



Dorfstrasse 34, CH-9223 Halden
Telefon 0041 71 642 19 91

E-Mail info@bodensee-s-bahn.org
www.bodensee-s-bahn.org

20. November 2012

Herr Minister Winfried Hermann
Ministerium für Verkehr und Infrastruktur
Baden-Württemberg (MVI)
Hauptstätter Str. 67
D – 70178 Stuttgart

Wirtschaft und Tourismus brauchen sowohl den Lindauer Inselbahnhof als auch den Bahnhof Reutin

Sehr geehrter Herr Minister Hermann

Bezugnehmend auf einen Artikel in der Regional-Ausgabe „Lindau“ der Schwäbischen Zeitung vom 16. November 2012 mit dem Titel „Württemberger sind sauer auf Bayern“ (Beilage 1) möchten wir gerne die Gelegenheit wahrnehmen, unsere „Initiative Bodensee-S-Bahn“ vorzustellen. Die Initiative Bodensee-S-Bahn ist ein Verein, der sich aus diversen Verkehrsorganisationen rund um den Bodensee gebildet hat und der sich u.a. im Raum Lindau seit beinahe zehn Jahren für die jetzt von der DB favorisierte Bahnlösung mit dem Erhalt des Lindauer Bahnhofes und der Reaktivierung des Bahnhofes Reutin einsetzt.

Die Erhaltung und den Weiterbetrieb des Inselbahnhofs in Lindau, wie das die DB AG zusammen mit der Stadt Lindau und der Bayerischen Eisenbahngesellschaft (BEG) nun plant, ist der richtige Weg. Ein attraktives Bahnangebot ist eine wichtige Voraussetzung für die nachhaltige Entwicklung einer prosperierenden Wirtschaft und eines umweltfreundlichen Tourismus rund um den Bodensee. Der Tourismus ist heute schon eine der grössten Wirtschaftsbranchen. Er wird im Sommer jedoch zunehmend durch die Staus auf den überlasteten Hauptstrassen entlang des Nordufers stark beeinträchtigt. Zur Entlastung der Strassen ist die Errichtung einer Bodensee-S-Bahn die richtige Antwort. Darin nehmen der Lindauer Inselbahnhof und die zusätzliche S-Bahn-Haltestelle in Reutin mit Haltemöglichkeiten für Fernzüge eine dominierende Stellung ein. Die Initiative Bodensee-S-Bahn begrüsst deshalb die angestrebte Lösung im Raum Lindau.

Inselbahnhof als zentraler Taktknoten

Ihnen ist sicher bekannt, dass in Lindau seit mehr als zehn Jahren ein erbitterter Kampf für und gegen die Erhaltung des Inselbahnhofes tobt. Nachdem die Lindauer Bevölkerung sich noch im November 2011 klar für die sog. Kombilösung (Erhalt Inselbahnhof und Reaktivierung des Haltepunktes Reutin mit Haltemöglichkeit für die EC Zürich – München)

aussprach, gelang es der Bürgerinitiative Hauptbahnhof Reutin (BI-Reutin), diesen Volksbeschluss im März 2012 wieder aufzuweichen. Im März 2012 stimmten die Bürger einem von der BI gestellten Bürgerantrag zu, wonach in Reutin ein grosser, neuer Hauptbahnhof erstellt werden solle und die Insel nur noch mit einem einzigen Gleis angeschlossen bleiben soll.

Diese Lösung wird sowohl von unserer Initiative als auch von der DB AG, der Stadt Lindau, dem Freistaat Bayern und der BEG angesichts des nicht finanzierbaren Vorschlages der BI-Reutin abgelehnt.

Eine Verlegung sämtlicher Bahnverbindungen nach Reutin würde einen Bahnhof mit mindestens 7 voll ausgebildeten Bahnsteigen (teilweise 400 Meter) und 3 Mittelbahnsteigen erfordern. Eine solche Lösung ist in der nächsten Zeit unter keinem Titel zu finanzieren.

Über dieselbe Anzahl Gleise verfügt der bestehende Inselbahnhof. Es ist wesentlich wirtschaftlicher, diese Gleise zu erhalten, weiterzubetreiben und den Inselbahnhof damit aufzuwerten. Als zentraler Taktknoten für den gesamten östlichen Bodenseeraum verfügt er bereits heute über eine weit bessere Infrastruktur als z.B. Bregenz – diese müsste nur im Rahmen der beiden angestrebten Elektrifizierungen ebenfalls auf den heutigen Stand der Technik modernisiert werden.

Die von der BI-Reutin gewünschten Direktverbindungen von Ulm nach Österreich können auch mit einer Spitzkehre zum Inselbahnhof angeboten werden. Mit der Elektrifikation der Südbahn Ulm – Friedrichshafen – Lindau ist in Lindau-Insel kein Lok-Wechsel mehr nötig, sodass die Kurzwende in der ganzen Laufzeit der Züge keine grosse Rolle spielt.

Wichtiger als ein möglicher Fahrzeitgewinn von 3-4 Minuten sind touristische und komfortmässige Belange, z.B. der Wegfall des Umstieges. Der Inselbahnhof Lindau bietet darüberhinaus genügend logistischen Raum für zukünftige Mitbewerber der DB AG in einem liberalisierten Schienenverkehrsmarkt. Zu guter Letzt ist er der letzte noch verbliebene Ort am nördlichen Seeufer, an dem ein räumlich so konzentrierter Umsteigepunkt zwischen Schiene, Bus und Schiff (direkte Anschlüsse an die Bodenseeschiffahrt) gegeben ist.

Bahnbetriebliche Ansprüche an den Inselbahnhof

Die Anforderungen für einen Taktknotenbahnhof in Lindau sind nun präzise zu formulieren, damit dieser Bahnhof die künftigen Ansprüche auch erfüllen kann. Vorausgesetzt wird auch von uns, dass die EC-Züge München – Zürich den Inselbahnhof künftig nicht mehr anfahren werden, sondern nur noch Reutin, um dort die Anschlüsse an die Bodensee-S-Bahn zu gewährleisten. Die ECs treffen sich gemäss den heute vorliegenden Fahrplänen zweistündlich zur Minute Null in Bregenz.

Der Inselbahnhof Lindau sollte folgenden Ansprüchen zu genügen (*vgl. Anhang, Abbildung 1 Gleisbelegungsplan als Nachweis für die Anzahl Bahnsteig-Geleise*)

- ICE/IC/IRE-Züge fahren von Stuttgart/Ulm über Friedrichshafen – Lindau-Inselbahnhof – Reutin – Bregenz (über die elektrifizierte Südbahn)
- Zur Minute Null und zur Minute 30 treffen sich in Lindau-Insel jeweils 3 regionale und 3 überregionale Linien (IRE). Es findet dort also jede halbe Stunde ein „Zugtreffen“ statt. Damit kann man bequem von einem Zug in alle anderen Züge umsteigen; bequem, weil dies im Kopfbahnhof ebenerdig erfolgen kann. Dazu sind 6 Bahnsteig-Geleise notwendig. Für die ICE/IC-Züge, für Sonderzüge sowie als Reserve empfiehlt sich ein weiteres Bahnsteig-Geleise, total also 7 Geleise.

- Für durchfahrende Reisende (Berufspendler und Touristen) von Friedrichshafen nach Bregenz verkehrt eine direkte S-Bahn-Linie via Verbindungskurve Aeschach – Reutin. Im Anhang, Abbildung 2 „Liniennetz Bodensee-S-Bahn“, ist eine durchlaufende Linie von Aulendorf – Friedrichshafen – Reutin – Bregenz – Feldkirch – Bludenz dargestellt (ohne Spitzkehre in Lindau-Insel).

Ausbau Lindau-Friedrichshafen nötiger als zweispurige „Aeschacherkurve“

Für den zweistündlich verkehrenden EC Zürich – München und eine halbstündliche, direkte S-Bahnlinie via Aeschacherkurve genügt die einspurige Verbindungsschleife sowohl heute als auch in Zukunft.

Wesentlich dringender als an der „Aeschacher Kurve“ sind Doppelspuren zwischen Friedrichshafen und Lindau. Bis heute können auf dem 23 km langen Abschnitt der Südbahn die Zugkreuzungen nur auf den wenigen Bahnhöfen mit zwei Gleisen erfolgen. Die geringsten Verspätungen bringen jeweils den gesamten Fahrplan – nicht nur auf diesem Abschnitt, sondern weitreichend – seit Jahrzehnten durcheinander. Anschlussbrüche sind vielfach sowohl in Friedrichshafen als auch in Lindau zu beobachten.

Um die Attraktivität der internationalen Fernverkehrslinien Ulm – Lindau – Arlberg als auch München – Zürich aufzuwerten, aber auch um eine den ganzen Bodensee umspannende S-Bahn mittelfristig installieren zu können, sind derartige Infrastrukturinvestitionen nicht nur „nice to have“, sondern zwingend erforderlich. Gerade im Hinblick auf die Folgen des Klimawandels wird der touristische Druck auf die Regionen Bodensee, Arlberg und Graubünden (Olympiabewerbung Graubünden 2022) in naher Zukunft weiter stark zunehmen.

Wir verweisen in diesem Zusammenhang auch auf die bereits existierende und überaus erfolgreiche „S-Bahn-Vorarlberg“ und den für Dezember 2013 geplanten Start der „S-Bahn St.Gallen“, deren Mittelfristziel ebenfalls die Durchbindung bis nach Lindau auf bundesdeutsches Gebiet ist.

Elektrifizierung der Bodenseegürtelbahn Radolfzell – Friedrichshafen

Zurzeit werden in Baden-Württemberg grosse Anstrengungen für die Elektrifizierung der Südbahn (Ulm – FN – Lindau) und der Hochrheinbahn (Schaffhausen – Basel) unternommen. Es fehlt dann nur noch die 53 km lange „Bodenseegürtelbahn“ zwischen Friedrichshafen und Radolfzell. Um dieses für die ganze Bodenseeregion wichtige Projekt zu fördern, hat die „Initiative Bodensee-S-Bahn“ am 9. November 2012 in Überlingen eine gut besuchte Veranstaltung durchgeführt, an der eine Resolution verabschiedet wurde. Diese schicken wir Ihnen mit einem separaten Brief zusammen mit der Broschüre, in der unser Konzept für eine Bodensee-S-Bahn vorgestellt wird.

Alle diese Elektrifizierungsbestrebungen im süddeutschen Raum sind für die Bodensee-S-Bahn ein gutes Zeichen, diese Vision eines seeumspannenden Schienennahverkehrs mittelfristig Realität werden zu lassen.

Insgesamt ideale Lösung

Die Region Lindau und damit die ganze Bodenseeregion erhalten mit der nun erarbeiteten Lösung eine grosse und einmalige Chance, einen attraktiven Knotenpunkt des Tourismusverkehrs zwischen dem Allgäu, dem Bodensee, der Ostschweiz und Vorarlberg zu bekommen.

Die „Initiative Bodensee-S-Bahn“ setzt sich seit ihrer Gründung im Jahre 2004 für diese Lösung ein. Sie unterstützt deshalb den nun vorliegenden Kompromiss. Sie dankt allen daran Beteiligten, in erster Linie der früheren Oberbürgermeisterin Petra Meier to Bernd-Seidl, dem jetzigen Oberbürgermeister Dr. Gerhard Ecker, der Stadtverwaltung Lindau, dem bayerischen Verkehrsminister Martin Zeil, der Bayerischen Eisenbahngesellschaft (BEG) und nicht zuletzt der DB Netz AG (Dr. Volker Hentschel) für die nun vorliegende, ideale Lösung.

Wir würden die Planungen für den Bahnhof Lindau, die Resolution für die Bodenseegürtelbahn und unser Konzept für eine Bodensee-S-Bahn gerne mit Ihnen besprechen und bitten Sie um einen Terminvorschlag (an den Rechtsunterzeichnenden).

Mit freundlichen Grüßen

Wolfgang Schreier

Wolfgang Schreier
Rothausstrasse 16
CH – 8280 Kreuzlingen
Tel 0041 71 688 28 37

E-mail: wmschreier@bluewin.ch

Paul Stopper

Paul Stopper
Falmenstrasse 25
CH – 8610 Uster
Tel 0041 44 940 74 74
Mobile 0041 76 330 92 91

paul@stopper.ch

Beilagen

1. Ausschnitt aus Schwäbischer Zeitung, Ausgabe Lindau vom 16. November 2012 („Württemberger sind sauer auf Bayern“)
2. Anhang
 - Abbildung 1: Gleisbelegungsplan Inselbahnhof Lindau
 - Abbildung 2: Linien-Netz Bodensee-S-Bahn

Kopien an:

- Herr Minister Martin Zeil, Staatsminister für Wirtschaft, Infrastruktur, Verkehr und Technologie, Prinzregentenstraße 28, D – 80538 München (E-Mail poststelle@stmwivt.bayern.de)
- Bayerische Eisenbahngesellschaft mbH (BEG), Boschetsrieder Str. 69, D – 81379 München (E-mail: info@bahnland-bayern.de)
- DB Netz AG, Herr Volker Hentschel, Leiter Produktion Süd (I.NP-S) und Michael Katz, Regionalbereich Süd, Anlagenplanung (I.NP-S-A (KIB)), Leiter Projektgruppe KIB, , Richelstraße 3, D – 80634 München (E-Mails: Volker.Hentschel@deutschebahn.com; Michael.Katz@deutschebahn.com)
- Schwäbische Zeitung, Ausgabe Lindau, Redaktion, Inselgraben 6, D – 88131 Lindau (E-Mail: lindaured@schwaebische.de)

Anhang

Abbildung 1: Gleisbelegungsplan Inselbahnhof Lindau

Inselbahnhof Lindau: Taktknoten**Gleisbelegungsplan** (Nachweis für Anzahl notwendiger Geleise)**Zur Minute xx.00 (1-h-Taktzüge)**

Nach (Richtung)	Anzahl Geleise
Bodensee-S-Bahn	
Friedrichshafen – Radolfzell – Singen	1
Hergatz – Wangen – Memmingen	1
Bregenz – Dornbirn – Feldkirch – Bludenz (– Schruns)	1
Total	3
Überregionale Züge IRE	
Friedrichshafen – Singen – Schaffhausen – Basel	1
Wangen – Memmingen – Augsburg/München	1
Bregenz – St. Gallen – Flughafen – Zürich IC	1
ALEX (zeitweise); Reserve	1
Total	4
Gesamttotal	7

Zur Minute xx.30 (1-h-Taktzüge)

Nach (Richtung)	Anzahl Geleise
Bodensee-S-Bahn	
Friedrichshafen – Ravensburg – Aulendorf	1
Hergatz – Immenstadt – Oberstorf	1
Bregenz – St. Margrethen – Romanshorn (– Schaffhausen)	1
Total	3
Überregionale Züge IRE	
Friedrichshafen – Ravensburg – Aulendorf – Ulm – Stuttgart	1
Immenstadt – Kempten – München	1
Bregenz – Dornbirn – Feldkirch – Bludenz – Schruns	1
Reserve/Abstellgleis für Sonderzüge	1
Total	4
Gesamttotal	7

Die EC-Züge Zürich – München (2-h-Takt) halten in **Lindau-Reutin**.

Bahnsteig-Anordnung im Bahnhof Lindau (Insel):

Heutiges Gleis 1 aufheben

Neue Gleis-Nummerierung:

1: Aussenbahnsteig, Mittel-Bahnsteige zwischen Gleisen 2/3, 4/5, 6/7

19. November 2012/Stp

Abbildung 2: Linien-Netz Bodensee-S-Bahn

