

Das schmutzige Tor zum Süden

VON
JOSEF SIEBLER

Konstanz. Endbahnhof.“ Was die Dame aus der Zug-Konserve verkündet, klingt fast wie eine Drohung. Endstation – was können Fahrgäste da schon erwarten? Sie dürfen ihre Erwartungen auch nicht zu hoch schrauben. Beim Aussteigen genügt ein Blick: Alles macht einen schmutzigen Eindruck. Viele Konstanzer klagen seit Jahren über den peinlichen Bahnhof, der eigentlich an attraktiver Stelle zwischen See und Altstadt liegt. Was noch schwerer wiegt: Nur Gleis 1 ist barrierefrei zu erreichen. Da die meisten Züge aber an den anderen Bahnsteigen halten, wird die Zugfahrt für Behinderte, Eltern mit Kinderwagen und Reisende mit Gepäck zur Tortur.

Taubendreck auf den Bahnsteigen, ein herber Geruch auf den Toiletten, grau-schmutzige Wände: Die Beschwerden reißen nicht ab. Beklagt wird aber vor allem der mangelnde Service. „Der Fahrgast-Beirat im Landkreis Konstanz wünscht, dass alle Bahnhöfe und insbesondere der Konstanzer Bahnhof barrierefrei umgebaut werden“, sagt Sprecher Ralph Gambetta. Außerdem fehlten gesicherte Stellplätze für Fahrräder, „adäquate Verpflegungs-Möglichkeiten“, eine Mobilitätszentrale und beheizte Warte-Möglichkeiten. Der Stadtsseniorrat beklagt, die Gepäck-Transportbänder an den Treppen versagten oft den Dienst und die Fahrkarten-Automaten seien nicht kundenfreundlich. Vorsitzender Professor Klaus Oettinger fordert zudem, der Seehas müsse endlich an Gleis 1 halten. Für ältere Fahrgäste sei dies wichtig, „und die Senioren sind die treuesten Kunden“.

Die Pläne für den Umbau liegen längst in der Schublade. 2001 lobte die Stadt gemeinsam mit der Deutschen Bahn AG (DB) einen Wettbewerb aus, vollmundig nannte sie das Projekt „Bahnhof Konstanz 2006“. Die Jury einigte sich auf einen Entwurf mit großer Unterführung zum See hin. Nach fast sechs Jahren ist aber noch wenig passiert, nicht einmal der versprochene schnelle Bau einer neuen Fußgänger- und Radfahrer-Brücke und die Umgestaltung des Vorplatzes. Immerhin stehen im städtischen Haushalt die Mittel für die Brücke bereit.

Noch 2005 verkündete der damalige Baubürgermeister Volker Fouquet, bereits 2006 könne mit der Umgestaltung in eine moderne Mobilitätszentrale begonnen werden. Man habe das Projekt auf die Liste der wichtigsten 100 deutschen Bahnhöfe bekommen. Von dieser Liste weiß Martin Schmolke, DB-Sprecher in Stuttgart, aber nichts. Träumen die Konstanzer vor sich hin? Landtagsabgeordneter Andreas Hoffmann sieht Anzeichen dafür: „Der Antrag aus Konstanz auf entsprechende Mittel war nicht bei den ersten.“ Der Gemeinderat habe keine klaren Prioritäten gesetzt. Im Jahr 2004 sei der Fördertopf noch gut gefüllt gewesen – also drei Jahre nach dem Wettbewerb.

„Bitte alle aussteigen. Der Zug endet hier“, tönte es aus dem Zug-Lautsprecher. Der Konstanzer Fasnachter Hel-

mut Faßnacht hat einst mit „Karle Dipfele aus Deutschlands letztem Zipfele“ geflücht. Bei der Einfahrt in Konstanz erfährt der Reisende, was es heißt, das letzte Zipfele zu sein. Dabei ist der Bahnhof keine richtige Endstation, eigentlich ist er das Tor zum Süden. Die Schweizer haben dies längst erkannt, sie waren den deutschen Nachbarn in Verkehrsfragen wie so oft einen Schritt voraus. Mit dem „City-Vogel“ schufen sie vor Jahren eine attraktive Zugverbindung von Konstanz/Kreuzlingen nach Zürich. Immerhin haben die Stadt und der Landkreis Konstanz Zuschüsse bewilligt. Seit 2004 flitzt nun ein Intercity in die Schweizer Metropole. Das Nachbar-

land knüpfte damals sein Bahnnetz noch dichter. Als die Süddeutsche Zeitung darüber berichtete, ließ sie Kreuzlingen in der dazugehörenden Karte weg und machte Konstanz zur Schweizer Stadt – fast schon symbolhaft für den attraktiven Anschluss Richtung Süden.

Zumindest das Zugmaterial ist auf deutscher Seite komplett modernisiert. Und die DB hat mittlerweile die schlimmsten Löcher am Bahnhof geflickt. Mit neuen Mülleimern, Schildern und einer elektronischen Fahrgast-Informationsanlage auf den Bahnsteigen ist die Infrastruktur moderner geworden. Das Stadtmarketing hat zusammen mit der Bahn die Toi-

letten aufgefrischt. Zuständig für den Unterhalt ist bei der DB seit Januar 2006 das Station und Service Bahnhofsmanagement in Friedrichshafen. „Wir waren mit dem Zustand des Bahnhofs nicht zufrieden“, berichtet Leiter Dieter Gaßner. Nach einer Qualitätsprüfung seien die größten Mängel behoben worden. Geputzt werde jeden Tag. Zudem beraumte Gaßner Sonderreinigungen an. Das alles habe sich bereits ausgewirkt, die Zahl der Beschwerden sei zurückgegangen. Doch an der Bausubstanz können er und seine Mannschaft wenig ändern.

Für einen Umbau sind bei der DB andere Abteilungen zuständig. Bürgermeister Kurt Werner hat den Kontakt

wieder intensiviert. „Wir müssen erst einmal eine gemeinsame Linie finden.“ Im jüngsten Gespräch scheint es etwas vorangegangen zu sein. Auf Grundlage des Wettbewerbs von 2001 werden nun die städtebaulichen Ziele, die Verkehrsbelange und sonstige technischen Anforderungen erarbeitet. „Die neu geschaffene Bahnhofsagentur wird bahnhintern beauftragt und damit das Projekt mit verbesserter personeller Kapazität ausgestattet“, berichtet Werner. Er hofft, dass sich nun alles etwas beschleunigt. Der Umbau sei eines der wichtigsten Projekte der Stadt. Allerdings steckt der dickste Batzen noch an: die Investorensuche. Entsprechend vage sind die Aussagen seitens der

Bahn. Das Projekt genieße aber hohe Priorität, sagt Martin Schmolke.

Kurt Werner und Ralph Gambetta befürchten, das höchst umstrittene Bahnprojekt „Stuttgart 21“ binde zu viele Mittel. Selbst wenn es andere Fördertöpfe seien, fehle unterem Schlussstrich Geld. Das sieht der Abgeordnete Andreas Hoffmann anders: „Stuttgart 21 kann man für alles verantwortlich machen, nur für das nicht.“ Das Land habe Rückstellungen für das Projekt getätigt, die GVFG-Mittel (Gemeinde-Verkehrs-Finanzierungs-Gesetz) seien nicht davon berührt. Der Konstanzer Bahnhof werde bei den Zuschüssen bedacht – die Frage bleibt: In welchem Jahr?

Die Pläne

Der Bahnhof ist barrierefrei geplant: Der Sieger-Entwurf des Wettbewerbs von 2001 sieht eine breite Unterführung unter dem Bahnhofsgebäude und den Gleisen zum See hin vor. Die Fahrrad- und Fußgängerbrücke ist ebenfalls behindertengerecht. Der Bahnhofszentrum ist als Knotenpunkt des Nahverkehrs mit Bushaltestellen, Taxiständen und Rad-Stellplätzen geplant. Zudem ist ein Fahrrad-Parkhaus vorgesehen. An Stelle der jetzigen Ladenseiten sollen einzelne mehrgeschossige Gebäude gebaut werden. Auf dem Areal des bisherigen Schweizer Bahnhofs sind Wohnungen denkbar.

Mobilitätszentrale

Der Förderverein Mobilitätszentrale hat genaue Vorstellungen vom Bahnhof der Zukunft. Alle Verkehrsanbieter wären in einem Raum vereint: von der DB bis zum Taxi-Unternehmen. Die Kunden könnten hier Fahrkarten und alle Infos bekommen. Mit Bahn, Bus, Taxi und Schiff wären alle Verkehrsanbieter nah beim Bahnhof. (jos)

@ Zur Mobilitätszentrale: www.foerderverein-mobilitaet-kn.de