



Eisenbahn- und Schifffahrtsmuseum  
Lindau (Bodensee) e.V.  
c/o Stefan Stern  
Kapellenweg 16d  
88131 Lindau

Seite 1 von 5

Eisenbahn- und Schifffahrtsmuseum Lindau (B), e.V.

Regierung von Schwaben  
Fronhof 10 Zimmer S 208  
86152 Augsburg

Lindau, 5.8.2018

## **Planfeststellung Vorhaben Maßnahmenbündel Bahnknoten Lindau**

Sehr geehrte Damen und Herren,

für o.g. Vorhaben haben wir Einwendungen bezgl

- Teil C : „Lückenschlussmaßnahme zur Abtrennung der Altanlagen im Bf Lindau-Insel
- Teil D : „Einkürzung der Bahnsteige der Verkehrsstation Lindau“
- Teil F : „Elektrifizierung Bf Insel-Aeschach“.

### **Teil D: Einkürzung der Bahnsteige der Verkehrsstation Lindau**

**D1- D10: Einkürzung der Bahnsteige A, B und C**

**D12 - D19: Teilrückbau Gleise 1-6**

Die Bahnsteige A, B und C sollen eingekürzt werden:

Bahnsteig A von ca. 360 m auf 210 m

Bahnsteig B von ca. 400 m auf 210 m

Bahnsteig C von ca. 300 m auf 170 m

Die Einkürzungen erfolgen von Norden aufgrund unzureichender Bahnsteigbreiten und von Süden aufgrund des Wunsches der Stadt Lindau, zwischen Gleisen und Bahnhofsgebäude einen breiteren Übergang zur Hinteren Insel zu schaffen. Im Süden geht die von der DB vorgelegte Einkürzung aber deutlich über das von der Stadt Lindau vorgelegte Planungsziel hinaus, das im Rahmen eines städtebaulichen Wettbewerbs seitens der Stadt festgelegt wurde.

Wir sind aus folgenden Gründen gegen die in dem geplanten Umfang von 70-100 m vorgesehenen Einkürzungen der Bahnsteige A, B und C:

- 1) **Sonderzugverkehr:** Längere Dampf-Sonderzüge mit 270 m Länge (zuletzt am 24.03.2018 Dampfzug aus Nördlingen) werden voraussichtlich nicht mehr wie bisher den Inselbahnhof anfahren können. Sofern die Gleise 2 -6 nach Einkürzung noch eine verfügbare Gleislänge von 300 m aufweisen (im Erläuterungsbericht werden hierzu keine Angaben gemacht), wäre die Einfahrt langer Sonderzüge immerhin auch zukünftig möglich (allerdings mit der Einschränkung, dass die Fahrgäste dann aufgrund der verkürzten Bahnsteige nicht mehr aus den hinteren Waggons aussteigen können. Die Wagen müssten verschlossen werden und die Reisenden im Zug zu den vorderen Wagen Zuges gehen).

---

**Eisenbahn- und Schifffahrtsmuseum Lindau (Bodensee) e.V.**

Kapellenweg 16d 88131 Lindau

**Vorstand:** Stefan Stern, Hans Stübner, Dieter Speidel

**Bankverbindung:** IBAN: DE55 7315 00001001 7485 48, BIC: BYLADEM1MLM

**Vereinsnr.** VR 200968

**Gläubiger-ID-Nr.** DE53ZZZ00001834158



Die aus größerer Entfernung anreisenden Bahnunternehmen sind aus wirtschaftlichen Gründen zwingend auf längere Züge angewiesen, da ansonsten nicht genügend Zugkarten verkauft werden können. Das Ziel der nach Lindau kommenden Sonderzüge ist nicht Reutin, sondern die Insel Lindau mit Seehafen und Altstadt. Teilweise werden auch kombinierte Zug-Schiffahrten mit dem historischen Museumsschiff Dampfschiff Hohentwiel angeboten, ab 2019 soll hierfür auch das historische Motorschiff Oesterreich (derzeit in Restaurierung) zur Verfügung stehen. In Zusammenarbeit mit den Schiffs- und Dampfzugbetreibern wollen wir diese Angebote zukünftig verstärkt anbieten. Wenn nun die Sonderzüge nicht mehr oder nur noch zum Teil den Inselbahnhof anfahren, können solche Angebote nur noch eingeschränkt entwickelt werden. Dies wäre nicht nur wirtschaftlich für die Betreiber der Museumszüge und –schiffe zum Nachteil, sondern auch für den Tourismus der Stadt Lindau. Auch für das projektierte Eisenbahn- und Schifffahrtsmuseum Lindau wäre es sehr nachteilig, wenn Sonderzüge nur noch eingeschränkt auf die Insel fahren können. Museumszüge und Museumsschiffe sind ein elementarer Baustein des Museumsprojekts, denn nur mit historischen, gleichwohl betriebsfähigen Lokomotiven und Schiffen kann die Verkehrsgeschichte im Umfeld des Museumsbereichs „lebendig“ dargestellt werden.

- 2) **Städtebau-Denkmalchutz:** Mit der Einkürzung der Bahnsteige A, B, C um bis zu 100 m werden Empfangsgebäude und Bahnsteige/Bahnsteiggleise funktionell entkoppelt und räumlich getrennt. Die Züge stehen zukünftig 30 – 40 m vor dem Bahnhofsgebäude. Die Entkoppelung und Trennung des Empfangsgebäudes vom Zugverkehr werden das Erscheinungsbild des unter Denkmalschutz stehenden Empfangsgebäudes negativ ändern. Wenn die Züge nicht mehr bis an das Empfangsgebäude heranzufahren, wird dessen ursächliche Funktion des Gebäudes nicht mehr ohne Weiteres erkennbar sein. Mit dem Verlust der Gleisinfrastruktur wird also der denkmalfachliche Wert des Bahnhofsgebäudes empfindlich gemindert. Es ist eine neue städtebauliche Einbindung des historischen Empfangsgebäudes erforderlich, die allerdings ohne Gleise kaum befriedigend hergestellt werden kann.

Historisch gesehen steht die Gleisverkürzung auch im Widerspruch zur ursprünglichen Bestimmung des Bahnhofs. Die Verlängerung des Bahnhofs bis zum Seehafen und der Bau des Empfangsgebäudes direkt am Seehafen wurde Anfang des 20. Jahrhunderts bewusst geplant und gebaut, da man mit der direkten Lage am Seehafen den Schiffs- und Bahnverkehr enger miteinander verknüpfen wollte.

#### Unsere Forderungen:

- ⇒ Einkürzung von Bahnsteig A auf max. 60 m
- ⇒ Einkürzung Bahnsteige B und C auf max. 30 m
- ⇒ Vorhaltung von mindestens 300 m verfügbaren Gleislängen auf den Gleisen 2 - 6



**D11: Rückbau Bahnsteig D**  
**D18 – D19: Teilrückbau Gleis 7 und 8**  
**D27 – D28: Neubau Bremsprellböcke Gleise 7 und 8**  
**Teil C „Lückenschlussmaßnahme“**

Wir sprechen uns gegen den Abbau von Bahnsteig D und die vorgesehene Einkürzung der Gleise 7 und 8 aus:

- 3) **Sonderzugverkehr:** . Die unter Punkt 1 beschriebene Problematik für Sonderzüge wird durch den Rückbau bestehender (und erst jüngst erneuerter) Gleisinfrastruktur zusätzlich verschärft. Der Abbau des Bahnsteigs D reduziert Entwicklungsoptionen für Sonderzüge erheblich, da Sonderzüge nicht mehr für einen längeren Zeitraum (halbe bis ganze Tage, auch über Nacht) im Inselbahnhof abgestellt werden können und die Ein- und Ausstiegsmöglichkeiten eingeschränkt sind. Unklar ist auch, ob mehrere Sonderzüge gleichzeitig den Inselbahnhof anfahren können (z.B. bei zukünftigen Großveranstaltungen wie der für den 3./4.Mai 2019 geplanten Feier „150 Jahre Bodensee-Trajekte“. Unklar ist auch, ob im neuen Bahnhof Reutin entsprechende Abstellmöglichkeiten vorgesehen sind. Selbst wenn dies aber der Fall sein sollte, so ist die Abstellung der Sonderzüge „versteckt“ im Reutiner Bahnhof nachteilig für den Tourismus Lindau im Allgemeinen sowie für entsprechende Veranstaltungen im Bahnhofsbereich und am Seehafen und für einen zukünftigen Museumsbetrieb am Standort Inselbahnhof im Besonderen.
- 4) **Museumsgleis:** wie bereits dargelegt, ist der Besuch von historischen Lokomotiven, Zuggarnituren und Schiffen ein elementarer Baustein für ein modernes Verkehrsmuseum. Außer zeitweilig im Bahnhof stehenden historischen Zügen und zeitweilig im Seehafen liegenden Museumsschiffen benötigt ein Verkehrsmuseum auch ein oder zwei Museumsgleise, auf denen unabhängig vom Regelverkehr Lokomotiven oder Züge für einen längeren Zeitraum abgestellt werden können. Hierfür bieten sich die von Gleis 7 und 8 anschließenden Auszugsgleise bis zur Eilguthalle an, die erst kürzlich von der DB abschnittsweise erneuert wurden und somit in einem hervorragenden oberbautechnischen Zustand sind. Wir streben an, diese zukünftig als Privatgleisanschluss zu erhalten. Die vorgesehenen Gleiskürzungen und der Einbau von Prellböcken würden dies aber verhindern.

Unsere Forderungen:

- ⇒ Erhalt des Bahnsteigs D (mit Einkürzung aus Süden um 30 m) zur betrieblichen Abstellung von Sonderzügen und von Zügen der DB, z.B. Bauzüge.
- ⇒ Sicherung der Gleise 7 und 8 nach Süden mit Gleisperranlagen anstelle von Prellböcken.
- ⇒ Festsetzung einer Übergangsstelle sowohl bei Gleis 7 und bei Gleis 8 von DB-Gleis zu Privatgleisanschluss.
- ⇒ Erhalt der von Gleis 7 und 8 ausgehenden Ausziehgleise bis zur Eilguthalle.

Die Ausgestaltung des Privatgleisanschlusses und dessen Einbindung in den Straßenraum ist im Rahmen der weiteren städtebaulichen Entwicklung zu klären.



## **Teil F: Elektrifizierung Bf Insel – Aeschach D29 Rückbau Fußgängersteg**

Nach Erläuterungsbericht Teil F soll der Fußgängersteg im Rahmen der Elektrifizierung der Teilstrecke Bf.Insel-Aeschach abgerissen werden. Die Baumaßnahme ist allerdings Teil D „Gleiseinkürzung“ zugeordnet?

Falsch ist die Aussage im Erläuterungsbericht S. 100, der Steg würde aus dem Jahr 1932 stammen. Laut zweier Inschriften an der Brüstung wurde der Steg 1880 von der Firma L. A. Riedinger, Augsburg gebaut. Er stammt also aus der Zeit kurz nach Vollendung der Ludwig-Süd-Nord Bahn und gehört damit zur ersten Lindauer Bahnhofsanlage. Er ist zusammen mit den vier heute noch existierenden und unter Denkmalschutz stehenden Nebengebäuden, der ehem. Zoll-Ladehalle (jetzt Eilguthalle), dem ehem. Werkstattgebäude, dem ehem. Lokomotivgebäude, sowie der ehem. Torfschupfe, das zweitälteste Relikt der ersten Lindauer Bahnhofsanlage (1853/54 - 1924/25). Viele der ehemals in den Bahnhöfen in dieser Bauart vorhandenen Fußgängerstege wurden inzwischen abgebrochen und verwertet (z.B. Lindau-Reutin) oder sind nicht mehr erlebbar (z.B. Escher-Steg Ravensburg). Zur weiteren Information haben wir die von J.Morhard erstellte Dokumentation beigelegt, die wir mittlerweile auch dem Landesamt für Denkmalschutz übergeben haben m.d.B. um Prüfung, ob der Steg als denkmalschutzwürdig angesehen wird. Das Landesamt hat mittlerweile ein konkretes Prüfverfahren eingeleitet (email 25.07.2018 von Dr.A.Ditsche LfD an den Verein).

### Unsere Forderungen:

- ⇒ Die Maßnahme D29 ist bis zur Vorlage der Stellungnahme des LfD aus der Planung heraus zu nehmen.
- ⇒ Sofern der Steg seitens des LfD als schutzwürdiges Baudenkmal eingestuft wird, sind die Planunterlagen in diesem Punkt neu zu erstellen. Bei der Abwägung, ob Abriss oder Erhalt, sind neben den denkmalfachlichen auch verkehrstechnische und städtebauliche Aspekte zu berücksichtigen:
  - Historische Bedeutung des Stegs als Teil der ersten Bahnhofsanlage,
  - Bedeutung für das Stadtbild des Bahnhofsquartiers,
  - Verkehrstechnische Bedeutung hinsichtlich der Erreichung der Hinteren Insel.
- ⇒ Sofern als Ergebnis dieser Abwägung der Erhalt festgesetzt wird, ist der Steg baulich an die Elektrifizierung anzupassen.
- ⇒ Sofern als Ergebnis dieser Abwägung der Abriss festgesetzt wird, soll zumindest der im Original befindliche Mittelteil des Stegs erhalten bleiben und möglichst an anderer Stelle im Bereich des Inselbahnhofs und seines Umfelds einer anderweitigen Verwendung zugeführt werden.

## **Teil C: Lückenschlussmaßnahme**

Stellwerk Thierschbrücke  
Stellwerk Gleis 8

Das Maßnahmenpaket C enthält außer der Abkoppelung des Bereichs vom Bahnnetz keine detaillierten Angaben zum Rückbau der Anlagen. Die beiden Bahnhofstellwerke werden nicht erwähnt. Stattdessen wird in den Unterlagen auf das Freistellungsverfahren nach §23 AEG verwiesen und dass der Rückbau frühestens 2021 erfolgen kann.



### Unsere Forderungen:

⇒ Erhalt der beiden Bahnstufwerke einschließlich der technischen Inneneinrichtung.

Nach Außerdienststellung ist die weitere Verwendung der Stufwerke im Rahmen des geplanten Museumsbetriebs vorgesehen. Die genaue Ausgestaltung muss im Rahmen der weiteren städtebaulichen Entwicklung geklärt werden.

### Sonstiges:

Beim Um- und Rückbau der Gleisanlagen und beim Rückbau werden zahlreiche technische Anlagen und Objekte ausgebaut, die für den zukünftigen Bahnbetrieb nicht mehr benötigt werden.

### Unsere Bitte:

⇒ Übergabe folgender Objekte zur weiteren Verwendung im Rahmen des zukünftigen Eisenbahn- und Schifffahrtsmuseums Lindau:

- Technisches Inventar Bahnhof, z.B. Zugschilder, Uniformen etc.
- Elektromechanisches Stufwerk Lf 1922 (Thierschbrücke): Gebäude und Einrichtung komplett, Techn.Anlage Siemens-Halske 1912, Mobiliar, Arbeitsplatz Schreibtisch komplett, Arbeitsunterlagen etc.
- Elektromechanisches Wärterstufwerk Ls 1922 (Bahnhof): wie Lf
- Mechanisches Stufwerk Lrw (BÜ Bregenzer Straße): Gebäude und Einrichtung komplett, insb. Mechanik Bauart Krauss 1910, Arbeitsplatz, Mobiliar
- Schranken mit Läutewerk, Andreas-Warnkreuzen und Handkurbel (z.B. Posten 48)
- Wellblech-Fernsprechbude (z.B. Posten 1)
- Formsignale: Haupt- und Vorsignale, Wartesignale Ra11
- Weichenlaternen und elektrische Weichenantriebe
- Gleissperr-Formsignal, Gleissperre mit elektrischem Antrieb
- Prellböcke, insb. an der Eilguthalle (südlichster Prellbock Deutschlands!)
- Signaltafeln
- Streckenschilder, Kilometer-Tafeln und -steine
- Telefon-Streckenkasten (z.B. HP Aeschach, Aeschacher Kurve)
- Spannwerke, Seilzüge, Blechkanäle, Druckrollenkasten etc.

sowie:

- Pläne, Dokumente vom Bahnhofsbau und vom Streckenbau Ludwig-Süd-Nordbahn
- Dokumente technischer Betrieb Bahnhof und Zugdienst, z.B. Dienstvorschriften, Bahnhofsfahrordnungen (Bfo), Zugbildungspläne (ZP), Umlaufpläne, Fahrpläne

Wir bitten um Berücksichtigung unserer Einwendungen und Anträge und verbleiben

Mit freundlichen Grüßen

Stefan Stern