Fahrplanstabilität angeht, als auch, was die Vertaktungsmöglichkeiten mit dem überregionalen Schienenpersonenverkehr betrifft.

### 3. Dimensionierung des Reisezugbahnhofs Lindau-Reutin

#### 3.1 Anzahl der Bahnsteiggleise

Wie im vorhergehenden Abschnitt 2.2.2 dargestellt, erlaubt es der durch die DB Netz AG geplante Knotenbahnhof Reutin nicht, die überregionalen Linien mit den Regionalbahnlinien zu verknüpfen. Sogar der Fernverkehr ist gem. Gleisbelegungsstudie, vgl. Anlage I – 11a zum EB, nur rudimentär mit den überregionalen Linien des Nahverkehrs verknüpfbar. Deswegen hat auch die Bayerische Eisenbahngesellschaft GmbH (BEG) gegenüber der Lindauer Zeitung (LZ) die Forderung nach wenigstens sechs Bahnsteiggleisen vertreten,

---

vgl. LZ vom 06.07.2002. Zwar sehen die Planungen vor, daß optional weitere zwei Stumpfgleise mit Anbindung nach Westen gebaut werden könnten. Deren Bau ist jedoch nicht vor dem Jahre 2020 vorgesehen, vgl. EB, a.a.O., S.55, 1.4.1.2, letzter Satz, und S.56, 1.4.2, vorletzter Satz. Und solange diese Gleise nicht gebaut sind, ist fraglich, wo SBB und ÖBB ihre elektrischen Triebfahrzeuge abstellen können, wenn diese einen Reisezug an die DB Reise & Touristik AG übergeben haben – Dreifachbelegung desselben Bahnsteiggleises ist jedenfalls nicht geplant.

Zudem kann nicht vorhergesagt werden, ob die gegenwärtig auf der Linie Lindau-Basel eingesetzten, fehleranfälligen Neigetechnikzüge weiter für die Linie München-Basel vorgesehen werden können, oder ob nicht, wie im Falle der VT 605-ICE-Züge, die erst vor kurzem stillgelegt wurden, wieder zum alten Fahrplan vor 1997 zurückgekehrt werden muß. Aufgrund der umlaufbedingten langen Standzeiten der Züge aus Ulm und München via Kempten sind „zur Aufrechterhaltung der Betriebsqualität [...] weiterhin 8 Bahnsteiggleise erforderlich.“, so der EB, a.a.O. S.64, 1.5.1.1, zweiter Absatz – siehe auch unsere Ausführungen unter Punkt 4.0, Ziff.11.). Entsprechende Reserven sind bei der Dimensionierung des Knotenbahnhofs vorzusehen, wenn wegen Ausfalls der Neigetechnik zum alten Fahrplanschema zurückgekehrt werden muß. Unserer Meinung nach ist dies nur mit dem 8-gleisigen bestehenden Hauptbahnhof auf der Insel zu bewerkstelligen.

### **3.2 Länge der Bahnsteige**

Überdies ist für die Bahnsteige in Reutin nur eine Länge von 330 m vorgesehen, vgl. EB, a.a.O., S.108, 2.8.1 zweiter Absatz. Dies sind 46 m bzw. 41 m oder knapp zwei EC-Wagenlängen weniger als auf dem Gleis 2 / Bahnsteig A bzw. Gleis 3 / Bahnsteig B im bestehenden Inselhauptbahnhof. Bei 330 m Länge haben am Bahnsteig eine Lokomotive mit 12 Waggons à 26,4 m Platz. Wenn die Strecke zwischen Geltendorf und Lindau elektrifiziert wird, und wenn die SBB ihren EC-Verkehr zwischen Zürich und Wien, der derzeit über den Arlberg geführt wird, via Lindau–München leiten, wofür gem. Augsburger Allgemeine Zeitung vom 05.11.2003 großes Interesse besteht, könnte dies zu Abfertigungsproblemen am Bahnsteig führen, vor allem vor und nach hohen Feiertagen, an denen diese Fernverkehrszüge verstärkt werden. Übrigens war die Verbindung München–Lindau schon in den vergangenen Jahren nach unwetterbedingter Unterbrechung und Sanierung der Arlbergstrecke über mehrere Wochen Ausweichroute sowohl des internationalen Personen- als auch Güterverkehrs zwischen Österreich und der Schweiz. Erneut zeigt sich der überregionale und internationale Charakter des Bauvorhabens.

Auch deswegen ist dafür Sorge zu tragen, daß bei einem Neubau wie dem des Reutiner Bahnhofs die für internationale Eisenbahnverkehrsmagistralen vorgesehenen Standards eingehalten werden. Diese ergeben sich aus dem Europäischen Übereinkommen über die Hauptlinien des internationalen Eisenbahnverkehrs vom 26.10.1988, vgl. BGBl. II S.987. Insbesondere unter Anlage II, Tabelle 1, Ziffer 9 zu diesem Übereinkommen wird festgelegt, daß auch beim Ausbau von „großen Bahnhöfen“ an internationalen Hauptlinien die Bahnsteiglänge 400 m betragen soll. Bei Verlängerung etwa des Mittelbahnsteigs B wird eine geänderte Gleisgeometrie nötig, vgl. EB, a.a.O., S.108, 2.8.1, 3.Absatz, wenn der Verbindungssteg nicht noch weiter aus der längenbezogenen Mitte des Bahnsteigs B rutschen soll.

### **3.3 Verbindung zwischen den Bahnsteigen und zu den Taxi- und Busplätzen**

Wie unter den Punkten 2.1.2 und 2.2.1 dargestellt, können die wenigsten Umsteigevorgänge am Mittelbahnsteig B oder am selben Bahnsteig von Ost nach West oder West nach Ost stattfinden. Stattdessen müssen Reisende den Verbindungssteg zwischen den

Bahnsteigen nutzen. Ebenso müssen die bahnreisewilligen Lindauer Bürger und deren Gäste überwiegend den Verbindungssteg zu Bahnsteig B nutzen, da an diesem Bahnsteig nicht nur der Fernverkehr, sondern auch alle Züge aus Ulm und Basel halten sollen, vgl. Gleisbelegungsstudie als Anlage I – 11a zu den Planunterlagen.

Das Niveau des Verbindungsstegs liegt 7,20 m oder 45 Treppenstufen über dem Niveau der Halle des Empfangsgebäudes und der Bahnsteige, vgl. EB, a.a.O., S.110 Mitte - 2.8.2 zur Halle, und S.113 Mitte, 2.8.3. Damit hat ein umsteigender Reisender etwa doppelt so viel Lageenergie aufzubringen wie im Falle einer Gleisunterführung. Insbesondere bei dem von Urlaubsreisenden mitgeführten *schweren* Gepäck ist dies eine Barriere. Die für behinderte, kranke oder alte Mitmenschen vorgesehenen Aufzüge können dem kaum abhelfen, da sie nur 2,00 m x 3,00 m Bodenfläche aufweisen, vgl. EB, a.a.O., S.110 Mitte. Bevor die eigentliche Zielgruppe diese Hilfsmittel zur Barriereüberwindung gefunden hat, werden sie durch die Fahrradtouristen belegt sein, die die Bodenseeregion in Scharen besuchen und in Lindau an schönen Tagen, egal ob Werk- oder Feiertag, nachmittags und abends zu verspäteten Zugabfahrten führen, weil die Räder in den vorgesehenen Abteilen keinen Platz mehr finden und die Durchgänge in und zwischen den Wagen blockiert werden, vgl. hierzu auch den Artikel von Siegfried Großkopf in der Schwäbischen Zeitung, Ausgabe Friedrichshafen, Lokales, vom 23.12.2003.

Übrigens müssen Fahrstühle regelmäßig gewartet werden, damit sie nicht ausfallen; dennoch kommt es auch vor, daß sie einen technischen Defekt aufweisen oder durch übel meinende Mitmenschen zerstört werden. Der Verfasser dieser Zeilen hat schon erlebt, daß Aufzüge nach 19 Uhr aus Furcht vor Vandalismus außer Betrieb gesetzt werden, vgl. Bahnhof Göppingen. In solchen Fällen wäre, da nur ein Aufzug je Bahnsteig geplant ist, der Bahnsteig für Behinderte und andere Reisende quasi unzugänglich !

Da eine schienengleiche Querung der Gleise als Verbindung zwischen den Bahnsteigen, auch bei Absicherung durch Schranken mit Licht- und Tonsignalanlagen, wegen Anlage II, Tabelle 1, Ziffer 11 zum Europäischen Übereinkommen über Hauptbahnen, a.a.O., nicht in Frage kommt, können nur flache, breite Rampen zum Verbindungssteg oder die Anlage einer Gleisunterführung mit entsprechenden Rampen angesichts der Vielzahl der Radtouristen Abhilfe schaffen.

Lindauer Bürger und deren Gäste, die mit der Bahn verreisen wollen, müssen mit ihrem Gepäck jedoch erst einmal den Bahnhof erreichen. Vom P&R- Parkplatz aus kann dies komfortabel über eine Rampe geschehen. Kommt man jedoch mit dem Bus oder einem Taxi an, muß man erst eine fünfstufige Treppe überwinden, vgl. EB, a.a.O., S.109, 2.8.2, 2. Absatz, oder den Umweg über die besagte Rampe nehmen, um die Bahnhofshalle zu erreichen. Ein Blick nach Kempten, wo eine dreistufige Treppe vorzufinden ist, gibt Aufschluß, wie unzureichend die Situation vor allem im Winter sein kann, wenn die Reutiner Treppe ob ihrer Länge von 42,5 m, vgl. EB, a.a.O., S.111 zum Servicebau, kaum schnee- und eisfrei zu halten ist. Eine Rampe in der Flucht von Halle und Verbindungssteg wäre angebracht; dafür wird der Platz in der Tiefe der Anlage jedoch kaum ausreichen.

### **3.4 Anzahl der Bussteige am Bahnhofsvorplatz**

Die Planer gehen im Hinblick auf die Zahl der Bussteige offenbar davon aus, daß das Lindauer Stadtbussystem mit täglich vier Linien und halbstündiger Bedienung, bei dem sich alle acht Busse jeweils zur halben Stunde am zentralen Umsteigepunkt vor dem Reutiner Bahnhof treffen, bestehen bleiben kann. Nicht in den Plänen berücksichtigt ist die Linie 10, die in der Touristensaison den Parkplatz P1 im nördlichen Reutin mit der Insel verbindet,

vgl. EB, a.a.O., 1.3.6.4.2, S.39/40. Diese kann somit nur mit den anderen Linien verknüpft werden, wenn sie einen Platz für Regionalbusse belegt.

Für Regionalbusse ist ein weiterer Bussteig mit sechs Busplätzen vorgesehen. Eingedenk der Tatsache, daß in den Berufs- und Schülerverkehrszeiten teilweise zwei Busse je Linie gleichzeitig gefahren werden müssen, heißt das, daß Busse, deren Fahrer eine Pause brauchen, an anderer Stelle abgestellt werden müssen. Wo das sein soll, bleibt offen. Für eine Ausdehnung des Fahrtenangebots oder des Liniennetzes bei jetzt schon vier Linien scheint die Zahl von sechs Busplätzen auch zu knapp bemessen. Dies wird insbesondere dann der Fall sein, wenn die Inselanbindung nur mit Bussen geschehen soll, wobei zwei Gelenkbusse, vgl. EB, a.a.O., 1.4.3, S.59, die Plätze von drei Regionalbussen belegen.

### 3.5 Berücksichtigung der Belange behinderter Mitbürger

Die unter 2.2.1 getroffene Feststellung, daß die meisten Umsteigeverbindungen nicht am selben Bahnsteig realisiert werden, so daß eine Benutzung des Verbindungsstegs zwischen den Bahnsteigen erforderlich wird, ist angesichts der unter 3.3 angeführten geringen Aufzugskapazität, der ein erhöhter Bedarf wegen des Fahrradtourismus gegenübersteht, nicht gerade als Förderung der Belange behinderter Menschen zu bezeichnen, zumal im *bestehenden Kopfbahnhof auf der Lindauer Insel*

- alle Passagiere, sogar ein Krankenwagen, auf einer Ebene stufenlos vom Hafen zu jedwedem Zug gelangen,
- Radtouristen und mit Gepäck schwer beladenene Feriengäste zwischen allen Zügen ohne Hilfsmittel leichter und schneller umsteigen und
- wegen eindeutiger Zuordnung vom Abfahrtsgleis zur Abfahrtsdestination mangels Doppelbelegung, siehe 2.2.2, die Orientierung insgesamt für alle Fahrgäste unproblematisch ist,
- aufgrund einfacher Gleisbelegung alle Züge am Querbahnsteig stehen, während man in Reutin bei Doppelbelegung u.U. erst vom entfernter abgestellten Zug zum Verbindungssteg gelangen muß.

Zur Benachteiligung behinderter Mitmenschen im geplanten Reutiner Knotenbahnhof kommt noch, daß

- sich die Aufzüge im östlichen, dem Verkehrsschwerpunkt abgewandten Bereich der Bahnsteige befinden,
- die Aufzüge nicht durch Rolltreppen zum Verbindungssteg ergänzt werden, die den meisten betagten, nicht mehr uneingeschränkt mobilen Menschen oder Müttern mit Kinderwagen genauso wie Fahrradtouristen bereits eine ausreichende Hilfe wären und so die Aufzüge entlasten helfen könnten,
- die Fußgängerüberführung für den Havariefall gem. EB 2.8.4, S.114, überhaupt nicht für Behinderte geeignet ist: sollen sie warten, bis THW oder Feuerwehr sie wegtragen ?
- Rampen zu den Taxiständen und Bussteigen nur über Umwege zu erreichen sind, die von sehbehinderten Menschen erst gefunden werden müssen,
- ansonsten kein Hinweis in den Planunterlagen auf behindertenbezogene Ausstattung gegeben wird:

Immerhin verhindert die Entwässerung der Bahnsteige zu deren Mitte, vgl. EB, a.a.O., 2.6.2., S.92 oben, daß Rollstuhlfahrer unbeabsichtigt zum Gleiskörper hinrollen und in den Gleisbereich abstürzen. Eine Schwelle oder Rinne, die das unbeabsichtigte Hinabrollen von Rollstühlen und Kinderwagen vom Verbindungssteg über die Bahnsteigtreppe verhindern könnte, wird nicht erwähnt. Wie die Treppen und der Steg im Falle von Luftfeuchtigkeit – Bodenseenebel – bei Temperaturen unter Null Grad Celsius eisfrei

bleiben können, ebensowenig. Auf kontrastreiche und geriffelte Beläge, um Sehbehinderte sowie Blinde vor der Bahnsteigkante zu warnen, gibt es keinen Hinweis, genau so wenig, wie auf in den Bodenbelag einzulassende, profilierte und kontrastreiche Wegweiser in Richtung Ausgang bzw. Treppe zum Verbindungssteg und zu den Aufzügen. Wegen weiterer baulicher Erleichterungen für sehbehinderte Menschen verweisen wir auf die „Fachinformation Arbeitskreis Mobilität“ des Vereins „Pro Retina Deutschland e.V.“, Vaalser Straße 108, 52074 Aachen, welche wir als *Anlage I* diesem Schreiben beifügen.

#### **4. Kritik an der Argumentation der DB Netz AG in deren Erläuterungsbericht zu den Unterlagen für ein Verfahren nach § 18 AEG**

##### **4.1 Widersprüchliche Angaben**

Bei genauerem Verarbeiten des Erläuterungsberichts stoßen dem Leser immer wieder widersprüchliche Aussagen zu wichtigen Bereichen innerhalb des EB selbst oder aus anderen DB-Quellen auf:

- 1.) EB 1.3.5.6, S.20, 5. Absatz: Kreuzungsbauwerk an Bregenzer Straße nur noch für 2 statt 3 Gleise erforderlich, dadurch angeblich kostengünstigere Erstellung eventueller Unterführungen aufgrund neuer Planung.  
EB 2.7.3.4, S.106, BÜ Strecke 5420 km 1,975 (Bregenzer Straße): Anzahl der Gleise: 4  
Dies stimmt mit den gezeichneten Plänen überein.
- 2.) EB 1.3.4.1.2, S.13/14: „Hinzu kommt, daß in Lindau-Reutin das Umsteigen von Zug auf Zug deutlich verbessert wird“ und der Vergleich der Gleisbelegungsstudie Anlage I – 11a mit den derzeitigen Verhältnissen, siehe unseren Gliederungspunkt 2.2.1 .
- 3.) EB 1.3.5.3 niedrigere Trassengebühren für den Freistaat – dabei ist der Weg nach Reutin 0,5 km weiter als auf die Insel, siehe Pläne und weiter unten bei Punkt 4.2
- 4.) EB 1.3.5.3, Tabelle S.18: 9 Bahnsteige, dabei tatsächlich nur 8 Bahnsteige im Insel-Hbf bei 2.311 m statt der angegebenen 2.600 m Nutzlänge, denn der Rest incl. des vermieteten Empfangsgebäudes in Reutin wird seit Jahrzehnten nicht mehr im Bahnverkehr genutzt, der Bahnsteig längst nicht mehr unterhalten.
- 5.) EB 1.3.5.6, S.20, 3. & 4. Absatz: Eine Beseitigung des Bahnübergangs Bregenzer Straße wird überhaupt nicht ins Auge gefaßt, die des Langenwegs ist fraglich, und in keinem der beiden Fälle steht sie in den Plänen. Unter EB 1.3.6.4.2, S. 41 oben, unter 1.4.3, S.59 letzter Absatz und S.61 Mitte wird aber genau die Freiheit von Bahnübergängen unterstellt !
- 6.) EB 1.5.1 sieht auf S.67 oben im Bereich der Bahnquerungen des Hasenweidwegs und des Lotzbeckwegs „mehrere Gefahrenpunkte mit hohem Fußgänger- und Radfahrer-verkehr sowie schwierigem und beengtem Umfeld“, schlägt aber unter 1.4.3 auf S.61 unten vor, die obsolet gewordene Bahntrasse durch Stadtbusse zu nutzen und besagte Querungen mit lediglich einer „Ampelsteuerung“ absichern zu lassen.
- 7.) EB 1.3.6.4.3 spricht auf S.42 unten von „1 Verstärker-Standplatz für jede Richtung“ für die Stadtbuslinien. Sieht man sich jedoch die Pläne an, kann man nicht feststellen, wo diese sein sollen.
- 8.) EB 1.3.7.3, S.46/47, widmet sich gänzlich der Unzugänglichkeit des Inselbahnhofs auf der Straße. Dennoch ist man sich bei der DB AG, speziell DB ReiseBüro, nicht zu schade, auch in Lindau am Insel-Hbf das DB Carsharing anzubieten. Ist es etwa um

- die Erreichbarkeit des Insel-Hbf auf der Straße vielleicht doch noch nicht so schlecht bestellt ? Sehen Sie hierzu besagtes Angebot unten in unserer *Anlage II*.
- 9.) EB 1.5.1.1 fordert für die Null-Variante Lindau-Insel-Hbf auf S.65 oberes Drittel genauso wie EB 1.5.1.2 für die dreigleisige Variante „Europaplatz“ auf S.67 unten in Reutin „mehrere beidseitig angebundene Überholungsgleise“ zusätzlich zu jenen Gleisen, die auf S.68 oben aufgelistet werden, aber auch bei der Variante 1.5.1.3 „Lindau-Reutin“ angeführt und in den Plänen zwischen km 153,3 und km 154,2 verzeichnet sind. Nur bei der Reutiner Variante 1.5.1.3 fehlen diese „mehrere beidseitig angebundene Überholungsgleise“ gänzlich. Hatte man bei der Insel-Hbf-Variante gleich wie bei der „Europaplatz“-Variante noch umfangreichere Güterzugbildungsanlagen vorgesehen, die bei der Reutiner Variante nicht mehr für notwendig erachtet werden ? Siehe dazu unsere Ausführungen im Gliederungspunkt 5.
  - 10.) Unter EB 1.5.1.3, zu „Lindau-Reutin“, werden auf S.69 Mitte unter „wesentliche Maßnahmen“ die „Erhöhung der Ein- und Ausfahrgeschwindigkeiten im Bahnhofsbereich“ genannt. Wie diese sich jedoch bei bereits durch einen Zug belegten Bahnsteiggleisen, vgl. EB ebenda, wesentlich von der des Kopfbahnhofs unterscheiden sollen, bleibt offen.– Überdies sei der Wegfall von zeitaufwendigen und personalintensiven Wendemanövern eine weitere wesentliche Maßnahme. Dennoch bleibt es für die meisten Nahverkehrs- und Regionalzüge dabei, daß sie in Lindau wenden müssen, selbst wenn sie von Basel nach München durchfahren, vgl. Gleisbelegungsstudie in Anlage I – 11a zu den Planunterlagen.
  - 11.) Durch die Gleisbelegungsstudie in Anlage I – 11a zum EB wird klargestellt, daß die Züge von München nach Basel u.u., die auch in Lindau-Reutin wenden müssen, eine kürzere Verweilzeit im Bahnhof haben können als die ICE von München nach Zürich, die den Bahnhof ohne Wende durchfahren. Dies steht im offenen Widerspruch zu den Aussagen des EB zum „Kopfmachen“ unter 1.3.7.2, S.45 unten, oder unter 1.5.1.1, S.65 oben und Mitte.
  - 12.) Unter 1.3.5.3, S.17, und unter 1.3.8 auf S.49 wird richtig festgehalten, daß der Erbauer von Eisenbahninfrastrukturanlagen durch Trassenentgelte und Anlagenpreise seine Aufwendungen von den Betreibern der Verkehre erstattet bekommt. Dennoch werden zur Beurteilung der Alternativen unter 1.3.6.2.4, S.31 f, die erzielbaren Fahrgelderlöse der Verkehrsbetreiber miteinander verglichen. Dabei wird auch noch negiert, daß der Betreiber des SPNV zusätzlich zu den Fahrgelderlösen die Subventionen der Bundesländer als Einnahmen verbuchen kann. Und beim SPFV wird ungeniert davon ausgegangen, daß auch die auf österreichischer und schweizerischer Seite eingehenden Deckungsbeiträge (333 km) in der Kalkulation angesetzt werden könnten, obwohl diese für die Deckung der Trassenkosten in den genannten Staaten reserviert bleiben müssen, folglich nicht zur Deckung deutscher Trassenkosten angesetzt werden dürfen. Sollen auch die Erlöse der ÖBB und SBB im SPFV für den Vergleich herangezogen werden, muß dies ebenso für die Erlöse derselben für ihre Fahrten im Nahverkehr nach und von Lindau getan werden – incl. Zuschüssen der Besteller. Schließlich werden mittlere Reiseweiten genannt, die nicht auf Erhebungen, sondern reiner Schätzung beruhen.

#### **4.2 Aufrechnung von Weichen und Signalen bei einem neuen Reutiner Bahnhof praktisch ohne Güterverkehr gegen die Weichen des alten Inselhauptbahnhofs und des alten Reutiner Güterbahnhofs zusammen**

Im alten Lindauer Inselhauptbahnhof, gezählt vom Beginn des Seedamms an bei km 152,047, befanden sich gemäß den Plänen der Deutschen Bundesbahn von 1984 insge-

---

samt 59 Weichen und zwei Doppelkreuzungsweichen. Davon waren sechs als nur von Hand zu betätigende Weichen ausgebildet. Die drei fernbedienten Weichen zu den ehemaligen Gleisen 11, 12 und 13 wurden zwischenzeitlich komplett entfernt, die Gleise liegen noch stillgelegt. Auch die Lokabstellgleise 46 bis 49 sind heute bereits mit Büschen eingewachsen, so daß weitere sechs Weichen aus der Betrachtung der zu unterhaltenden Weichen entfallen können. Damit verbleiben auf dem Seedamm und im Bereich des Inselhauptbahnhofs noch zwei Doppelkreuzungsweichen und 45 Weichen, die fernbedient werden, und sechs weitere, nur von Hand zu verstellende Weichen. Da in diesem Bereich eine Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h gilt, ist deren Unterhaltsbedarf relativ geringer als in einem Durchgangsbahnhof mit bis zu doppelt so hohen Weichenabzweiggeschwindigkeiten, vgl. EB, a.a.O., 2.4, S.86 ganz unten.

Wie wir unter 2.2.2 gesehen haben, wird die Differenz zwischen der Weichenzahl von 48 fernzubedienenden Weichen im Personenbahnhof der Lindauer Insel incl. Aeschacher Abzweig nach Friedrichshafen und 34 der Personenzugbehandlung geschuldeten Weichen im neuen Reutiner Bahnhof dadurch erkaufte, daß eine erhöhte Störanfälligkeit des Fahrplanbetriebs durch Doppelbelegung von Bahnsteiggleisen und fehlender Abstellgleise für Lokomotiven der SBB und ÖBB sowie weit geringere fahrplanerische Gestaltungsfreiheiten hingenommen werden. Dabei ist noch nicht hinterfragt, ob man im Bereich des Seedamms oder der derzeitigen Abstellgleisgruppe auf der Lindauer Insel nicht auch heute schon auf einige Gleise und Weichen ohne Beeinträchtigung des Betriebsablaufs und ohne Einschränkung des weiteren Nahverkehrsbaus verzichten könnte.

Unter den bestehenden Stellwerken wird auch das Reutiner Lrw in der Tabelle des EB, a.a.O., auf S.18, 1.3.5.3, als Rationalisierungspotential angeführt, das aus denkmalschützerischen Gründen nicht abgerissen werden kann, vgl. EB 2.4, S.87 Mitte, 2.8.8, S.117, und 4.2, S.145 unten. Dabei zählt 1.3.5.2 auf S.16 oben zwei Stellwerke im Insel-HBF-Bereich, drei in Reutin. Das Stellwerk in Aeschach und jenes in Schlachters könnten zwar bei Modernisierungsmaßnahmen stillgelegt werden, die dadurch bedienten Anlagen – Weichen und Signale – bleiben jedoch in Betrieb und sind in neue Steuerungstechnik zu integrieren. Deshalb dürfen diese beiden Stellwerke nur hinsichtlich des Aufwands für Gebäude und Personal in eine Vorher-Nachher-Betrachtung einfließen, was jedoch in der Tabelle zu 1.3.5.3 auf S.18 des EB nicht getrennt wurde, obwohl im EB, a.a.O., auf S.101 unter 2.7.2 im letzten Satz vermerkt ist, daß die beiden neuen ESTW dem Planfeststellungsabschnitt 1 zugeordnet und damit „nicht Gegenstand der vorliegenden Planfeststellung“ sind.

Und obwohl im derzeitigen Reutiner Güterbahnhof kilometerweise Gleise stillgelegt werden sollen, u.a. sechs beidseitig durch Ausfahr- und Gleisperrsignale gesicherte Überholgleise und viele weitere, nur durch Gleisperrsignale gesicherte Abstellgleise, wird entsprechend der Tabelle auf S.18 zu 1.3.5.3 im EB, a.a.O., die Zahl der Signale nur von 67 auf 55 sinken können – bei 38 Weichen. Dies ist wiederum der Doppelbelegung der Gleise im neuen Reutiner Personenbahnhof geschuldet, welche sicherungs- wie steuerungstechnisch nur bedeutend aufwendiger realisierbar ist als einfach zu belegende, separate Richtungsgleise in einem Kopfbahnhof: Je Gleis sind bei Doppelbelegung im Durchgangsbahnhof vier Signale und mindestens vier Gleisrückmeldekontakte nötig, im Kopfbahnhof nur je eines. Somit wird, um acht Züge gleichzeitig aufnehmen zu können, im neuen Reutiner Durchgangsbahnhof nahezu der doppelte Aufwand an Sicherheits- und Steuerungstechnik nötig wie im achtgleisigen Inselhauptbahnhof.

---

### 4.3 Wirtschaftliche Unbegründetheit der Bahnstreckenverlegung aus Sicht deutscher Besteller des SPNV

Unter 1.3.8 führen die Planer in ihrem EB, a.a.O., auf S.49 richtig an, daß Bundesländer die SPNV-Leistungen bestellen, welche durch die Betreiber des SPNV gegenüber den Infrastrukturanbietern in Form von „Trassenpreisen“ und „Anlagenpreisen“ abgegolten werden. Weiter trifft zu, daß die Bundesländer ein Interesse an niedrigen Trassen- und Anlagenpreisen haben, um mehr Fahrleistungen bestellen zu können.

Im Falle des Knotenbahnhofs Reutin beträgt die Streckenlänge vom Abzweig Aeschach bei km 151,5 bis zum Beginn des Bahnsteigs A in Reutin bei km 153,0 folglich 1,5 km; Bahnsteig C wollen wir nicht betrachten, weil er gemäß Gleisbelegungsstudie, Anlage I – 11a zum EB, nur von zwei Zügen während zweier Stunden genutzt wird. Vom selben Aeschacher Abzweig bei km 151,5 bis zum Beginn des Bahnsteigs A des bestehenden Insel-Hauptbahnhofs bei km 152,5 beträgt die Distanz jedoch nur 1,0 km. Somit würde für jeden Reutin aus Deutschland anfahrenen Zug bei Hin- und Rückfahrt ein zusätzlicher Trassenkilometer zu vergüten sein. Außer den 8 EC-Zügen erführen nur die ÖBB-Züge eine Reduktion der Distanz um 2 km, werden aber überwiegend vom Land Vorarlberg bezahlt, welches sich täglich (2004) 82 km ersparen könnte. Nach Fahrplanstand 2004 wären jedoch 60 km im SPNV pro Tag zusätzlich von deutschen Bestellern zu zahlen.

#### Volkswirtschaftliches Fazit :

Die Verlegung des Knotenbahnhofs von der Lindauer Insel ans Festland in Reutin erbringt für die deutschen Betreiber der SPNV-Linien täglich 60 zusätzlich zu bezahlende Trassenkilometer, nur die Betreiber der EC-Züge und die ÖBB können 16 km bzw. 86 km an Trassengebühren täglich einsparen. Volkswirtschaftlich muß man den Mehraufwand dagegenhalten, den die Stadt Lindau für die Ausweitung und Organisation der Busverkehre auf die Insel zu leisten hat, sowie externe Kosten für täglich 60 km zusätzlichen Dieselbahnbetrieb und ausgedehnten Busbetrieb, und natürlich auch die immensen Baukosten der Maßnahme.

## 5. Vernachlässigung der Knotenfunktion Lindaus für Güterzüge

### 5.1 Erwartungen im Zusammenhang mit zunehmendem alpenquerendem Güterverkehr

Nachdem beim Gotthardbasistunnel im Rahmen der schweizerischen NEAT-Projekte gemäß einer Pressemitteilung vom 28.10.2003, vgl.

<http://www.neat.ch/pages/d/aktuell/pressemitteilung.php?jahr=2003> , bereits 21 % aller Aushubarbeiten bewältigt wurden, beim Brennerbasistunnel aber erst die Umweltverträglichkeitsprüfungen angegangen wurden und voraussichtlich 2006 erst abgeschlossen sein werden, vgl.

[http://www.provinz.bz.it/Raumordnung/2701/brennertunnel/verfahren\\_d.htm](http://www.provinz.bz.it/Raumordnung/2701/brennertunnel/verfahren_d.htm) , muß man damit rechnen, daß die schweizerischen NEAT-Achsen den Zuwachs an alpenquerendem Güterverkehr nach 2014/2015 voll aufnehmen werden müssen, weil dann die Kapazitäten am Brenner restlos erschöpft sein werden, vgl. die Verkehrsprognose unter <http://www.bbt-ewiv.com/deutsch/projekt/index.htm> – auf „Verkehr“ klicken. Die Zahlen aus der Vergangenheit, die man unter [http://www.litra.ch/Ausw\\_D/Vadem/vademframe\\_d.htm](http://www.litra.ch/Ausw_D/Vadem/vademframe_d.htm) – „Alpenquerender Güterverkehr“ anklicken – einsehen kann, lassen die zuvor genannte Prognose der BBT, einem Joint Venture der österreichischen Brenner-Eisenbahn-Gesellschaft und den Italienischen Staatsbahnen, jedenfalls als ernstzunehmend erscheinen. Innerhalb von 15 Jahren wird ein Anwachsen der über den Brenner zu befördernden Tonnage um ca.80 % von 38 Mio. Nettotonnen im Jahr 2000 auf 62 Mio. Nettotonnen erwartet. Je nachdem, wie die Wider-



stände der ortsansässigen Bevölkerung zu einer Verschiebung des Modal Split zwischen Straße und Schiene beitragen werden, ist ein Anwachsen der auf Schienen beförderten Tonnage von 10 Mio. Nettotonnen im Jahr 2000 auf 17 Mio. oder bis zu 26 Mio. Nettotonnen im Jahr 2015 zu erwarten. Entsprechend den Erläuterungen zu dieser Prognose wurden dabei die „Auswirkungen von politischen Maßnahmen sowie von Effekten durch den Bau neuer Verkehrswege“ berücksichtigt.

Selbst das deutsche Bundesverkehrsministerium geht von Umwegverkehren aus dem bayerischen und fränkischen Raum via Gotthard nach Italien aus. In dem uns vorliegenden Schreiben vom November 2003 an unseren stellv. Regionalgruppenleiter Allgäu, Herrn Bickelhaupt in Obergünzburg, stellt Herr Ulrich Schüller, Leiter der Grundsatzabteilung des BMVBW, dar, daß von den über den Gotthard umgeleiteten Schienengüterverkehren voraussichtlich 5% über Lindau rollen dürften, wovon ein Teil via Friedrichshafen, ein anderer via Memmingen verlaufe. Es käme der Route über Lindau damit „die Funktion einer regionalen Entlastungsstrecke“ zu, so Herr Schüller.

Gesetzt den Fall, daß die Eisenbahnstrecke über den Brenner von den 7 Mio. Nettotonnen Zuwachs bis 2015 nur 5 Mio. Tonnen kapazitativ bewältigen kann, würden von den verbleibenden 2 Mio. Nettotonnen gemäß Berliner Verkehrsministerium 100.000 Nettotonnen via Lindau befördert werden. Da ein vierachsiger Güterwaggon rund 50 Tonnen Nutzlast hat, kämen so 2.000 Waggons oder 100 Güterzüge à 20 Waggons jährlich hinzu. Würden bis 2015 aber zusätzlich 16 Mio. Nettotonnen auf Bahnverladung im Italienverkehr warten – worst case scenario der BBT – und die bestehende Brennerbahn nur 5 Mio. Tonnen davon verkraften können, würden bei 5% Anteil am Umgehungsverkehr rund 550 Güterzüge jährlich oder gut zwei Züge täglich via Lindau abgefertigt werden. Doch im letztgenannten Fall könnten es auch mehr werden, da fraglich ist, ob die anderen Zulaufstrecken zum Gotthard diese Zuwächse würden aufnehmen können. Weiteres Tonnagewachstum über das Jahr 2015 hinaus ist noch nicht berücksichtigt. Darüber hinaus bleibt unberücksichtigt, zu welchem Anteil Stückgüter auf der Bahn verladen werden. Da deren spezifisches Gewicht meist gering, die Verpackung voluminös ist und das maximale Volumen der Transportgefäße wegen der destinationsweisen Verladung selten ausgenutzt wird, können beim selben Nettotonnageaufkommen auch bis zu doppelt so viele, also bis zu vier werktägliche Güterzüge erforderlich werden.

## 5.2 Berücksichtigung des Güterverkehrs in den vorgelegten Plänen

Auch die Planer gehen in ihrem EB von einer Zunahme des Güterverkehrs aus, jedoch einzig und allein bedingt durch eine lokale Aufkommenssteigerung. Ob es sich dabei nur um rund 500.000 Tonnen pro Jahr oder zwei Güterzüge täglich handelt, wie im EB unter 1.3.6.3.3 auf S.36 oben dargestellt, kann schwerlich abgeschätzt werden. Jedenfalls haben die im Regionalen Planungsverband Allgäu organisierten Gebietskörperschaften sich unter B IX, 3.4, S.43, verbindlich zum Ziel gesetzt, auch den Güterverkehr auf den bestehenden Strecken aufrecht zu erhalten. Selbst, wenn dieses Ziel durch die DB Cargo AG in der Vergangenheit konterkariert wurde – vgl. das Beispiel des Zweckverbandes Abfallwirtschaft Kempten, dem Lindau und das bayerische Allgäu angehören –, muß Wettbewerbern die Chance eröffnet werden, die bestehenden Potentiale zu nutzen. Schließlich verlangt die Alpenkonvention, a.a.O., in Artikel 2, Absatz 2, Buchstabe j), „eine verstärkte Verlagerung des Verkehrs, insbesondere des Güterverkehrs, auf die Schiene, vor allem durch Schaffung geeigneter Infrastrukturen und marktkonformer Anreize, [...]“. Da Lindau von der Alpenkonvention erfaßt wird, letztere in Deutschland und der EU ratifiziert wurde und damit geltendes Recht darstellt, muß dies bei den gegenwärtigen Planungen berücksichtigt werden, selbst wenn in den Regionalplänen andere Ziele vereinbart wären.

In den vorgelegten Plänen sind zur Güterabfertigung nur die Gleise 104 und 105 an der Rampe südlich der Autoreisezuganlage vorgesehen. Außer diesen beiden Gleisen und dem Gütergleisanschluß der Stadtwerke Lindau über die Bregenzer Straße hinweg bei Strecken-km 3,448 ist sonst keine weitere Möglichkeit vorgesehen, Güterwaggons zu be- oder entladen oder abzustellen. Selbst das Tanklager für Dieselkraftstoffe und Heizöl, das über den Anschluß zu den Stadtwerken bedient werden könnte, soll allein durch Straßenfahrzeuge versorgt werden, vgl. EB, a.a.O., S.130, 2.14 dritter Satz, und S.132 „Entleerestelle für Straßentankfahrzeuge“. Eine Entleerestelle für schienengebundene Kesselwagen ist nicht vorgesehen, so auch die Planzeichnungen zum Querprofil bei km (neu) 153,880. Es bleibt fraglich, wie bei der dargestellten Dimensionierung der Anlagen nur das bereits im EB durch das DIW prognostizierte lokale Mehraufkommen aufgefangen werden soll, vgl. ebenda 1.3.6.3.3, S.35/36 oben.

Für den Fall von Gleissanierungsarbeiten fehlen Abstellflächen für Gleisbauzüge. Wir erinnern daran, daß in Lindau zwei Strecken aus dem Allgäu und eine von Friedrichshafen mit der Weiterführung nach Bregenz zusammentreffen. Da Gleisbauzüge häufig länger als 500 m ausfallen, sollten wenigstens in einem Knotenbahnhof ausreichend Abstellgleise dafür vorgesehen werden.

Umwegverkehre, wie sie durch die frühere Fertigstellung der NEAT gegenüber dem Brenner-Basistunnel zu erwarten sind, siehe den vorigen Abschnitt 5.1, oder Umleitungen, wie sie im Fall der Sperrung der Arlbergstrecke immer wieder, zuletzt erst vor wenigen Jahren über mehrere Wochen mit täglich mehreren Güterzügen in jeder Richtung via Lindau vorkamen, werden von den Planern gänzlich ignoriert. Wollte man alle diese zusätzlich zu erwartenden Güterverkehre lediglich auf dem einzig dafür laut Gleisbelegungsstudie vorgesehenen Gleis 64 abfertigen, Anlage I – 11a zum EB, würden an anderer Stelle wartende Güterzüge den Fahrplan der Reisezüge beträchtlich stören.

### **5.3 Prognosen über Güterverkehrszunahmen berücksichtigen**

Allein schon aufgrund der Tatsache, daß Lindau sowohl für den Brenner als auch für die Arlbergstrecke als Ausweichroute dient, und wegen der Tatsache, daß die Strecke zwischen Lochau (A) und Bregenz (A) sowie kurz nach Bregenz bis St.Margrethen (CH) eingleisig ist, kann man folgern, daß in Lindau Gleise benötigt werden, um die Güterzüge aus dem Oberschwäbischen sowie dem Allgäu zu größeren Einheiten zusammenzufassen, die weit weniger als die Hälfte der Trassenbelegungszeit benötigen, als wegen der Blockabstände für zwei einzelne Güterzüge nötig wäre. Denn auch die ÖBB, so deren Verkehrsplaner in einem Artikel zum Pfänder-Tunnel in der Lindauer Zeitung, Lokales, vom 06.12.2003, sehen noch sehr viele freie Kapazitäten auf der Strecke zwischen Lindau und Bregenz, allerdings hauptsächlich zwischen 23 Uhr und 5 Uhr. Da aber Güter, die im Nachtsprung die Alpen passieren und in den frühen Morgenstunden in Norditalien zur Verteilung gelangen sollen, am Spätnachmittag bzw. abends zu Hauptverkehrszeiten im Personenverkehr Lindau und Bregenz passiert haben müssen, und weil auf deutscher Seite wegen Dieseltraktion keine allzu schweren Züge gebildet werden können, ist auf deutscher Seite in Reutin für die Bündelung von Güterzügen Sorge zu tragen.

Da selbst die Gleisbelegungsstudie als Anlage I – 11a zum EB Behandlungszeiten von rund 30 Minuten je Güterzug vorsieht, schlagen wir vor, drei Gleise ähnlich dem des Gleises 64 mit rund 800 m Nutzlänge hierfür vorzusehen, um wenigstens zwei Güterzüge in der einen und einen Güterzug der Gegenrichtung gleichzeitig abfertigen zu können; auch im Hinblick auf die Bildung von Autoreisezügen und das Abstellen von Gleisbauzügen oder touristischer Sonderzüge könnten diese Gleise sinnvoll sein. Ähnlicher Meinung scheint man auch gewesen zu sein, als für die Null-Variante Insel-Hbf, vgl. EB, a.a.O., 1.5.1.1 auf

S.65 oberes Drittel, und für die Variante am Europaplatz, ebenda, 1.5.1.2, auf S.67 ganz unten „mehrere beidseitig angebundene Überholungsgleise“ gefordert wurden, auf die man in Reutin anscheinend verzichten kann.

## **6. Straßenanbindung des geplanten Knotenbahnhofs und negative Auswirkungen des geplanten Bahnbetriebs auf die Straßenverkehrssituation**

### **6.1 Konkurrenz bei den Zufahrten zwischen Linienbussen und PKW**

Der geplante Reutiner Knotenbahnhof soll für Reisende des schienengebundenen Nah- und Fernverkehrs, die den Bahnhof nicht zu Fuß erreichen, lediglich von seiner Nordseite her an das Straßennetz angebunden werden. Dies wird aus Gründen der Trennung vom Autozugbereich ausdrücklich von den Planern vorgegeben, vgl. EB, a.a.O., S.119, 2.+3. Satz in 2.9.2, obwohl der Verbindungssteg zwischen den Bahnsteigen den Außenbahnsteig C an Gleis 4, der zu Fuß von der Ladestraße her sogar mittels Rampen über die Autozugesanlage erreichbar ist, mit den anderen Bahnsteigen und dem Bahnhofsvorplatz verbindet, vgl. EB, a.a.O., S.108 Mitte, 2.8.1, und obwohl die Autozugesanlage wegen ihrer geringen Frequentierung – fast nur am Wochenende für wenige Viertelstunden – meist leerstehen wird.

Über die Zufahrt West in Höhe des Herbergswegs soll der motorisierte Individualverkehr (MIV) die P+R-Anlage des Bahnhofs erreichen; an der Einmündung des Herbergswegs entstehe eine Kreuzung, vgl. EB, a.a.O., S. 117 unten, 2.9.1, 2. Satz. Dabei wird von den Planern verkannt, daß

- dem Herbergsweg die Funktion einer Sackgasse zukommt, weil er hinter der Jugendherberge durch einen Privatweg fortgesetzt wird,
- die B31 / Bregenzer Straße an dieser Stelle dreispurig mit zwei Richtungsspuren nach Westen ausgestattet ist, wobei für diese Richtungsspuren das Überqueren so strikt verboten wurde, daß die in diesem Bereich befindliche SHELL-Tankstelle einen Ableger mit Zapfsäulen und Kassenhäuschen an der nach Osten führenden Spur errichten mußte,
- in der touristischen Saison die mittlere, nach Westen gerichtete Spur auf nahezu 500 m Länge als Aufstellspur für am Bahnübergang Bregenzer Straße wartende KFZ dient, deren Ziel die Lindauer Insel ist, wobei Rückstaus oft über den Berliner Platz hinaus in die B12 / Kemptener Straße und die B 31 / Bregenzer Straße hineinreichen.

De facto kann an der geplanten Zufahrt West, über die der komplette MIV zum Bahnhof geleitet werden soll, sinnvollerweise keine Kreuzung erlaubt werden, um zu vermeiden, daß der Verkehrsfluß auf der B31 noch stärker behindert wird. Die P+R-Anlage wäre damit nur aus Westen erreichbar und dürfte nur Richtung Osten von Teilnehmern am MIV verlassen werden, da die Bus- und Taxiplätze nicht für den MIV zugelassen werden sollen, vgl. EB, a.a.O., S.117 ganz unten, 2.9.1.

Da die Zufahrt für die Busse und Taxen vom Berliner Platz mit 16,00 m, ebenda, S.118 ganz oben, einladend breit ausgestaltet wird und von Zufahrtshindernissen wie etwa Schranken keine Rede ist, können wir davon ausgehen, daß der größte Teil der MIV-Zufahrten zum P+R-Platz über diese eigentlich nur dem öffentlichen Personenverkehr vorbehaltene Zufahrt erfolgen wird.

Wie die Erfahrungen vor dem Kemptener HBF oder vor Flughäfen lehrt, werden insbesondere diejenigen Autofahrer, die Bekannte oder Verwandte nur zum Zug bringen wollen, erst gar nicht zum P+R-Platz fahren, sondern unmittelbar vor der Empfangshalle, auch in

---

zweiter Reihe zu den Taxi-Plätzen, anhalten und häufig nicht nur das Gepäck ausladen, sondern auch zum Zug tragen helfen. Das dadurch entstehende Chaos, wenn jede halbe Stunde innerhalb einer Minute die acht städtischen Linienbusse abfahren sollen und durch vorschriftswidrig einfahrende oder bereits abgestellte Fahrzeuge von Kurzzeitparkern behindert werden, braucht man sich nicht mehr vorzustellen: es ist absehbar, da die Fahr-gasse für beide Richtungen parallel zur Front des Empfangsgebäudes nur 7,50 m breit sein soll, vgl. EB, a.a.O., S.118 Mitte, 2.9.1.

Doch nicht nur im Hinblick auf die Zufahrt vom Berliner Platz zum Bahnhofsvorplatz werden die Lindauer Stadtbusse mit dem MIV konkurrieren müssen. Gegenwärtig befindet sich der Zentrale Umsteigepunkt ZUP der acht Stadtbusse auf vier Linien in der Anhegger Straße und gewährleistet durch busgesteuerte Ampelschaltung die ungehinderte Ausfahrt in die benachbarten Straßen, die so ausgewählt sind, daß sie kaum vom überörtlichen Verkehr genutzt werden und somit staufrei sind. Damit kann der Fahrplanbetrieb auf halb-stündliche Bedienung aller vier Linien in allen acht Ästen größtenteils aufrechterhalten werden, selbst wenn zwei Linienäste über die stauträchtige Seebrücke auf die Lindauer Insel führen. Wenn nun der ZUP von der Anhegger Straße um 900 m auf den Bahnhofsvorplatz beim Berliner Platz verlegt wird, müssen die Linienbusse der Stadt Lindau überdies die stauträchtigen Zufahrtstraßen B 31 von Westen wie Osten und B 12 von Norden mitbenutzen. Es wird in der touristischen Saison vom Frühjahr bis weit in den Herbst hinein nicht möglich sein, an Tagen mit schönem Wetter den Fahrplan aufrecht zu erhalten.

## **6.2 Konkurrenz bei den P&R-Plätzen zwischen Bahnkunden und Lindau-Besuchern**

Heutzutage findet bereits die Bewirtschaftung der Parkplätze der Städtischen Verwaltung an der Bregenzer Straße zwischen dem Bahnübergang und der Seebrücke statt, weil sonst die Lindauer Bürger beim Behördengang keinen Abstellplatz fänden.

Wenn in den Zufahrtsstraßen zum Berliner Platz, der B31 von Bregenz und dem Autobah-nanschluß von der A96, und der B12 von Kempten Rückstaus auftreten, weil in der Folge der MIV zur Lindauer Insel nicht mehr bewältigt werden kann, was vom Frühjahr bis zum Herbst praktisch an jedem Wochenende mit schönem Wetter teils über mehrere Stunden vorkommt, ist auch damit zu rechnen, daß MIV-Teilnehmer, frustriert vom Warten im Stau, ihren PKW über die 16 m breite, einladende Zufahrt vom Berliner Platz zum P+R-Platz bewegen, dort vergeblich nach einem Abstellplatz suchen und wieder über den Berliner Platz ausfahren werden. Denn einerseits werden andere MIV-Teilnehmer, die gar nicht beabsichtigen, mit der Bahn zu verreisen oder einen Reisenden abzuholen oder dorthin zu bringen, die P+R-Plätze bereits belegt haben – wenn sich der Verkehr über den Berliner Platz hinaus rückstaut, werden die übrigen Parkplätze in Inselnähe bereits belegt sein –, und andererseits sind die Spuren des P+R-Platzes so angelegt, daß man diesen, vom Berliner Platz gekommen, nach einem vergeblichen Suchdurchlauf wieder über den Berliner Platz verlassen wird. So werden nicht nur die mit dem Auto zum Bahnhof transportierten Reisenden behindert, sondern auch die mit Bus und Taxi beförderten.

Damit Bahnkunden auch in der touristischen Saison einen Parkplatz bekommen, müßten Parkraumüberwachungsmaßnahmen stattfinden. Doch dies mit den dafür zu leistenden Gebühren steht im Gegensatz zum Konzept der P&R-Plätze, vgl. analog EB, a.a.O., S.66 oben, 1.5.1.1, Ende zweiter Absatz: kostenlose P&R-Plätze als wichtige Voraussetzung, um mehr Verkehr für die Schiene zu gewinnen. Doch warum sollte in Lindau nicht funktionieren, was in Ulm, Karlsruhe und anderswo langjährige Praxis ist ?

---

### **6.3 Verschlechterung der Erreichbarkeit des Berliner Platzes durch die Verlagerung der Knotenbahnhofsfunction von der Lindauer Insel nach Lindau-Reutin**

Wie bereits unter 6.1 angeführt, ist die B31 / Bregenzer Straße zwischen dem Berliner Platz und dem Bahnübergang Bregenzer Straße dreispurig mit zwei Richtungsspuren nach Westen vom Berliner Platz wegführend, um den Rückstau vor der Inselzufahrt und dem Bahnübergang Bregenzer Straße auf knapp 500 m in der mittleren Spur auffangen zu können.

In den Planunterlagen ist die Erneuerung der Bahnübergänge der Bregenzerstraße und des Langenwegs vorgesehen, vgl. EB, a.a.O., S.105, 2.7.3.3 und 2.7.3.4. Straßenunterführungen unter den Gleisen hindurch konnten wegen der Weigerung von privaten Grundeigentümern, aber auch wegen der angespannten finanziellen Lage der Stadt Lindau, bislang nicht in Angriff genommen werden, vgl. Lindauer Zeitung vom 12.03.2002, Lokalredaktion Lindau. Da sich beides auf absehbare Zeit nicht ändern dürfte, muß davon ausgegangen werden, was auch Grundlage der Planunterlagen ist, vgl. EB, a.a.O., 1.3.5.6, S.20, 3. & 4. Absatz, daß diese Bahnübergänge bestehen bleiben werden, um die Straßenanbindung der Lindauer Insel sicherzustellen.

Abgesehen von wenigen Güterzügen und gelegentlichen Autoreisezügen finden nach dem gegenwärtigen Fahrplan 2004 werktags 52, sonn- und feiertags 46 Reisezugfahrten über diese beiden Bahnübergänge statt. Bei zwei bis vier Güterzugpaaren werktäglich, vgl. EB, a.a.O., S.35, 1.3.6.3.1+2, ergeben sich Schrankenschließungszeiten von insgesamt 1 h 40 min sonntäglich bis zu 2 h 10 min werktäglich. Dabei wird eine Schrankenschließungszeit von durchschnittlich zwei Minuten zugrundegelegt.

Zum Vergleich hat der Autor die Zeit der Schrankenschließung am Bahnhof Wangen im Allgäu gemessen. Es handelt sich dabei um eine automatische Anlage mit zwei Schranken je Seite über die gesamte Fahrbahnbreite der B 32 nach Ravensburg, die ein ähnlich hohes KFZ-Aufkommen wie die Bregenzer Straße westlich des Berliner Platzes in Lindau aufweist und nur rund ein Drittel näher zum Wangener Empfangsgebäude liegt als der Bahnübergang Bregenzer Straße zum geplanten Reutiner Empfangsgebäude. Die Züge dürfen den Übergang in Wangen wegen seiner Kurvenlage mit höchstens 70 km/h passieren. Da die Strecke Lindau-Aeschach – Lindau-Reutin in der Aeschacher Kurve auf eine Höchstgeschwindigkeit von 80 km/h ausgebaut werden soll und im Bereich der Bahnsteige des Knotenbahnhofs selbst eine Höchstgeschwindigkeit von 100 km/h erlaubt sein soll, vgl. EB, a.a.O., S.86, 2.4 zur Strecke 5421, dürfte die Dauer der Schrankenschließung an der Bregenzer Straße bei km 1,975 eher noch länger als in Wangen/Allgäu bei Querung der B32 ausfallen. Dort löst ein nur 22 m kurzer Triebwagen der Reihe VT 627 zwei Minuten und 15 Sekunden vor Wiederöffnung der Schranken das Aufleuchten der Rotlichter aus und bringt so den KFZ-Verkehr zum Stehen.

Gehen wir also von einer zweiminütigen Schrankenschließungszeit an der B31 / Bregenzer Straße auch in Zukunft aus, selbst wenn im EB, a.a.O., S.101, unter Punkt 2.7.3 angeführt wird, daß zwischen dem Befahren der Einschaltstelle für den Bahnübergang und dem Eintreffen des Zuges nur rund fünfundzwanzig Sekunden zu vergehen bräuchten. Denn im Stau auf den Gleisen stehende PKW werden über die Gefahrenfreimeldeanlage die Schließung zusätzlich verzögern. Und zusätzlich kann eine Einschaltstelle nicht zwischen einem langsamen und einem schnellen Zug unterscheiden. Die tatsächliche Höchstgeschwindigkeit der Züge am Bahnübergang Bregenzer Straße wird wegen der Nähe der Bahnsteige kaum noch 20 km/h betragen dürfen, noch dazu bei doppelt zu belegenden Bahnsteiggleisen. Da die Streckenhöchstgeschwindigkeit aber auf 100 km/h ausgelegt ist, werden die Einschaltpunkte so anzubringen sein, daß ein mit 100 km/h durchfahrender

Sonderzug die Schließung der Schranken rechtzeitig bewirken wird und zudem noch aufgehoben werden kann, sollte die Gefahrenfreimeldeanlage infolge PKW-Rückstaus noch keine Freigabe der Strecke erteilt haben. Bei nur mit einem Fünftel der Höchstgeschwindigkeit einfahrenden Zügen verfünffacht sich so die Schrankenschließungszeit, und die Zuglänge muß auch berücksichtigt werden. Zwei Minuten Verkehrsunterbrechung auf der Bregenzer Straße je Schrankenschließungsvorgang werden daher üblich sein.

Wenn man die Gleisbelegungsstudie aus Anlage I – 11a zu den Planfeststellungsunterlagen hinsichtlich der Zugbewegungen westlich des Reutiner Knotenbahnhofs auswertet, kommt man zu dem Ergebnis, daß in zwei Stunden 18 Reisezugbewegungen über die Bahnübergänge der Bregenzer Straße und des Langenwegs stattfinden. Alleine dadurch wäre die Zugänglichkeit der Lindauer Insel zu mehr als einer halben Stunde oder zu einem Viertel der Zeit unterbrochen. Da nun aber nach Stilllegung des VT 605 für die EC-Züge aus Zürich nach München ein Lokwechsel von E-Lok auf Diesellok erforderlich ist, und die Zufahrtsweichen für die Gleise 1, 2, 3 und 4 alle beide westlich des Bahnübergangs Bregenzer Straße, die Verbindungsweichen zwischen den Streckengleisen 2 und 3 sogar im Bereich des Bahnübergangs Langenweg liegen, müssen die Belegung beider Bahnübergänge durch je zwei Fahrten (hin und zurück) von zwei Triebfahrzeugen alle zwei Stunden berücksichtigt werden. Dadurch wird die Straßenzufahrt zur Insel alle zwei Stunden um weitere acht bis zehn Minuten zusätzlich blockiert. Damit kommt eine Blockade der Inselstraßenanbindung tagsüber von rund einem Drittel der Zeit zustande !

Bezogen auf eine 18-stündige Betriebsdauer zwischen 5 Uhr und 23 Uhr mit 9 x 16 Personenzugbewegungen alle zwei Stunden gemäß Gleisbelegungsstudie (Anlage I – 11a), 4 x 2 EC- Bewegungen und 4 x 4 EC-Lokwechselfahrten ergibt dies eine Schließung beider Bahnübergänge bei 168 Fahrten oder auf eine Dauer von insgesamt mehr als fünfeneinhalb Stunden je Tag, also gut ein Viertel eines Tags. Dabei sind Güter- und Autoreisezugbewegungen, Fahrten zu einem eventuell vorgesehenen Inselbahnhof sowie Ausweitungen des EC-Angebots auf sechs Zugpaare täglich, die derzeit sechs zusätzlichen Wochenend-Zugpaare von und nach Kempten oder der Lokwechsel für den inzwischen von Dortmund nach Innsbruck durchgebundenen IC noch gar nicht berücksichtigt. Doch allein schon bei 168 Schließungen beider Bahnübergänge gegenüber heute kaum 60 Schließungen an Werktagen, sonn- und feiertags gar weniger als 50 Schließungen, wird die Verdreifachung der Unterbrechung des Verkehrsflusses auf den Inselzufahrten dazu führen, daß **alle Zufahrtstraßen zum Lindauer Stadtgebiet wegen der Rückstaus vor den Bahnübergängen weitaus früher, häufiger und länger als jetzt durch Fahrzeugkolonnen blockiert sein werden.** Die Lindauer Insel betrifft heute schon mehr als die Hälfte des KFZ-Ziel- und Quellverkehrs Lindaus, insgesamt 21.200 KFZ täglich im Jahresdurchschnitt, vgl. EB, a.a.O., S.38 Mitte, 1.3.6.4.1, in der touristischen Saison noch mehr. Bei Verlagerung des Knotenbahnhofs wird dieser KFZ-Verkehr mindestens dreimal so häufig am Erreichen und Verlassen der Insel gehindert werden. Somit wird durch die verschärfte Rückstausituation auf den Zufahrtsstraßen aufgrund geschlossener Bahnübergänge **auch der neue Reutiner Knotenbahnhof für die Bevölkerung der Stadt wie des Landkreises Lindau genauso schlecht erreichbar sein wie derzeit angeblich der alte Insel-Hauptbahnhof,** ganz abgesehen von den Auswirkungen auf die Wohn- und Erholungsqualität im gesamten Lindauer Stadtgebiet.

#### 6.4 Fazit zu Punkt 6:

Eingedenk der Verkehrssituation auf B 31 und B 12, die aus Westen, Osten und Norden zum Berliner Platz führen, und die schon seit Jahren aus Osten und Norden an Tagen mit schönem Wetter in der Zeit zwischen 9 bis 14 Uhr sowie am Nachmittag und abends aus

Westen zum Berliner Platz hin stauträchtig sind, ergibt sich für die Bürger der Stadt und des Landkreises Lindau, egal, ob sie mit öffentlichen Bussen, Taxen oder dem MIV zum Bahnhof kommen, **keine Verbesserung der Zugänglichkeit des Knotenbahnhofs** in Reutin gegenüber der Insellage des Knotenbahnhofs. Die Unkalkulierbarkeit des Bahnhofszugangs wird weiterhin dazu führen, daß die Lindauer Bürger Zugfahrten meiden werden, vgl. analog EB, a.a.O., S.47, 1.3.7.3, dritter und neunter Absatz. Gleiches gilt für die Busverkehre, die vor dem neuen Bahnhof verknüpft werden sollen.

Dadurch, daß die Stauanfälligkeit auf den Insel-Straßenzufahrten durch die Verdrei- bis Vervierfachung der Schließhäufigkeit der Bahnübergänge mindestens proportional, wenn nicht überproportional zunehmen wird, ergibt sich auch eine Verschlechterung der Straßenverkehrssituation aller Lindauer Bürger und derer, die durch Lindau hindurchfahren wollen, wie z.B. Fahrradtouristen. Dabei lassen Verkehrsprognosen eine Steigerung des KFZ-Aufkommens Richtung Insel um mehr als 10 % bis 2010 erwarten, vgl. EB, a.a.O., S.39, letzter Absatz in 1.3.4.6.1.

Auch eine Nutzung des Seedamms, des bisherigen Eisenbahndamms, für den KFZ-Verkehr, wie im EB, a.a.O., S.49 f unter 1.3.9 vorgeschlagen, könnte die Situation nicht entschärfen. Erstens wäre der Seedamm von Osten nur über die genannten Bahnübergänge des Langenwegs und der Bregenzer Straße erreichbar, zweitens haben die Straßen, die von Norden und Westen zum Damm führen – Heckenweg, Holdereggengasse, Schachener und Wackerstraße –, wegen hoher Radfahrerfrequenz, vgl. EB, a.a.O., 1.5.1.1, S.67 oben, nicht annähernd eine ausreichende Kapazität, um nur die Hälfte des KFZ-Aufkommens aufzunehmen, und sind größtenteils verkehrsberuhigt. Deswegen wurde der Alternativstandort des jetzigen Haltepunkts Aeschach für den Knotenbahnhof gänzlich aus der Alternativenbetrachtung ausgenommen, vgl. EB, a.a.O., S.64 ff, 1.5, obwohl er aus eisenbahnbetriebstechnischen Gründen die Ideallösung für eine Verknüpfung des Fernverkehrs mit dem Regionalverkehr auf den deutschen Linien darstellen würde und sogar eine Stadtbuslinie auf der Wackerstraße unter ihm hindurchführt.

## 7. Verschlechterung der Erreichbarkeit der Lindauer Insel im ÖV

### 7.1 Verschlechterung der Erreichbarkeit der Insel durch gebrochene Verkehre

Sowohl im Falle des Bustransports, vgl. EB, a.a.O., 1.3.8, S.50, oder EB, a.a.O., 1.4.3, S.61, als auch bei Einrichtung eines Pendelzugverkehrs zur Insel, wie ebenda auf S.60 angeführt, würden die Fahrgäste, die mit dem ÖV zum Reutiner Bahnhof gelangten, zur Insel umsteigen müssen:

Beim Schienenpendelverkehr müßten die Bahn- und Busfahrgäste in fast allen Fällen den Verbindungssteg benutzen, um zum Pendelzug zu gelangen, da aus betriebslogistischen Gründen, vgl. Gleisbelegungsstudie als Anhang I – 11 a zum EB, für den Pendelzug nur das Gleis 4 oder das erst für das Jahr 2020 vorgesehene Gleis 5 in Frage kommen. Insbesondere für Hotelgäste mit schwerem Gepäck – 53 % der Hotelbetten, 32 % der Betten aller Arten von Unterkünften befinden sich auf der Insel vgl. Anlage I – 4 zum EB, a.a.O. – bedeutet das Umsteigen kurz vor dem Ziel über den 7,20 m, höher gelegenen Verbindungssteg mit absehbarer Wartezeit vor den Aufzügen von nur 3 x 2 m Grundmaß, vgl. EB, a.a.O., 2.8.2, S.110 Mitte, ein Ärgernis.

Aber auch die Bürger aus dem Landkreis Lindau, die die Insel z.B. zur Nutzung ihres kulturellen Angebots – 5 von 6 Veranstaltungsorten befinden sich auf der Insel, vgl. Anlage I – 4 zum EB – besuchen und aus dem näheren Umkreis mit dem Linienbus anreisen möchten, werden aller Wahrscheinlichkeit nach zum Umsteigen gezwungen werden, wenn zutrifft,

was die Planer im EB, a.a.O., unter 1.3.6.4.2 auf S.41 oben zu den Planungen der RBA schreiben. Denn es ist anzunehmen, daß die überregionalen Buslinien wegen der gegebenen Stauträchtigkeit der Inselzufahrt nicht auf die Insel verlängert werden. Auch die Planer geben im EB, a.a.O., auf S.63 im ersten Absatz der Zusammenfassung zu 1.4.3 den Schwarzen Peter der Stadt Lindau, sich selbst um die Anbindung ihrer Insel im ÖPNV zu kümmern.

Schließlich müßten für Pauschaltarife von Bahn und Ländern, wie dem City-Ticket auf BahnCard-Basis, Schönes-Wochenend-Ticket, dem Bayern-Ticket oder dem Baden-Württemberg-Ticket, Ausgleichs zwischen der Stadt Lindau und den Anbietern getroffen werden, um nicht unververtretbare Busfahrzeiten nach sich zu ziehen. Denn das Abkassieren von 50 Personen dauert rund 12 Minuten, dreimal so lange, wie die Fahrzeit ohne Staube hinderung zum Hafen auf der Insel.

## 7.2 Verschlechterung der Erreichbarkeit der Insel nicht nur für Bahnnutzer

Im EB, a.a.O., S.56 ff wird unter 1.4.3 darauf eingegangen, wie Bahntouristen, deren Ziel die Lindauer Insel oder der Hafen ist, dorthin gelangen können. In einem Unterabsatz mit dem im EB, a.a.O., auf Seite 57 unterstrichenen Titel „Mitbenutzung der städtischen Buslinien 1 und 2“ wird vorgeschlagen, diese den Linien 1, 2 und 10 des Lindauer Stadtbussystems anzuvertrauen; die RBA planen, alle ihre Buslinien am Reutiner Bahnhof enden zu lassen, vgl. EB, a.a.O., 1.3.6.4.2, S.41 oberes Drittel.

Unter Gliederungspunkt 1.3.6.2.3 des EB, a.a.O., auf S.29 unten erfährt man, daß in der Hochsaison 1998 durchschnittlich täglich 767 Reisende vom Zug die Insel und 206 Reisende vom Zug die Bodenseeschifffahrt aufsuchen wollten, womit auch letztere auf die Insel gebracht werden mußten. Also hätte man im Falle eines Reutiner Bahnhofs knapp tausend Fahrgäste zusätzlich mit den Buslinien 1 und 2 an einem Durchschnittstag zur Insel bringen müssen. Nun hat ein Stadtbus 25 Sitz- und 48 Stehplätze, ist also für die Beförderung von maximal 73 Fahrgästen zugelassen. Selbst, wenn niemand sonst vom Festland auf die Insel hätte fahren wollen, hätten die beiden Stadtbuslinien am Durchschnittstag für 1.000 Personen fast 14 Fahrten, 7 je Linie und dreieinhalb Stunden insgesamt, dafür gebraucht. Was das aber im Hinblick auf den Komfort, die Fahrgastsicherheit und die Fahrplanstabilität – ewiges Geschiebe und Gedrückte, bis alle im Bus sind, Behinderte einmal ausgenommen – bedeutet, einen Lindauer Stadtbus, der ein gutes Drittel kürzer als ein Überlandbus ist, im Hochsommer auf die Zulassungsgrenze vollzupfropfen, sei dahingestellt.

Zu diesen knapp tausend Personen kommen werktags noch weitere 1.642 LindauerInnen, die gem. EB, a.a.O., 1.3.6.4.2, S.40 unteres Drittel, die Insel mit den Buslinien 1 und 2 erreichen wollten. Mit vollbesetzten Stadtbussen wären dafür weitere 22,5 Fahrten oder mehr als fünfeinhalb Stunden nötig gewesen.

Bedenkt man, daß das größte Reisendenaufkommen während der Hochsaison ohnehin in der Zeit von 7 bis 17 Uhr auf die Insel strömt, dabei bahnseitig am Wochenende stark nach oben vom Durchschnittswert abweicht, vgl. EB, a.a.O., 1.4.3, S.56 unten, und nach 17 Uhr überwiegend wieder von der Insel wegzubefördern ist, kann man sich vorstellen, daß die Lindauer Stadtbusse vom neuen Bahnhof bis zur Insel ständig brechend voll sein müßten, abends in der Gegenrichtung, um der geforderten Aufgabe gerecht zu werden.

Offenbar deswegen schlagen die DB-Planer im EB, a.a.O., unter 1.4.3 auf S.59 vor, anstelle der bisher eingesetzten Kleinbusse Gelenkbusse zu verwenden. Dabei verkennen sie, daß die Führung der derzeitigen Stadtbuslinien nicht nur im Bereich der Insel-Altstadt, sondern auch im Bereich der Stadtteile Aeschach und Reutin wegen enger und kurvenreicher Straßen keine längeren Fahrzeuge zuläßt. Denn der Einsatz großer Busse auf den



Bundesstraßen 12 und 31 schied schon in der Vergangenheit wegen der Stauträchtigkeit dieser Verkehrswege aus. Und der jahrelange Erfolg des gesamten Stadtbuskonzepts bei der Lindauer Bevölkerung beweist die Richtigkeit der damaligen Entscheidungen. Zum Beleg des Grades der Verschlechterung sei das Beispiel eines Regionalexpress aus München angenommen, der bei bis zu fünf Waggons in der Hochsaison 2003 zwischen Hergatz und Lindau zu den Hauptanreisezeiten der Tagestouristen am Vormittag zwischen 50 % und 80 % ausgelastet ist und somit gut und gerne 200 bis 300 Fahrgäste auf einmal nach Lindau bringt. Wenn davon 40 % die Insel erreichen wollen, wie die Statistiken des EB unter 1.3.6.2.3, S.29 unten, nahelegen (973 von 2.668), müßten 80 bis 120 Fahrgäste zur Insel gebracht werden, an Spitzentagen natürlich bis zu 200. Wenn die Busse der Linien 1, 2 und 10 dann schon mit Fahrgästen besetzt sind, können nicht alle Bahnfahrgäste mit der Insel als Ziel, die außer sich selbst meist noch Kinderwagen, Koffer und/oder Rucksäcke mitbringen – in Stadtbussen gibt es keine Gepäckablage ! –, von den Stadtbussen aufgenommen werden. Und auf dem Weg zur Insel könnten keine weiteren Lindauer mehr zusteigen. Man muß annehmen, daß alleine durch das beim Einstieg entstehende Chaos – Kleingruppen wie Familien wollen nicht getrennt werden ! – die Busse mit wenigstens 10 Minuten Verspätung erst abfahren könnten, und durch einen verspäteten Fahrzeugumlauf schon der ganze Tagesfahrplan gestört würde. Weitere Behinderungen durch Straßen-staus sind dabei noch gar nicht berücksichtigt.

Wir können also festhalten, daß nicht nur die bisherigen Bahnnutzer im Falle eines Reutiner Bahnhofs bei der Inselanbindung Nachteile mit Blick auf Komfort und Fahrplanstabilität zu gewärtigen hätten. Auch die Lindauer Festlandsbevölkerung als überwiegende Nutzer des Stadtbussystems müßte mit einer drastischen Verschlechterung des Komforts in ihren Bussen und in der Hochsaison allein schon wegen der Auslastung mit dem Zusammenbruch des Fahrplans rechnen. Der einzige Ausweg wäre, weitere Busfahrten und/oder neue Buslinien auf städtische Kosten einzuführen, da davon auszugehen ist, daß die Busse der öffentlichen Überlandlinien (RBA) aus Gründen der Fahrplanstabilität nicht über die schon jetzt stauträchtige Seebrücke und Bregenzer Straße vom Reutiner Bahnhof bis zur Insel verlängert werden würden.

## **8. Forderung nach Einbeziehung der Entscheidung über den auf der Lindauer Insel bestehenden Knotenbahnhof für Reisezüge in das Verfahren**

Der Regionale Planungsverband Allgäu, Rathausplatz 29, 87435 Kempten, hat als Träger der Raumplanung gem. Raumordnungsgesetz (ROG) § 9 Abs. 4, 1. Halbsatz, folgende Ziele verbindlich festgelegt, von denen auszugehen ist, daß sie gem. § 5 Abs.1 ROG i.V.m. § 4 Abs.3 ROG auch für die Planungen der DB Netz AG zu einem neuen Knotenbahnhof in Lindau beachtlich sind:

„In allen Nahverkehrsräumen soll der flächenbedienende öffentliche Personennahverkehr ausgebaut werden. Dabei sollen vor allem Verbesserungen der Verbindungen zwischen den Gemeinden der Verflechtungsbereiche und den zentralen Orten [...] angestrebt werden. Das vorhandene Schienennetz soll in den öffentlichen Personennahverkehr einbezogen werden.“, vgl. B IX Verkehr und Nachrichtenwesen, 1., S.42.

---

„Auf eine Steigerung der Leistungsfähigkeit des bestehenden Schienennetzes, [...], soll hingewirkt werden.“, vgl. B IX Verkehr und Nachrichtenwesen, 3.1, S.43.

„Der Personen- und Güterverkehr einschließlich der bestehenden Einrichtungen soll auf allen gegenwärtig in Betrieb befindlichen Strecken innerhalb der Region erhalten bleiben.“, vgl. B IX Verkehr und Nachrichtenwesen, 3.4, S.43.

„Zur Entlastung der Versorgungs- und Siedlungskerne der zentralen Orte Lindau (Bodensee) [...] und zur Verbesserung der Verkehrsverhältnisse, insbesondere des Verkehrsflusses, sollen folgende Baumaßnahmen angestrebt werden:

- Verlegung der B 31 zwischen Landesgrenze (Baden-Württemberg) und Anschluß B 308 bei Lindau (Bodensee)“, vgl. B IX Verkehr und Nachrichtenwesen, 2.3, S.42

Unter Gliederungspunkt 6, insbesondere 6.3, haben wir dargestellt, daß bei Verwirklichung der von der DB Netz AG vorgelegten Pläne die teilweisen Erfolge, die nach der Inbetriebnahme der Straßenneubauten gem. Regionalziel B IX 2.3 erzielt werden konnten, entweder wieder zunichte gemacht oder noch weiter ins Gegenteil umgekehrt würden. Unter den Rückstaus, die sich vor den Bahnübergängen über den Berliner Platz hinaus bilden würden, hätten nicht nur der Lindauer Stadtbusbetrieb, sondern auch die Regionalbusse der RBA stark bis hin zum unkalkulierbaren Fahrplan zu leiden, siehe unsere Ausführungen unter 6.1 und 6.3, aber auch unter Punkt 7.1. Damit würde auch das Teilziel von B IX 1., die Gemeinden des Verflechtungsbereichs Landkreis Lindau mit dem zentralen Ort Lindau besser im ÖPNV zu verbinden, verfehlt werden.

Unter Gliederungspunkt 2.2.1 haben wir darauf hingewiesen, daß mit den vorliegenden Planungen teilweise beträchtlich längere Umsteigezeiten zwischen den in Lindau haltenden Zügen hingenommen werden müßten, als dies jetzt der Fall ist. Alleine dadurch ergibt sich schon eine überregionale Verschlechterung des schienengebundenen öffentlichen Personenverkehrs über die Landes-, ja sogar über die Bundesgrenzen nach Österreich hinaus, was dem Ziel B IX 3.1, die Leistungsfähigkeit des Schienennetzes zu stärken, widerspricht. Dasselbe Ziel wird überdies dadurch konterkariert, daß durch die Notwendigkeit, dasselbe Bahnsteiggleis mit zwei Zügen belegen zu müssen, Fahrplanzwänge Einzug halten, siehe unsere Ausführungen unter 2.2.2, die anderenorts mit Millionenaufwand durch Errichtung von Doppelspurinseln und Neigetechnikertüchtigung beseitigt werden. Eingedenk der Tatsache, daß die vorgelegten Pläne für den Reutiner Knotenbahnhof genau auf ein bestimmtes Fahrplankonzept maßgeschneidert wurden, vgl. unsere gesamten Ausführungen unter Punkt 2, werden dadurch auf Jahrzehnte alle Bestrebungen behindert, schienengebundene Nahverkehrskonzepte einzurichten und mit den übrigen Zügen zu verketten, vgl. Ziele B IX 1, 1. und 3. Satz. Dabei müssen solche Konzepte im geplanten Reutiner Knotenbahnhof noch mit der Güterzugabfertigung um Bahnsteiggleise konkurrieren, weil hierfür nur ein einziges Gleis reserviert wurde, welches nicht einmal die Rückkehr des lokalen Güterverkehrsaufkommens der 1990er Jahre erlaubt, als die verbindlichen Ziele, u.a. Ziel B IX 3.4, vereinbart wurden, geschweige denn Umweggüterfernverkehre abzuwickeln ermöglicht, siehe unseren Gliederungspunkt 5.

Überdies halten die Planer der DB AG, vgl. EB, a.a.O., 1.4.3, S.60 Mitte, eine Schienenanbindung der Lindauer Insel „aus verkehrlichen Gründen nicht für erforderlich.“ Dies widerspricht eindeutig und direkt dem Regionalziel B IX 3.4, den Personenverkehr „einschließlich der bestehenden Einrichtungen“ „auf allen gegenwärtig in Betrieb befindlichen Strecken“ zu erhalten. Darüber hinaus ignorieren die Planer der DB AG, daß im Sinne einer nachhaltigen Raumentwicklung gem. § 2 Abs.2 Nr.12 Satz 2 ROG „in verkehrlich hoch belasteten Räumen und Korridoren“ grundsätzlich „die Voraussetzungen zur Verlagerung von Verkehr auf umweltverträglichere Verkehrsträger wie Schiene und Wasserstraße zu

---

verbessern“ sind, was einerseits die Ermessensspielräume gem. § 3 Ziff.3 ROG einschränkt, andererseits mit dem Art.2 Abs.2 lit.j) der Alpenkonvention, a.a.O., übereinstimmt. Weiter konkretisiert sind diese Forderungen der Alpenkonvention nach Bevorzugung des Schienenverkehrs gegenüber dem motorisierten Straßenverkehr in deren Protokollen zur Raumplanung in Art.9 Abs.5 lit.b), d) und e), zum Tourismus, dort v.a. Art.13 Abs.2, und zum Verkehr, hier v.a. Art.9, Art.10 Abs.1 lit.e) und Art.13 Abs.2; die Raumziele des regionalen Planungsverbands Allgäu stehen dazu weitestgehend im Einklang. Und wenn die Planer der DB AG die Verantwortung der Anbindung der Lindauer Insel an den öffentlichen Verkehr, welche an einem Durchschnittstag von siebenmal mehr Touristen besucht wird, als sie Einwohner hat, bei der Stadt Lindau abladen, verkennen sie, daß sich die Bundesrepublik Deutschland mit der Ratifizierung des Protokolls zur Raumplanung im Rahmen der Alpenkonvention nach dessen Art.5 dazu verpflichtet hat, Ziele wie das der Berücksichtigung natürlicher Erschwernisse – Insellage – aus Art.1 lit. h) desselben Protokolls in ihren anderen Politiken zu berücksichtigen, um „etwaige negative oder widersprüchliche Auswirkungen zu vermeiden“. Folglich muß die Bundesrepublik Deutschland ihre Absicht, mit ihrem Eisenbahnvermögen betriebswirtschaftliche Gewinne zu erzielen, der nachhaltigen, ressourcenschonenden und umweltfreundlichen Erschließung des Lindauer Siedlungsgebiets auf Festland und Insel gem. Art.3 lit.b), e) und g) i.V.m. Art.8 Abs.4 und i.V.m. Art.9 Abs.3 lit.b) & h) sowie Abs.5 des Raumplanungs-Protokolls unterordnen.

Daher und wegen der übrigen Verstöße der vorliegenden Pläne gegen verbindliche Raumordnungsziele, die, wie dargestellt, auch im Rahmen der Alpenkonvention durch internationale Verträge mit anderen Staaten inner- und außerhalb der derzeitigen EU bestätigt wurden, fordert PRO BAHN, die Frage nach einer Neugestaltung der Bahnanlagen im Lindauer Stadtgebiet nicht ohne Entscheidung über die bestehenden Anlagen unter Berücksichtigung der genannten, über Lindau weit hinausreichenden Ziele zu klären.

## 9. Hochwassergefährdung

Gemäß eines Schreibens des Tiefbauamtes der Stadt Lindau vom 09.12.2003 stand das Pfingsthochwasser von 1999 nur 74 cm unter der geplanten Höhe der Schienenoberkante von 398,336 ü.NN der Dieselloktankstelle bei Plan-km 153,900, der höchste je gemessene Pegel gar nur 63 cm unter dieser Marke. Vom besagten Schreiben finden Sie eine Kopie als *Anlage III* zu diesen Ausführungen.

Darüber hinaus hat der Autor dieser Einwände selbst anhand der aus dem Internet abrufbaren Jahreshöchststände des Bregenzer Bodenseepiegels, vgl.

[http://www.vorarlberg.at/vorarlberg/umwelt\\_zukunft/umwelt/landeswasserbauamt/abteilungen/hydrographie/weitereinformationen/wasserstaende-bodensee\\_al/messwerte-wasserstaende.htm](http://www.vorarlberg.at/vorarlberg/umwelt_zukunft/umwelt/landeswasserbauamt/abteilungen/hydrographie/weitereinformationen/wasserstaende-bodensee_al/messwerte-wasserstaende.htm), eine Zeitreihe ermittelt, siehe Figur I der Folgeseite. Dabei mußten die Pegel ab dem Jahr 2000 entsprechend der Angaben zum Normalwert über Adria angepaßt werden, weil er ab 2000 mit 392,14 m über Adria etwas niedriger angesetzt wurde als zuvor mit 394,37 m.

Über die Jahre von 1976 bis 2003 liegt der Mittelwert der höchsten Bregenzer Pegelstände bei 227,61 cm, bezogen auf den Pegelnullpunkt bis einschließlich 1999.

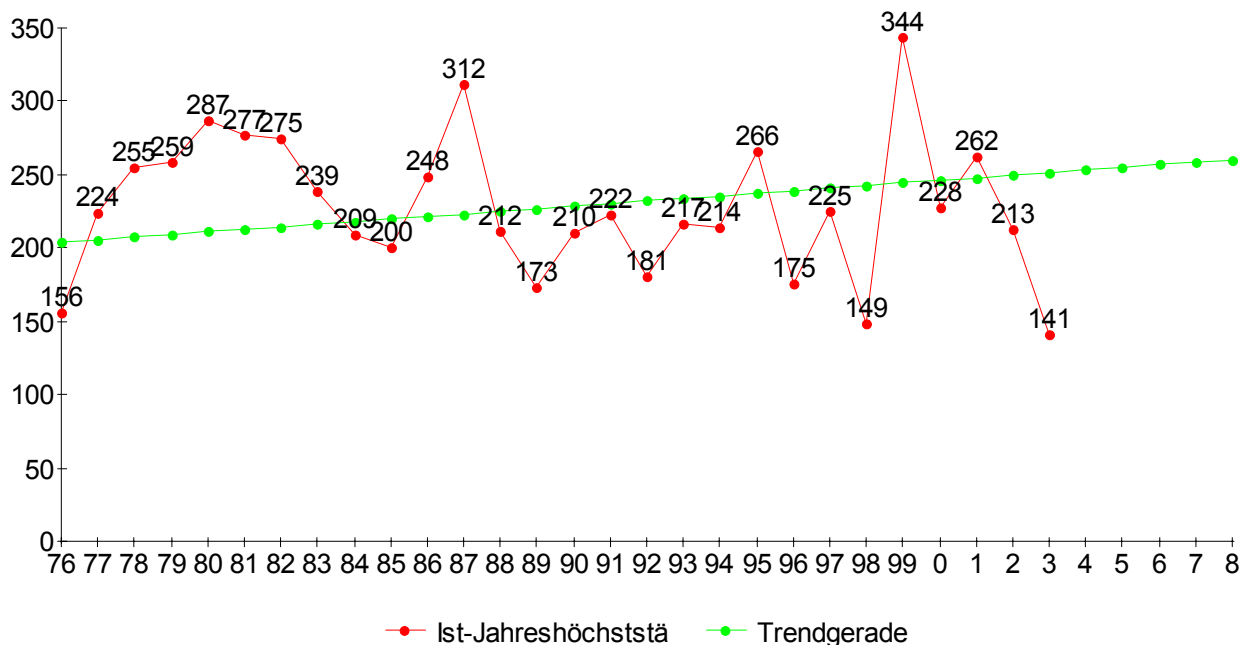
Die rote Kurve stellt den Verlauf der Jahreshöchststände dar, die grüne ist ein Versuch, die Tendenz der Entwicklung offenzulegen. Möchte man nämlich eine Gerade in die rote Kurve so hineinlegen, daß

1.) die Summe der Differenzen zwischen den Ist-Werten und den Punkten der Geraden

**UND gleichzeitig**

2.) die Summe der dritten Potenzen der Differenzen zwischen den Istwerten und der vermittelnden Geraden  
 möglichst nahe Null tendieren, erhält man die grüne Gerade (Eine Tabelle zur Rechnung ist auf Anfrage beim Verfasser erhältlich) .  
 Der Mittelwert – bloße Abstandsminimierung – von 227,6 cm liegt dabei zwischen den errechneten Werten für 1989 und 1990, also genau in der Mitte der Zeitreihe. Und mit der Minimierung der Summe der Abstände in der dritten Potenz tragen wir der mit der Zeit offensichtlich stark anwachsenden Varianz Rechnung, ohne dabei den zeitlich jüngeren Werten ein größeres Gewicht zu geben als den alten.

**Bodensee-Pegelmaxima; lineare Prognose**



**Figur I:** rote Datenreihe: Jahreshöchstwerte in cm des Bregenzer Bodenseepiegels ab 1976 bis 2003  
 grüne Datenreihe: minimiert die Summe der Abstände zwischen den Punkten der 1. und 2. Zeitreihe sowohl in

der ersten als auch dritten Potenz und ist linear steigend:  
 Steigung: 1,7621 cm je Jahr  
 rechnerischer Wert für 1976 = 203,8184 cm

Es ergibt sich eine Steigung der Geraden von 1,76 cm je Jahr. Dies heißt aber nichts anderes, als daß damit zu rechnen ist, daß der Durchschnitt der Höchstwerte des Bodenseepiegels jedes Jahr um rund 18 mm anwächst.

Für steigende Hochwasserstände spricht auch die bayerische Klimastudie, derzufolge, so der Bayerische Umweltminister, Herr Schnappauf, in einem Artikel der Lindauer Zeitung, Lokalredaktion vom 06.12.2003, die Temperatur im Bodenseeraum bis 2050 durchschnittlich um sechs Grad Celsius steigen soll.

Eine Prognose der Höchstwasserstände wird somit sehr schwierig, weil, was auch die rote Zeitreihe der Istwerte aus Figur I verdeutlicht, mit zunehmender Temperatur offenbar die

extremen Ereignisse – extreme Trockenheit, extreme Niederschläge – immer häufiger werden und unmittelbar aufeinander folgen können, wie z.B. 1998 und 1999.

Dabei ist der Bodensee 1987 und 1999 bereits an sehr vielen Stellen über seine Ufer getreten, und der Bereich der Abstellanlagen für die DB Regio AG sowie der Dieselloktankstelle muß **als hochwassergefährdetes Areal** betrachtet werden, zumal der Abstand zwischen dem letzten Hochwasserhöchststand 1999 und der Schienenoberkante im Bereich der geplanten Dieselloktankstelle nur 0,74 m beträgt. Dies und die Häufung der extremen Hochwasserereignisse seit 1998 überall in Europa, welche 2002 auch den Dresdner Hauptbahnhof stilllegten, lassen uns postulieren:

Wir fordern, daß in allen Bereichen, wo Strecken- und Ausweichgleise sowie Fahrzeugabstellgleise unter dem Niveau von 399,0 m ü.N.N. geplant sind, Aufschüttungen auf das Niveau von 399,0 m ü.N.N. vorgenommen werden, damit der Bahnbetrieb auf Dauer von Hochwasser unbeeinträchtigt bleiben kann und der Trinkwasserspeicher Bodensee einem geringeren Verschmutzungsrisiko durch die Tankstelle oder durch Öle und Fette von abgestellten Fahrzeugen ausgesetzt wird.

## 10. Einwendungen und Alternativvorschlag

### 10.1 Einwendungen

Bezug nehmend auf die planfestzustellenden Maßnahmen, vgl. EB, a.a.O., S. 85, 2.3, verwenden wir uns **gegen**

- die Änderung des Bahnkörpers und den Neubau von Regenwasserkläranlagen mit Oberkante der Becken auf nur 398,3 m ü.N.N.,
- Änderung und Neubau der unter Abschnitt 2.2 aufgeführten Strecken **in** Lage wie **Höhe**, insbesondere zwischen den Plan-Kilometern 152,5 und 155,5,
- Neubau des Bahnhofs Lindau-Reutin mit drei Bahnsteigen,
- Neubau eines Bahnhofsvorplatzes einschl. Anbindung an das vorhandene Straßennetz,
- Neubau von Abstell- und Behandlungsgruppen für Züge,
- Neubau einer Tankanlage für dieselmotorgetriebene Zugfahrzeuge bei Plan-km 153,895.

### 10.2 Alternativvorschlag

PRO BAHN erkennt die besondere Situation Lindaus an, die sich durch drei mehr oder weniger stark voneinander getrennte und auf 5 km Distanz verteilte Stadtteile am Festland, Zech, Reutin und Aeschach, sowie der Altstadt auf der Insel auszeichnet. Daß dabei nur knapp 3.000 der fast 24.000 Lindauer dort wohnen, wo auch der Knotenbahnhof zu finden ist, und daß von den früheren Haltestellen am Festland nur noch jene in Aeschach mit ausschließlicher Bedienung durch Regionalbahnen einer einzigen Linie übriggeblieben ist, vereinfacht einen Lösungsansatz nicht gerade. Zwar eröffnet die bisherige Lage des Knotenbahnhofs die Einbindung des bei weitem bedeutendsten touristischen Ziels in Lindau in das Eisenbahnnetz auf ideale Weise. Doch wird durch die damit einhergehende Vernachlässigung der Verkehrspotentiale der einheimischen Festlandsbevölkerung, aber auch der Wahlmöglichkeiten für Touristen, ein großes Verkehrspotential verschenkt.

Es gilt, beide zu erschließen, ohne bisherige Potentiale aufzugeben.

Dabei scheidet die Verlagerung des größten Teils der Eisenbahnbewegungen nach Reutin oder noch weiter östlich aus, weil sonst wegen Geldmangels der Lindauer Insel-Altstadt die Versorgungsadern im Straßenverkehr abgeschnitten würden, worunter auch die Attraktivität

Lindaus für Bahntouristen litte. Die Errichtung eines Knotenbahnhofs anstelle der Haltestelle Aeschach oder im Bereich des Europa-Platzes scheiden jeweils sowohl wegen eingengter räumlicher Verhältnisse als auch wegen Geldmangels aus.

Gleichzeitig können wir uns angesichts der Millioneninvestitionen zur Beschleunigung der auf Lindau zulaufenden Bahnstrecken nicht dem Wunsch verschließen, die ohnehin durch Billigflug- und Buskonkurrenz arg bedrängte Fernzugverbindung München–Zürich nicht auch noch durch die Befahrung der Bregenzer Kurve und zweimal des Seedamms um weitere vier Minuten zu verzögern.

### **Alternative Bahnhaltunkte**

Aus allen diesen Gründen sprechen wir uns für mehrere Festlandshaltunkte aus. Einer sollte in Zech, einer in Reutin, ein anderer außerhalb Lindaus in Oberreitnau, weitere im Zulauf zu Lindau nördlich von Oberreitnau (wieder-) erstehen.

Schließlich könnte ein Halt zwischen dem Bahnübergang Langenweg und der Verzweigung zur Aeschacher und Bregenzer Kurve auf 500 m Streckenlänge mit ausreichender Bahnsteiglänge von 400 m und einem überdachten Mittelbahnsteig als einzige Station für die internationalen Fernzüge dienen. Zusätzlich zu den Regionalzügen aus Österreich, die alle neuen Halte bis zum Inselhauptbahnhof bedienen würden, könnten am neuen Halt Langenweg auch jene Züge aus Deutschland die Verknüpfung zwischen den Fernzügen und dem Knotenbahnhof der Nahverkehrszüge auf der Insel herstellen, denen aufgrund der Streckenbeschleunigungen im Zulauf zu Lindau eine längere Standzeit in Lindau zudedacht wird. Dazu gehört z.B. der IRE aus Ulm, der einen Teil der Standzeit dadurch sinnvoller nutzen könnte, indem er auch die Station Langenweg bediente. Dabei wäre es sinnvoll, diesen IRE morgens, wenn die Mehrheit der Fahrgäste – Touristen – zur Insel will, direkt aus Wasserburg dorthin fahren zu lassen und erst auf dem Rückweg nach Ulm, wenn sich die einheimische Bevölkerung vom Festland auf Reisen begibt, zur Station Langenweg zu schicken. Am Nachmittag und Abend, wenn die einheimische Bevölkerung wieder zum Ausgangspunkt zurückkehrt, aber die Touristen auch nach Hause wollen, würde der IRE von Wasserburg direkt zum Halt Langenweg fahren und danach erst zur Insel, um rückreisewillige Touristen von dort direkt auf den Weg nach Hause zu bringen. Somit würden sich die von den Bestellern letztlich zu tragenden Mehrkilometer bei den Trassenentgelten sicherlich nicht auf einen höheren Betrag belaufen, als für die Verlagerung des Knotenbahnhofs nach Reutin nötig geworden wäre.

### **Alternative Straßenanbindung**

An den sich zwischen dem Bahnübergang Langenweg und dem Karl-Bever-Platz befindlichen Parkplätzen könnte ein durch Schranken abgetrennter Bereich oder ein Parkhaus eingerichtet werden, welches den Nutzern des P&R vorbehalten bliebe, und denen es gegen Vorlage eines (entwerteten) Bahntickets gestattet werden könnte, die Parkmöglichkeit gratis zu nutzen.

Da die Station Langenweg sich westlich des Bahnübergangs Langenweg befände, hätte der zusätzliche Bahnverkehr keine Auswirkungen auf die straßenseitige Erreichbarkeit der Insel. Gleichzeitig könnte, ähnlich wie in Oberstaufen, ein ebenerdiger Zugang zum Bahnsteig geschaffen werden, abgesichert durch Schranken mit Licht- und Tonwarnsignal, vorteilhaft für Behinderte genauso wie für Radtouristen. Die Unterführung der Laubeggengasse unter den Gleisen würde einen zweiten Zugang zum Bahnsteig ermöglichen.

Da der Bahnübergang Langenweg von den Stadtbuslinien 1 und 2 befahren wird und der Zentrale Umsteigepunkt nur 300 m entfernt liegt, kann die Anbindung mittels einer neuen Bushaltestelle an das Stadtbussystem einfach gewährleistet werden, ohne dieses neu aufstellen zu müssen. Und wenn die Hundweilerstraße, die die B 31 kreuzungsfrei mit einer Durchlaßhöhe

von 3,30 m unterquert, in Richtung Langenweg zur Einbahnstraße erklärt würde, wäre die verzögerungsfreie Zufahrt zur Station Langenweg auch für Regionalbusse gewährleistet. Diese müßten jedoch zu einer anderen Zeit als die Stadtbusse am bestehenden ZUP in der Anhegerstraße untereinander verknüpft werden und könnten aus Platzgründen auch nur nacheinander an der Station Langenweg anhalten.

Alternativ könnten die Regionalbuslinien auch auf die Insel weitergeführt werden, wenn ein zusätzlicher Regionalbahnhof bei der Autobahnzufahrt/Eichwaldbad mit einem dort einzurichtenden P&R-Platz einen Teil des MIV von der Zufahrt zur Insel fernhalten könnte.

### **Bahntechnische Ausgestaltung zwischen Aeschacher Abzweig und Langenweg**

Um die Fahrplanstabilität in den meist eingleisigen Strecken Richtung Friedrichshafen-Basel, Lochau-Bregenz-St.Margrethen und Hergatz-Memmingen-Buchloe (-München) für unterschiedliche Szenarien so lange wie möglich zu bewahren, müssen unseres Erachtens nicht nur der eingleisige Insel-Hauptbahnhof als Knotenbahnhof zur Verknüpfung des Regionalverkehrs mit den Schifflinien und dem überregionalen Bahn-Nahverkehr erhalten bleiben,

- ein Fernverkehrshalt mit nur einem Mittelbahnsteig am Festland mit Anbindung an den Inselhauptbahnhof geschaffen werden, und
- Güterzugbehandlungsanlagen in Reutin vorgesehen werden, die mindestens ein Viertel des heutigen Umfangs betragen, sondern schließlich auch
- im Bereich des Haltepunkts Aeschach eine Entflechtung der Fahrstraßen wie folgt ermöglicht werden:

Insbesondere die Fahrstraßen im Abzweig Aeschach müssen erlauben, daß im Bereich der Station Aeschach und im weiteren Verlauf nach Lindau-Reutin sich zwei EC-Züge München-Zürich und Zürich-München oder je ein Personen- und ein Güterzug begegnen können, und unabhängig davon der IRE (München-) Lindau-Basel aus dem Insel-Hauptbahnhof Richtung Friedrichshafen ausfahren kann. Realisiert werden kann dies durch den zweigleisigen Ausbau der Verbindungskurve Aeschach-Reutin mit zweifachen Einmündungsmöglichkeiten aus Richtung Friedrichshafen sowohl in Richtung Reutin als auch südlich dieses doppelspurigen Aeschacher Reutin-Abzweigs in die Strecke Richtung Seedamm.

### **Gestaltungsmöglichkeiten auf der Insel**

Selbst auf der Lindauer Insel könnten Anpassungen, wie z.B. die

- Verlagerung der Diesellok tankstelle an die Stelle der zwischenzeitlich stillgelegten Gleise 11, 12 und 13 zum Parkplatz P5 der hinteren Insel mit Befüllungsmöglichkeit von der Thierschstraße aus sowie die
- intensivere Nutzung der Abstellgleise 14, 15, 16 und 18 sowie die
- Verkürzung der Gleise 8, 9 und 10 bis zu km 152,95 bei Entfernung aller Weichen in diesem Bereich

zu einem rationelleren Betrieb beitragen. Die Abstellgleisflächen der Gleise 25 bis 33 könnten aufgegeben und der Stadtentwicklung übertragen werden. Bei Aufschüttung des Hafenbeckens nur unmittelbar hinter dem Hauptbahnhofsgebäude um einen 6 m breiten Streifen könnte ein Straßenringschluß zwischen Bahnhofplatz und Thierschstraße bzw. Dreierstraße geschaffen werden. Mit dieser Straßenverbindung würde sich auch von der Hinteren Insel eine Zufahrtsmöglichkeit zum Querbahnsteig im Insel-Hauptbahnhof realisieren lassen, z.B. als alternativer Taxi-Standort oder zum Andienen oder Abholen sehr gebrechlicher Menschen.

Schließlich könnten die Bahnsteige durch Treppen und Aufzüge vom bestehenden Fußgängersteg zum Großparkplatz P5 der hinteren Insel besser erschlossen werden. Auch hier ließe sich ein Teil der Parkplätze für P&R-Reisende reservieren.

Die am Schluß unserer Ausführungen unter 10.2 vorgestellten Gedanken scheinen uns in der Gesamtheit im Blick auf die begrenzten Möglichkeiten aller Beteiligten die größtmögliche Rendite abzuwerfen, sowohl im privat- als auch im volkswirtschaftlichen Sinne. Wir hoffen daher, daß alle Beteiligten sich auf eine Lösung werden einigen können, die eine große Zahl unserer Anregungen umsetzt.

Mit freundlichen Grüßen

PRO BAHN  
Regionalverband Augsburg und Schwaben

PRO BAHN  
Regionalgruppe Allgäu  
Arbeitskreis Lindau und Westallgäu



(Wöhl, Vorsitzender)

(Moritz, Leiter des Arbeitskreises)

3 Anlagen:

- 1 Pro Retina Deutschland e.V.
  - 2 DB AG-Prospekt
  - 3 Stadt Lindau: Pegelstation Bregenz
-