



## **(A) Der Rückbau des Inselbahnhofs Lindau steht konträr zu den klima- und der verkehrspolitischen Anforderungen eines zukunftsfähigen Bahnverkehrs am östlichen Bodensee**

### **Grundsätzliches:**

- (1) Wenn Umstiegsmöglichkeiten zwischen Bahn und Schiff gegeben sind, sollten Bahnhöfe so nah wie möglich am Hafen gebaut werden (Beispiel Neubau Bahnhofpunkt Bregenz-Hafen) und nicht - wie in Lindau seitens der Stadt im Städtebaulichen Rahmenplan vorgesehen - durch Gleisverkürzungen und Bebauung getrennt werden.
- (2) In Lindau sind Inselbahnhof und Seehafen historisch seit 1853 als verkehrstechnische Einheit zu sehen zur Verknüpfung der Verkehrsträger Bahn und Schiff. Auch aktuell ermöglicht der direkt am Hafen liegende Bahnhof den schnellen Umstieg zwischen Schiff und Bahn. Damit dies auch zukünftig möglich ist, sind kurze Wege und Sichtbezüge zwischen Bahnsteigen und Hafentmole zur schnellen Orientierung beizubehalten.

**Die sich mit dem planfestgestellten Rückbau des Inselbahnhofs ergebende Kapazitäten beruhen auf dem Fahrplanangebot 2020, der politisch allseits geforderte und zukünftig auch zu erwartende Ausbau des Fahrplanangebotes wurde damals nicht berücksichtigt.** Zur Erreichung der Ziele (Begrenzung Erderwärmung, Gewährleistung einer umwelt- und sozialgerechten Mobilität) muss die Bahn aber leistungsfähiger werden (mehr und längere Züge, neue Angebote, vgl. hierzu Pkt. (C): BODANRAIL 2045):

- (3) In der Tourismusregion Bodensee werden in Zukunft zusätzlich des bestehenden Regel-Fahrplans weitere Angebote im Regional- wie im Fernverkehr entwickelt: z.B. Fahrradzüge, Bodensee-S-Bahn, umsteigefreie Ringzüge um den See, schnelle Expresszüge zu den nächstgelegenen Großstädten, zusätzliche FV-Verbindungen.
- (4) Grenzüberschreitend werden mehr Direktverbindungen eingerichtet und die Anschlüsse aufeinander abgestimmt (keine Anschlussbrüche, Zielsetzung).
- (5) In D sind die Zulaufstrecken nach Lindau unzureichend, kapazitätsmäßig bereits heute voll ausgelastet und müssen daher ausgebaut werden: Bodenseegürtelbahn und Buchloe-MM-Lindau durchgehend eingleisig, Bodenseegürtelbahn im Abschnitt Singen-Friedrichshafen nicht elektrifiziert, Bregenz-Lindau abschnittsweise eingleisig, zweigleisige Allgäubahn Li-Ke-Buchloe nur im Dieselbetrieb.

### **Ein Rückbau der Infrastruktur im Inselbahnhof wäre geradezu ein Schildbürgerstreich und eine Verschwendung öffentlicher Gelder:**

- (6) Der Eisenbahndamm zur Insel wurde im vergangenen Jahr aufwändig saniert, der Inselbahnhof elektrifiziert.
- (7) Die Pläne der Stadt zum Rückbau des Inselbahnhofs würden Abriss und Anpassung der neuen Oberleitung auf den Gleisen 1-6 bedeuten, deren Abspannmaste durchweg im Bereich der von der Stadt für die Stadtentwicklung gewünschten Zonen stehen.
- (8) Die Kosten für den Rückbau wird sich die DB voraussichtlich von der Stadt bezahlen lassen. Bereits für die von der Stadt anlässlich der Gartenschau gewünschte Versetzung der Prellböcke in der Abstellgruppe am Fuchsloch hatte die DB 130.000.- € verlangt! Dementsprechend wird die DB für die Gleiskürzungen, den Ausbau von zwei Umsetzungsweichen, die Änderung der Oberleitung, den Rück-/Umbau der Bahnsteige sowie die Sicherung der Bahnanlage gegenüber dem öffentlichen Raum der Stadt Kosten von geschätzt bis zu 1 Mio € in Rechnung stellen.



## **(B) Warum braucht der Inselbahnhof 8 lange Bahnsteiggleise?**

---

- Der neugebaute Bf Reutin ist mit drei Durchgangsgleisen und einem Stumpfgleis zu klein und bereits jetzt ausgelastet, eine Vertaktung der Züge des Regionalverkehrs und des Fernverkehrs ist bei vier Bahnsteigkanten nicht möglich.
- Es bestehen 4 Zulaufstrecken nach Lindau: von Stuttgart/Ulm über Südbahn- und Bodenseegürtelbahn, von Augsburg/München über Memmingen und Kempten, von der Schweiz/Vorarlberg über Bregenz, die nur im ausreichend dimensionierten Inselbahnhof vertaktet werden können.
- Regionalzüge aus D enden in Lindau, somit sind über Nacht ausreichend Abstellkapazitäten vorzuhalten.
- Seitens der Schweiz wird die Ausweitung des S-Bahn-Angebotes St.Gallen-Lindau angestrebt und derzeit Sa/So bereits gefahren - allerdings nur bis Reutin, da aufgrund zu langer Schließzeiten des Aeschacher Bahnübergangs am südlichen Hasenweidweg keine weiteren Züge von Reutin zur Insel fahren dürfen.
- Im Fernverkehr wäre seitens der ÖBB eine Durchbindung weiterer Railjets in Fahrplan-Randlage denkbar mit Endbahnhof Lindau (BODANRAIL 2045), Dieser muss auf der Insel enden, da Reutin keine Kapazität mehr hat. Bei Gleisverkürzungen auf 200 m kann der Railjet nicht mehr auf die Insel fahren.
- Im Fernverkehr werden seitens der IBK zusätzlich der bestehenden 6 Verbindungen Zürich-München weitere EC-Verbindungen zwischen der Schweiz und D vorgeschlagen, die in Tagesrandlage in Lindau/Bregenz oder St.Gallen enden.
- Baden-Württemberg plant schnelle Regio-Expresszüge von Stuttgart an den Bodensee mit Transportmöglichkeiten für Räder. Diese können kundengerecht nur im Inselbahnhof mit seinen barrierefreien Bahnsteig-Zugängen bewältigt werden.
- Kurz- und mittelfristig kann das Fahrplanangebot in Lindau aufgrund der bestehenden Infrastrukturengpässe der Zulaufstrecken (eingleisige Streckenabschnitte, nicht elektrifizierte Strecken) nicht erweitert werden. Eine Erhöhung der Fahrgastkapazitäten ist nur mit längeren Zuggarnituren möglich. Bei Bahnsteigrückbau auf 150-200 m Länge können diese den Inselbahnhof aber nicht mehr anfahren.

## **(C) Zielsetzungen BODANRAIL 2045**

---

S.4/14: **Hauptzielsetzung** ist ein konsistenter, grenzüberschreitender SPNV-Verkehr im Großraum Bodensee mit (...) mehr Direktverbindungen, abgestimmten Abschlüssen, einer auf das geplante Angebot abgestimmten Infrastruktur (...)

- *Im Fernverkehr ist bislang nur ein Ziel aus dem Konzept BODAN-RAIL 2020 erfüllt: Die zweistündliche, beschleunigte Direktverbindung des Eurocitys von Zürich nach München. Im Fahrplan 2021 umfasst diese Linie sechs Zugpaare. Eine weitere Verstetigung hin zu einem integralen Zweistundentakt ggf. mit in Tagesrandlage in Lindau, Bregenz oder St. Gallen endenden bzw. beginnenden Zügen ist in den nächsten Jahren anzustreben. (Angebotsziel 5) – Anpassungen im Nahverkehr und bei Infrastruktur sind erforderlich*
- *Mehr grenzüberschreitende Direktverbindungen, Anzahl Umstiege weiter senken (Ziel 1)*
- *Bessere bilaterale Abstimmung Bayern-Baden-Württemberg des Angebotes auf der Relation Aulendorf-Kißlegg-Lindau-Friedrichshafen (Ziel 2, Angebotsziel 92)*



- *Knoten mit teilweise nicht optimalen Anschlüssen verbessern: Lindau (Ziel 3),*
- *Optimierung des Angebots zwischen Friedrichshafen und Lindau (Anschlüsse und Mengengerüst) **Angebotsziel 4:** RB-Halbstundentakt mit Einbindung in Knoten 00/30 Lindau Insel*
- *Direktverbindung Stuttgart-Ulm-Feldkirch-Innsbruck-Wien: Verlängerung Railjet-Trasse ab Bregenz nach Lindau-Friedrichshafen-Ulm-Stuttgart mit Ausbau Infrastruktur zw. Lindau und Friedrichshafen (**Angebotsziel 6**)*
- *Direktverbindung Rorschach-Lindau (**Angebotsziel 7**)*
- *Durchbindung IRE Lindau-Ulm-Stuttgart (**Angebotsziel 2**)*

#### **(D) Fragen / Diskussionspunkte**

- Ist der Rückbau des Inselbahnhofs auf 6 Bahnsteiggleise von jeweils ca. 200m Länge kompatibel mit den Zielsetzungen von BODANRAIL 2045?
- Welche Konsequenzen ergeben sich für den Regionalverkehr in der östlichen Bodenseeregion und für die Lindauer Bahnhöfe Reutin und Inselbahnhof bei Ausbau der Fernverkehrsangebote CH-München und Österreich-D?
- Welche Konsequenzen ergeben sich für die Lindauer Bahnhöfe Reutin und Inselbahnhof bei Entwicklung der RB Aulendorf-Kißlegg-Lindau-Friedrichshafen sowie Verbesserung des Angebots der RB Lindau-Friedrichshafen?