

Treffen der Initiative Bodensee-S-Bahn am 18.10.2008 in Lindau

Der Lindauer Inselbahnhof muss erhalten bleiben!

Zusammengefasst von Christian Moritz, Beauftragter für Lindau und das Westallgäu bei Pro Bahn Landesverband Bayern e.V.

Beim Treffen der Initiative Bodensee-S-Bahn am Samstag, den 18.10.2008, konnten die Teilnehmer bei strahlendem Sonnenschein die Lage und Umgebung des Lindauer Insel-Hauptbahnhofes betrachten und wurden insbesondere durch die sachkundigen Erläuterungen seitens Stefan Stern über die Planungen der Stadt Lindau in Kenntnis gesetzt:

Nachdem von der Stadt früher nur gefordert worden war, die Regionalbahnen aus Friedrichshafen und Bregenz auf eine in Höhe der Alten Post auf der Insel endende Stichstrecke zu leiten, wurde dieses Jahr zum ersten Mal gefordert, auch die Züge aus dem Allgäu (letztlich von Augsburg und München) direkt auf die Insel zu führen - mit Rückendeckung aus dem Münchener Wirtschaftsministerium. Damit behielte die neue Inselstation die Knotenfunktion des alten Inselhauptbahnhofes, hätte aber keinerlei Kapazität, weitere Verkehre aufzunehmen. Einhellige Meinung ist, daß der Lindauer Hauptbahnhof in seiner Lage und Funktion - abgesehen von den reinen Abstellgleis- und Tankanlagen - erhalten bleiben soll, jedoch hinsichtlich einfacherer Bahnsteigzugänge im Sinne der Fahrgastfreundlichkeit umgestaltet werden muß.

Nach der Ortsbegehung wurden zunächst die Ergebnisse einer Fachtagung zum Verkehr in der Bodenseeregion diskutiert, die am 16. Oktober in Friedrichshafen stattfand.

Begrüßt wurden die Bestrebungen seitens des Voralberger Verkehrsverbundes, Verbesserungen im grenzüberschreitenden Straßennahverkehr zu schaffen. So wird der Voralberger «Landbus» auf eigene Kosten bis zum Berliner Platz in Lindau fahren, und im Stundentakt auch nach Scheidegg, so daß dieser Ort insbesondere am Wochenende nach Österreich besser angebunden sein wird als zur Kreisstadt Lindau.

Am Rande der Tagung wurden überdies Vorschläge lanciert, den Voralpen-Expreß Luzern-St.Gallen bis Lindau zu verlängern. Doch leider stieß dieser Vorschlag auf wenig Zustimmung seitens der Verantwortlichen der schweizerischen Südostbahn, die diesen Expreß betreibt. Stattdessen scheinen Vorschläge, das ostschweizerische S-Bahn-Netz, das derzeit im Entstehen begriffen ist, über das österreichische Bundesland Voralberg bis nach Lindau auszudehnen, wahrscheinlicher.

LINDAUER BESONDERHEITEN

Lindau selbst mit seiner Altstadt in Insellage, die zugleich Handels-, Verwaltungs- und kulturelles Zentrum des Landkreises ist, hat seinen Bevölkerungsschwerpunkt, ca.85 % der Einwohner, am Festland. Dort konzentrieren sich die Bewohner in mehreren Siedlungsschwerpunkten entlang des Bodenseeuferes. Während Aeschach noch annäherungsweise ein städtisches Zentrum aufweist, sind die übrigen mehr oder weniger Gartenviertel mit entsprechender Bebauung. Dennoch konnte die nur 23'000 Einwohner zählende Stadt Lindau ein Stadtbus-Liniensystem mit Halbstundentakt und Verknüpfungspunkt am östlichen Rand Aeschachs einrichten, das von den Bürgern so gut angenommen wird, daß es bereits im ARD bundesweite Beachtung fand. Fast allen Siedlungsschwerpunkten ist gemein, daß sie durch eine Bahnstrecke durchzogen werden. Dort gab es auch vielfach Haltepunkte in der Vergangenheit, von Zech über Aeschach bis Oberreitnau, um nur einen Teil zu nennen, doch diese wurden schon vor Jahrzehnten mehrheitlich ganz oder - in Bezug auf Aeschach - hinsichtlich des Streckenastes nach dem Allgäu aufgegeben. Doch gerade mit diesen Haltepunkten ließe sich eine hervorragende Verknüpfung des Busliniensystems und der Bodensee-S-Bahn erreichen, sind doch Oberreitnau und Zech jeweils die Endpunkte zweier Buslinien. Damit ließe sich höchstwahrscheinlich auch der Busverkehr in seinen Außenästen verstärken. Weitere Haltepunkte an den Bahnlinien könnten den Lindauer Bürgern entgegen kommen, die durch die Buslinien nicht so gut erschlossen sind.

WEITERES VORGEHEN BODENSEE-S-BAHN IN DEUTSCHLAND

Angesichts der

- 1.) starken Auslastung der eingleisigen Strecke von Lindau nach Friedrichshafen, wo bereits mehr oder weniger ein Halbstundentakt besteht,
- 2.) der hohen Auslastung der Friedrichshafener Werkstätte mit Triebwagen der Bodensee-Oberschwaben-Bahn, die zudem bislang noch nicht einmal auf Orte der beteiligten beiden Landkreise ausgedehnt werden konnte, und der
- 3.) geplanten Elektrifizierung der westallgäuer Strecke über Memmingen nach München, die voraussichtlich mehrere Jahre, wenn nicht Jahrzehnte früher als die Elektrifizierung nach Ulm eingerichtet werden wird,

kamen die Teilnehmer überein, daß es am sinnvollsten sei, zunächst einen S-Bahn-Verkehr für die Strecke von Lindau nach Norden zu fordern.

Betrachtet man auch die Verkehrsströme auf den Straßen, bemerkt man ziemlich starke Beziehungen aus dem Württembergischen Allgäu nach Vorarlberg. Bei entsprechend guter Verteilerfunktion mit Bussen wie in Vorarlberg müßten sich auch in Deutschland Teile dieser Verkehre auf die Schiene verlagern lassen können. Angesichts der Beziehungen im Altlandkreis Wangen wurde daher die Ausdehnung einer Zubringer-S-Bahn zum Bodensee bis nach Leutkirch für sinnvoll betrachtet. Da zwischen den Städten Leutkirch, Kißlegg und Wangen keine nennenswerten Siedlungen an der Bahnstrecke bestehen, wären dies auch die einzigen einzubeziehenden Haltepunkte im Württembergischen Allgäu.

Im Landkreis Lindau müßte die S-Bahn als erstes in Hergatz halten, wo Busverkehre aus Richtung Scheidegg-Lindenberg angeschlossen werden könnten, und ein Umsteigen auf den Alex nach Heimenkich (Haltestelle ab 2009), Röthenbach und weiter ins Oberallgäu realisierbar ist. Weitere Haltepunkte sollten Hergensweiler, Schlachters, Rehlings, Oberreitnau, Bodolz, Aeschach und nach dem Lindauer Inselhauptbahnhof dann Reutin, Zech, Lochau, Bregenz-Hafen sowie Bregenz selbst sein. Im Prinzip wäre eine Weiterführung der Linie bis St. Gallen denkbar und könnte nach der Elektrifizierung der Strecke (Geltendorf-) Memmingen - Lindau vom selben Betreiber befahren werden.

Mit diesem Konzept wollen wir seitens der Initiative Bodensee-S-Bahn zunächst den Landrat Stegmann des Landkreises Lindau angehen, denn in seinem Landkreis liegt die große Mehrheit der wieder einzurichtenden Haltestellen, was auch bei der Aufstellung der Fahrleitungsmasten für die Elektrifizierung Berücksichtigung finden müßte, um unnötige Mehrausgaben für Umplanung oder gar Umbau zu vermeiden. Mit der Einrichtung solcher Zusatzverkehre, die bei den gegebenen Höhenunterschieden am sinnvollsten mit elektrischer Traktion abgewickelt werden, wollen wir aber nicht zuletzt den Anrainern einen Vorteil aufzeigen, der sie davon überzeugen könnte, daß die Elektrifizierung der Strecke, wenngleich für den Fernverkehr initiiert, auch ihnen persönlich Nutzen stiftet.

**Zusammenfassung des Treffens in Lindau von Christian Moritz
Beauftragter für Lindau und das Westallgäu bei Pro Bahn Landesverband Bayern e.V.
Baumannstr.45, 88239 Wangen**