

100 Jahre neuer Bahnhof Reutin

Die stürmische Entwicklung des Personen- und Güterverkehrs im Lindauer Bahnhof auf der Insel hatte dort zu Beginn des 20. Jahrhunderts längst ihre räumlichen Grenzen erreicht. Eine vielschichtige Diskussion über die Verlagerung des Güterverkehrs weg von der Stadt auf das Gelände des Rangierbahnhofes in der seit 1816 selbständigen Landgemeinde Reutin hatte begonnen. Dort war in Folge der 1872 eröffneten Bahnlinie von Lindau nach Vorarlberg und in die Schweiz auch ein erster Rangierbahnhof erbaut worden. Dieser erhielt ab 1876 eine kleine Station auch für Nahverkehrs-Personenzüge, Fracht- und Postsendungen. Doch auch die Reutiner Kapazitäten mit bereits 21 Gütergleisen stießen bald an ihre Grenzen.



Darstellung des 1911 eingeweihten neuen Reutiner Bahnhofsgebäudes für Nahverkehrszüge bereits rechts mit dem Fußgängersteg über das Gleisfeld auf einer Postkarte mit dem Stempel vom Juni 1926. Bild: Sammlung Dietlein

1907 wurde mit dem Bau eines neuen, nun 30 ha großen und rund 3 Millionen Reichsmark teuren Güterbahnhofes in Reutin begonnen. 1910 erreichte die dortige Gemeindeverwaltung unter Bürgermeister Ludwig Wiedemann, dass dieser nicht mehr Lindau-Rangierbahnhof, sondern wenigstens Lindau-Ost, bzw. Lindau-Reutin heißen sollte.

Die Arbeiter der Baufirma Wayß & Freitag baggerten aus dem See rund 170 000 Kubikmeter Geröll, um die Fläche auffüllen und planieren zu können. Das neue Güterabfertigungsgebäude an der heutigen bahneigenen „Ladestraße“ mit seinen 312 Metern Länge ruht auf einer pfahlfundierten Betonplatte und wurde am 1. November 1911 eingeweiht. Gegen den Einwand der politischen Gemeinde Reutin wurde es auf der Südseite der riesigen Gleisanlage errichtet, da dies angeblich „für die Mehrzahl der Verfrachter als auch aus betriebsdienstlichen Gründen für die Bahnverwaltung“ günstiger sei.

Die neue Personenstation, das „Betriebsgebäude“, der Reutiner Bahnhof für Nahverkehrszüge jedoch wurde an der Bregenzer Straße errichtet. Im Juli 1911 druckte das Lindauer Tagblatt dazu allerdings einen harschen Leserbrief ab. Einige Reutiner hatten die Bedeutung ihrer damals zwar wirtschaftlich aufstrebenden aber doch nur rund 3100 Einwohner zählenden Gemeinde für die königlich bayerischen Eisenbahnverwaltung falsch eingeschätzt und beschwerten sich nun heftig u.a. gegen die Arroganz der Bürokratie: „Kaum dass die Eisenbahn sich herablässt, ihre Baupläne, wie es Vorschrift ist, der Gemeinde vorzulegen. Sie fängt zu bauen an, ehe die Gemeinde

darüber gehört ist. Und macht diese ihre wohlbegründeten Einwendungen, so geht man achtlos darüber hinweg und erklärt: So ist der Plan gemacht und so wird er ausgeführt!... Etwa mit einem Bau, der einigermaßen in die Umgebung passt? – Nein, mit einem Dachstuhl, der die darunter befindlichen Mauern erdrückt, mit einem hässlichen Bau, der jedes Auge beleidigt ... So schädigt man eine Gemeinde, die jetzt schon für den Fremdenverkehr in Bayern bedeutungsvoll ist und es aller Voraussicht nach noch viel mehr werden wird ... Jetzt ist die schönste Straße von Reutin durch die Bahn verhunzt und verschandelt ... Heimatliebende Reutiner.“

Völlig unspektakulär hingegen berichtete die Zeitung über die Bahnhofs-Inbetriebnahme am 18. November 1911: „Das neue Betriebs-Hauptgebäude in Lindau-Reutin wird ab Samstag, den 18. dieses Monats vormittags 9.¹⁵ in Betrieb genommen. Als erster Zug für die Abfertigung im neuen Gebäude kommt Personenzug 35 (Lindau-Reutin an 11.⁰⁵, ab 11.⁰⁷) in Betracht.“



Südseite der ehemaligen Station Reutin mit zerstörtem ehemaligen Fußgängersteg im April 2011. Foto: Schweizer

1913 erreichten die Reutiner die Eröffnung eines Güter-Anschlussgleises bis nach Rickenbach, von dem heute nur noch ein kläglicher Rest bei den Stadtwerken erhalten ist. 1922 gelang es nicht, die Reutiner Forderung nach einem Personen-Bahnverkehr in den Ortsteil Rickenbach in den Vereinigungsvertrag mit Lindau zu übernehmen. Abgesehen von der Lärm- und Rauchentwicklung durch den Betrieb des Güterbahnhofes sorgte dieser nun allerdings über Jahrzehnte für sichere Arbeitsplätze und einen zusätzlichen Schub für die gewerbliche Entwicklung Reutins. Noch 1979 wurden durch die 72 dort Beschäftigten rund 60 000 Tonnen Güter verladen und knapp 50 000 Waggons abgefertigt. Trotzdem knickten die Bahnspitzen vor dem Druck des Autoverkehrs ein und beendeten 1980 die Reutiner Personenbeförderung und 1988 den dortigen Rangierbetrieb und Güter-Stückguttransport. 2006 wurde auch der bisherige Autotransport eingestellt.

© Karl Schweizer

Lesetipp:

Karl Schweizer: „150 Jahre Eisenbahn im Landkreis Lindau“ in Andreas Kurz (Hg.) „Jahrbuch des Landkreises Lindau 2003“, S. 9ff, Bergatreute 2003.