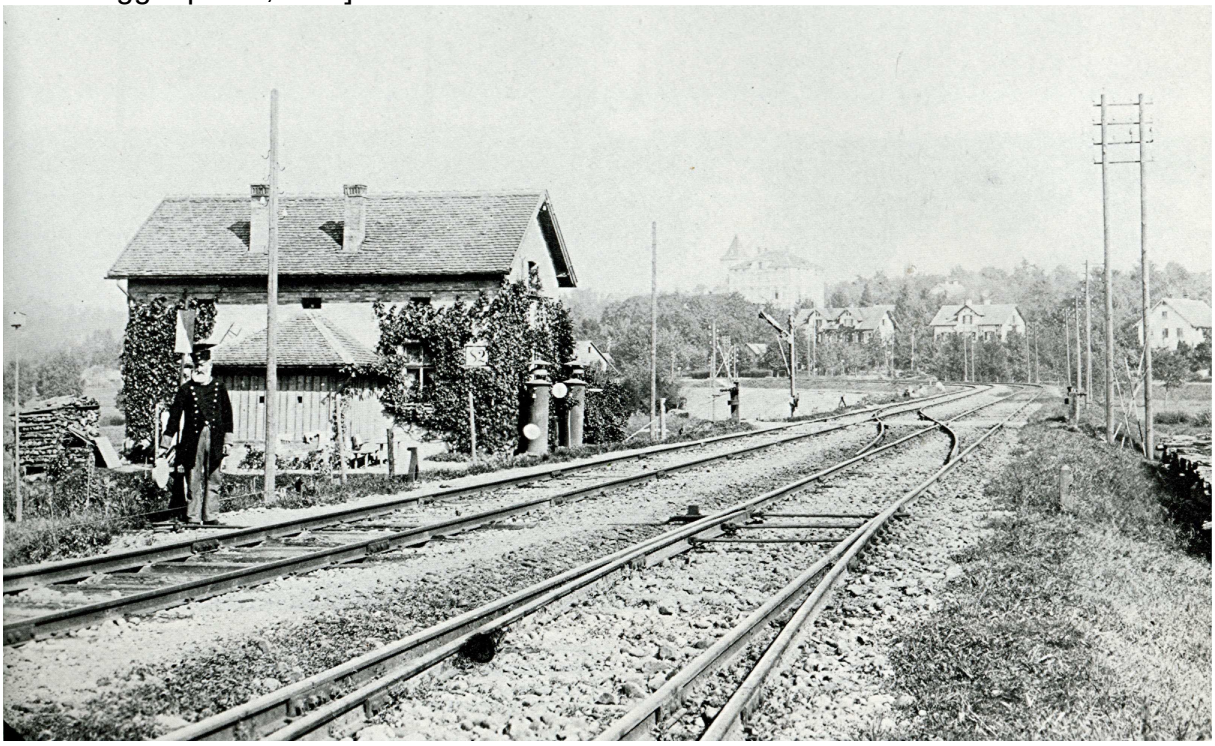
Drunter und drüber über Lindauer Eisenbahnschienen

von ehemaligen Lindauer Bahnschranken, Bahnüberführungen, Brücken und Bahnwärtern

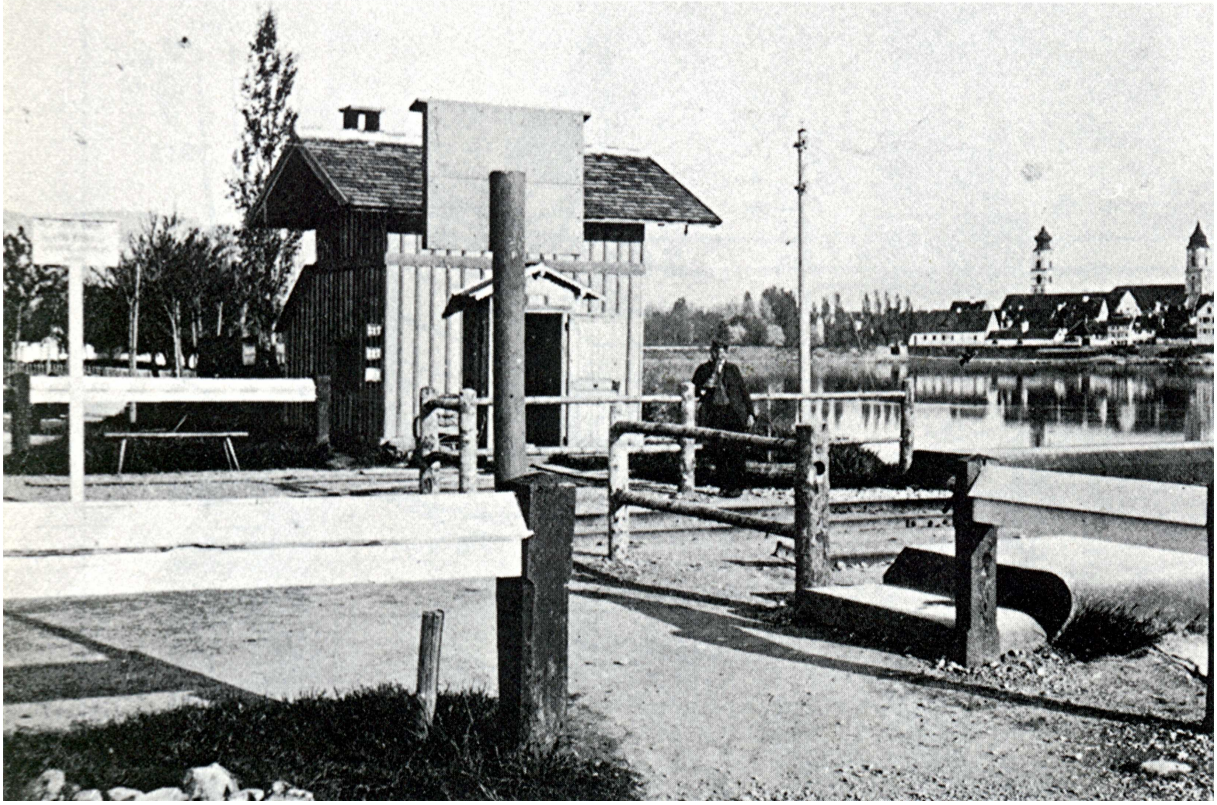
Die endgültige Schließung des Bahnüberganges Bregenzer Straße im November 2018 brachte auch die Frage auf, wann in Lindau erste Bahnüberquerungen errichtet und wie diese einst gesichert wurden. Einige ausgewählte Beispiele davon seien nachfolgend skizziert.
Lindaus heutige Verkehrspolitik sieht u.a. die Verbreiterung der Straßenunterführung Wackerstraße unter den Gleisen in Richtung Friedrichshafen sowie ins Allgäu vor. Im 19. Jahrhundert existierte diese Unterführung noch nicht. Robert Schmid, Lindauer Eisenbahner-Urgestein, schrieb in seiner 1958 vollendeten handschriftlichen „Chronik der Lindauer Eisenbahn“ hierzu u.a.: „In Aeschach führte ein Fußweg über den heutigen Haltepunkt Holben [heute, 2019, der Haltepunktrest Aeschach, K.S.] nach Schachen. Noch ist die alte Straße nach Hoyren östlich zu sehen und der Fußweg an der Westseite. Der Schrankenwärterposten, der 82igste von Buchloe, dessen Wellblechbude südlich des heutigen Stellwerks stand, bediente die Schranke, ebenso diejenige an der Schranke von der Jungfernburg [bis 2014 nordöstlich des Holdereggenparks, K.S.] herunter.“



Der Bahnwärter, das Bahnwärter- und Streckenwärterhäuschen an der Allgäubahn-Strecke in Lindau-Aeschach ca. 1890 mit der Zulaufweiche des Gleises rechts aus der Holdereggenkurve von 1878. © Original in der Fotosammlung des Stadtarchivs Lindau; Repro: Schweizer.

Schmid skizzierte, quasi als Lindauer Kurzfassung von Gerhard Hauptmanns Novelle „Bahnwärter Thiel“ aus dem Jahre 1887, u.a. auch die Arbeit des Schrankenwärters

im 19. Jahrhundert an der Einfahrt zur Insel, heute die Stelle der „Thierschbrücke“. „Der Wärter ist in der Zugspause mit dem Streckengang beschäftigt … Der Bahnwärter am [Aeschacher, K.S.] Seeufer meldet den Zug weiter zum Dammtor [heute Thierschbrücke, K.S.]. Dort steht nun ein Wechselwärter, der neben seiner Schranke noch den Wechsel [die Weiche, K.S.] in das zweite Gleis und den Wechsel zur Schranne [heute das Lebensmittelgeschäft, K.S.] bedient. Nachdem der Mann die Schranke vor den dortigen Weg, von der Lindenschanze zur Sternschanze, herübergetragen, legt er nachdrücklich seine Hände auf den Weichenhebel, damit der Zug sicher über den Wechsel fährt…“.



Der alte Bahnübergang mit Wärterhäuschen am Nordende des Lindauer Bahndammes Ende des 19. Jahrhunderts. ©Original in der Fotosammlung des Stadtarchivs Lindau; Repro: Schweizer.

Die alltägliche noch immer ungelöste Situation im jeweiligen Sommerhalbjahr am Bahnübergang beim Nordende des Bahndammes am Aeschacher Ufer, hier im April 2011. Foto: Schweizer.

Im Jahre 1878 wurde wegen des anwachsenden Eisenbahnverkehrs von Lindau-Insel bis nach Oberreitnau ein zweites Gleis verlegt. Die Unterführung der Wackerstraße unter den Gleisen hindurch wurde erst in den Jahren 1908/09 erbaut. Die Unterführung der westlichen Friedrichshafener Straße unter den Gleisen der „Allgäubahn“ wurde gar erst im Jahre 1937 errichtet. Bis dahin führte die Straße mit dem heutigen Namen „Weinbergweg“ unterhalb des Hoyerberges ebenerdig über die Gleise und weiter nach Bodolz/Enzisweiler.
Gemäß den aktuellen Überlegungen der Deutschen Bahn-AG sowie der Stadt Lindau, soll zukünftig der derzeitige Bahnübergang am östlichen Hasenweidweg über die im Jahre 1872 eröffnete zunächst eingleisige Eisenbahnstrecke von Lindau nach Bregenz ebenfalls durch eine Schienenuntertunnelung ersetzt werden. Diese Straßenunterführung solle künftig die deutlich problemlosere Zufahrt zu den Häusern am Hasenweidweg sowie jener der Siedlung Giebelbach ermöglichen.
Robert Schmid notierte zurückschauend in seiner Chronik zum entstehenden Bahnübergang „Hasenweidweg“ u.a.: „1885 … Den Hasenweidweg sichert eine

Der 1886 gedruckt erschienene Stahlstich „Die Stadt Lindau im Bodensee“ von J. Pfann und J. Egg enthält an seinem oberen Rand auch eine knappe Darstellung der damaligen Situation im „Gleisdreieck Hasenweidweg“. Mit Schranken versehen gezeichnet war damals nur die Überführung am Nordende des Bahndammes. Original und Foto: Sammlung Schweizer.

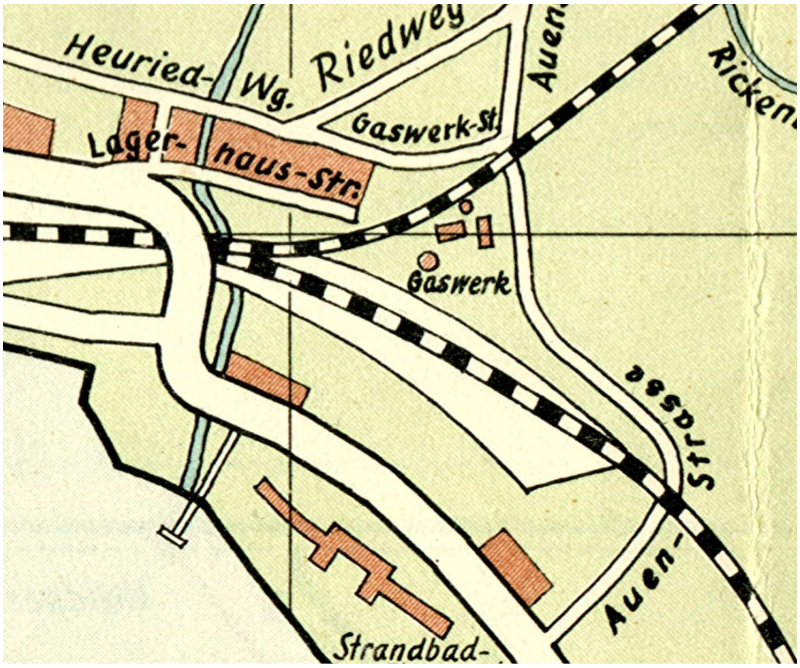
Schranke. Einfache Holzstangen, nach Überlieferung weiß blau geringelt, wie eine Fahnenstange gemalt.“ Das dortige Gleisdreieck war damals nur von Häusern der bayerischen Eisenbahnverwaltung sowie Resten der ehemaligen Landwirtschaftsgebäude der benachbarten Villa Lotzbeck bebaut. Robert Schmid dazu: „Das erste Haus zwischen den Gleisen, einst Ziegel, heute verputzt, war

Wohnhaus des Weichenwärters. Das größere Haus dahinter die damalige Bahnmeisterei. Noch 1919 wohnte Bahnwärter Steinmetz dort.“

An der 1872 eröffneten Bahnstrecke von Lindau nach Vorarlberg wurde in den Jahren 1875 bis 1878 auf Gemarkung Reutin ein erster Güterbahnhof mit Personenhaltestelle errichtet, genannt „Lindau-Rangierbahnhof“. Dieser umfasste nach dem Vollausbau bereits 21 Gleise, 39 Weichen und eine Gesamtgleislänge von 9,13 km. In diesem Zusammenhang wurde auch die Straßenüberführung der heutigen Bregenzer Straße an der Westeinfahrt über die damals zunächst zwei Gleise zum Reutiner neuen Güterbahnhof erstmals mit Schranken gesichert. Diese wurden zu jener Zeit vom Weichenwärterposten 3 nordöstlich des Bahnübergangs betreut. 1878 war in diesem Zusammenhang auch das Verbindungsgleis vom Reutiner Bahnhof über die „Holdereggenkurve“ nach Aeschach-Holben und weiter zum neuen „Oberreitnauer Gleis“ eröffnet worden.

Ein zweites Gleis von Lindau-Insel zum Bahnhof Reutin wurde im Jahre 1899 verlegt, dem Jahr, in welchem auch die Bahnstrecke von Lindau-Aeschach nach Friedrichshafen als Teilstrecke der „Bodensee-Gürtelbahn“ eröffnet wurde. Der Bahnübergang „Bregenzer Straße“ zur Reutiner Bahnhofsanlage überquerte nun drei westliche Zulaufgleise. In den Jahren 1907 bis 1912 wurde dieser erste Reutiner Güter- und Personenbahnhof vollständig umgebaut und dabei auf 97 Gleise, 115 Weichen sowie eine Gesamtschienenlänge von 23,92 km erweitert. Dabei war 1911 auch das heutige unter Denkmalschutz stehende Stellwerk samt Schrankenwärterfunktion „Bregenzer Straße“ mit den nun vier Zulaufgleisen errichtet und die heutige „Ladestraße“ als Privatstraße der „Königlich Bayerischen Staatseisenbahnen“ errichtet worden.

Im östlichen Bereich des Güterbahnhofes Reutin führte die damalige Bregenzer Straße noch bis 1912 ebenerdig über die Schienen, bevor dort 1913 die erste „Kamelbuckelbrücke“ eröffnet wurde. Die heutige Version dieser Brücke stammt aus dem Frühjahr 1980. Weiter östlich von dieser führte seit 1910 die Auenstraße gegenüber der heutigen Einfahrt zur Firma „Obi“ per Schrankenanlage



Die Straßen- und Bahnübergangssituation im Bereich östlich des Reutiner Güterbahnhofes bis in die 1970er-Jahre hinein, skizziert auf einem Touristenstadtplan des Fremdenverkehrs-amtes der Stadt Lindau in den späten 1950er-Jahren. Repro: Schweizer.

über die Gleise nach Bregenz. Dieser Bahnübergang Auenstraße wurde Ende 1980 zusammen mit jenem des damaligen Leuchtenbergweges geschlossen, nachdem die heutige Bregenzer Straße entlang des Doppelgleises nach Bregenz in zwei Etappen

1974 und 1979 errichtet worden war. Als Ersatz dieses Bahnüberganges wurde bis Ende 1980 die inzwischen teilweise renovierungsbedürftige „Kecksfabrik-Bahlsen-Brücke“ bei der heutigen Firma „Engie“ für Fußgänger und Radfahrerinnen errichtet.

Die neue, inzwischen punktuell renovierungsbedürftige Fußgänger- und Radfahrbrücke Des Jahres 1980 bei der heutigen Firma „Engie“, hier im Sommer 2017, früher die „Bahlsen-Keksfabrik-Brücke“. Foto: Schweizer.

Eine induktionsgesteuerte Bodenheizung, wie bei der Westrampe der neuen „Kamelbuckelbrücke“ erhielt dieses ausladende Brückenbauwerk nicht. Dafür wurde es u.a. deshalb auffällig großzügig gestaltet, um in seinem Bereich beidseitig der Schienen Platz für künftige Bahnsteige eines möglichen Bahnhaltepunktes frei zu halten. Diese zukunftsweisende Konzeption stand damals auffällig entgegengesetzt der zum 31. Dezember 1980 erfolgten Schließung des Personenbahnhofes in Reutin selbst.

© Karl Schweizer, www.edition-inseltor-lindau.de, Januar 2019