

„... und der Bahnhof bleibt auf der Insel!“

Texte und Argumente in der Debatte um den Inselbahnhof Lindau, um Reutin als neuen Hauptbahnhof und um die „Kombilösung“

Mit Beiträgen
von:

Wolf Drechsel

Klaus Gietinger

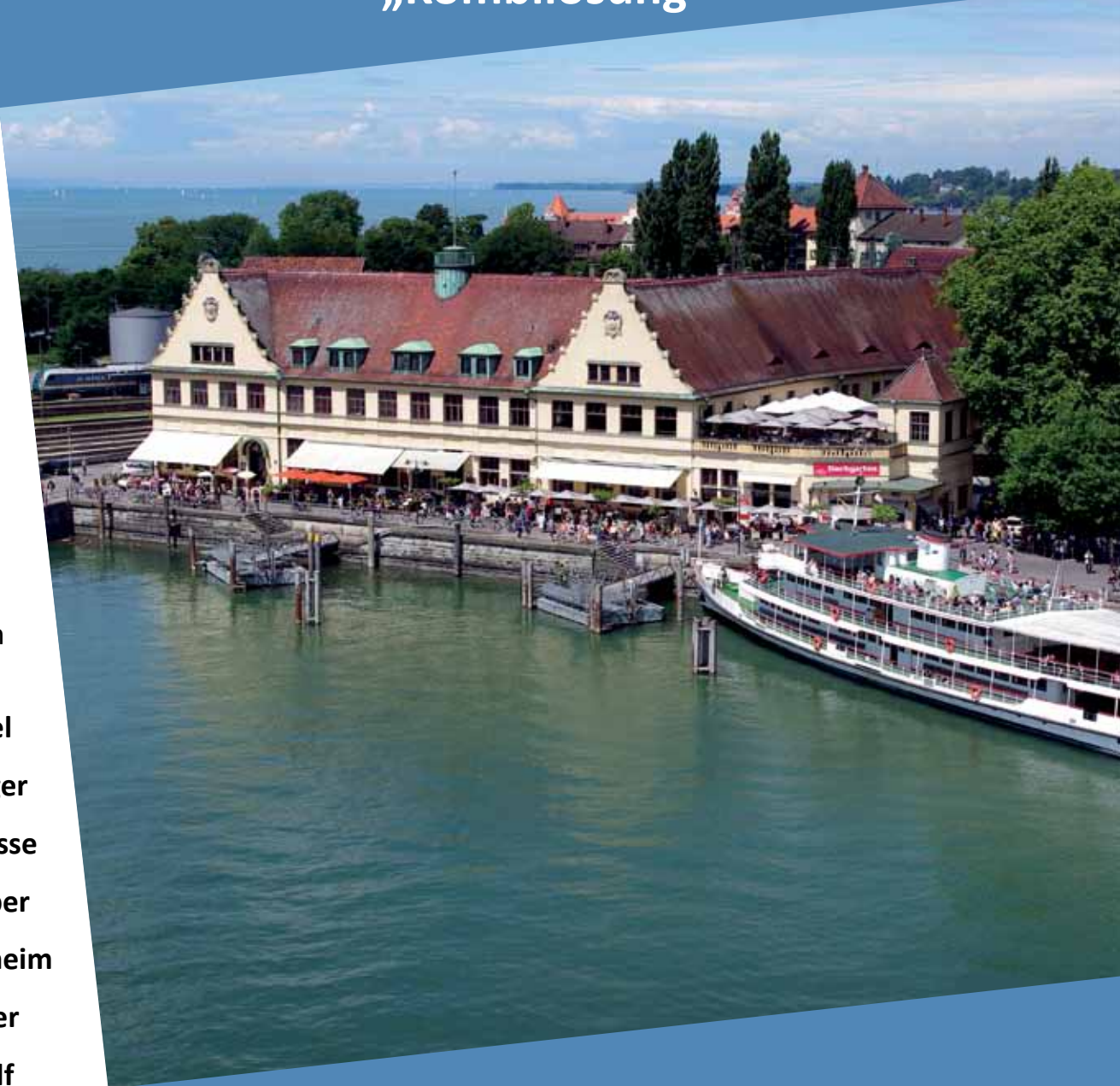
Wolfgang Hesse

Andreas Kleber

Heiner Monheim

Karl Schweizer

Winfried Wolf



Tatsachen, die verwirren. Oder: Fakten, die entwirren

„Meine Meinung steht fest – verwirren Sie mich nicht mit Tatsachen“. Mit diesen Worten beendete der Schweizer Verkehrsexperte Paul Stopper am 15. Oktober 2011 in Lindau auf dem „Bahnhofskongress Lindau – Stuttgart: Bodenspekulation oder Stadtentwicklung“ sein Referat, in dessen Zentrum das Projekt der Bodensee-S-Bahn und die Einbindung des Inselbahnhofs Lindau in diese Konzeption stand. Dieser flapsige Spruch ist für einen großen Teil der Debatte um den Bahnhof in Lindau charakteristisch. Zugleich ist der Spruch geeignet, das Anliegen der hier vorgelegten Broschüre zu verdeutlichen.

Die Situation vor Ort: Viele Wortmeldungen zum Thema Insel- und Hauptbahnhof Lindau sind von Ignoranz geprägt. Seit 1997 betreibt die Deutsche Bahn AG die Aufgabe des Inselbahnhofs mit Vehemenz. In diesen vierzehn Jahren gelangten immer neue Fakten ans Tageslicht, die belegen, dass der Standort des Bahnhofs auf der Insel Lindau auch nach 160 Jahren Sinn macht und dass der gegenwärtige, im späten Jugendstil errichtete Inselbahnhof auch 90 Jahren nach seiner Einweihung beeindruckt und ein enormes „inneres Entwicklungspotential“ hat. Es war die Deutsche Bahn AG selbst, die noch im Oktober 1998 zum Thema „Zukunft der Personenbahnhöfe“ zusammen mit dem Deutschen Städtetag festhielt: „Das Empfangsgebäude wird durch eine identitätsstiftende Architektur in seiner Funktion gestärkt. Dabei sollte der Sanierung bestehender Bausubstanz der Vorzug gegenüber der Errichtung neuer Bauten gegeben werden.“ War das nur das sprichwörtliche „Geschwätz von gestern“? Oder steckt mehr dahinter? Wenn die Deutsche Bahn AG, zusammen mit der Regierung des Freistaats Bayern, 14 Jahre lang die Aufgabe des Inselbahnhofs betrieb und in der Praxis durch drei Jahrzehnte langes Hinausschieben notwendiger Renovierungs- und Sanierungsarbeiten den Verfall und letzten Endes die Zerstörung des historischen Gebäudes in Kauf nimmt, dann stellt sich die klassische Frage: cui bono - wem nützt es? Welche bahnfremden Interessen stehen hinter der Zielsetzung, den Bahnhof auf der Insel aufzugeben und einen Bahnhof in Stadtrandlage im Stadtteil Reutin zum neuen Lindauer Hauptbahnhof zu machen?

Bei den Betreibern der Aufgabe des Inselbahnhofs dominiert die Devise: Verwirren Sie mich nicht mit Fakten!

Das Anliegen der Broschüre: Mit dieser Publikation wollen wir darlegen, warum der Inselbahnhof Lindau als Hauptbahnhof Sinn macht, warum in Reutin ein ergänzender Nahverkehrshalt wichtig ist, wie sich der Inselbahnhof als Hauptbahnhof und Reutin als Halt im

Schienerpersonennahverkehr ideal in eine Konzeption der Bodensee-S-Bahn einfügen, weshalb man in der spezifischen Situation des Bürgerentscheids für die „Kombilösung“ stimmen muss ... und warum man zugleich hinsichtlich der wahren Absichten derjenigen, die das Projekt „Kombilösung“ im September 2011 urplötzlich aus dem Hut zauberten, skeptisch bleiben sollte. Ausgehend von dem bereits angeführten Bahnhofskongress von Mitte Oktober 2011 versammeln sich in dieser Broschüre die Erklärung des Kongresses selbst, eine neue Stellungnahme des Deutschen Gewerkschaftsbundes DGB und die Texte der prominenten Verkehrs- und Bahnexperten Klaus Gietinger (Frankfurt/M), Wolfgang Hesse (München), Andreas Kleber (Schorndorf), Heiner Monheim (Bonn), Wolf Drechsel (Nürnberg), Winfried Wolf (Berlin), die allgemein für ein Revival der Schiene argumentieren und die im besonderen für den Erhalt des Inselbahnhofs Lindau als Hauptbahnhof plädieren. In diesen Beiträgen werden Dutzende Argumente – Fakten und Tatsachen – zugunsten des Insel- und Hauptbahnhofs Lindau vorgetragen. Einige von ihnen sind komplett neu und verblüffend drastisch. Wer, bitteschön, wusste in Lindau, dass die Deutsche Bahn AG 1997 Planungsunterlagen für einen Dieselbetrieb mit Neigetechik auf der Strecke Lindau – Memmingen vorgelegt hatte, in denen für diese Strecke von einer Fahrtzeit von 46 Minuten ausgegangen wurde, während in den neuen Unterlagen für einen Betrieb mit elektrischer Traktion und Neigetechik von 47 Minuten Fahrtzeit auf der gleichen Verbindung ausgegangen wird ... obgleich elektrische Traktion eigentlich immer mit einer deutlichen Fahrtzeitverkürzung verbunden sein sollte? Siehe dazu den Beitrag von Wolf Drechsel. Und ist es nicht sensationell, wenn Andreas Kleber in seinem Beitrag dokumentiert, dass der TEE Bavaria in den 1970er Jahren die Strecke Lindau (Inselbahnhof) – München schneller zurücklegte als heute der EC, obgleich damals der TEE über die deutlich längere Strecke (über Kempten anstelle derjenigen über Memmingen) geführt wurde? 40 Jahre Fahrtzeitverlängerung bei gleichzeitigem Gedächtnisverlust des Kollektivs der Bahn-Spitzenmanager – das ist doch ein Armutszeugnis ersten Ranges.

**Und so lautet also die Devise dieser Publikation:
Entwirren wir die Debatte mit Tatsachen und Fakten.**

Lindau und Berlin, den 9. November 2011
Karl Schweizer // Winfried Wolf

Resolution des “Bahnhofskongresses Lindau – Stuttgart”

Am 14. und 15. Oktober 2011 hat in Lindau der dritte Bahnhofskongress stattgefunden. Veranstalter waren die *Aktionsgemeinschaft Inselbahnhof Lindau* und die *Bahnexpertengruppe Bürgerbahn statt Börsenbahn**. Teilgenommen haben 50 Bahnfachleute aus Deutschland, Österreich und der Schweiz. Anwesend waren drei Stadträte, die drei Kandidaten für die bevorstehenden Oberbürgermeister-Wahlen in Lindau Max Strauß, Dr. Gerhard Ecker und Reiner Rothfuß, die zwei Bundestagsabgeordneten Sabine Leidig und Alexander Süßmair und der bayerische Landtagsabgeordneter Adi Sprinkart. Der Kongress fand im Bayerischen Hof am Hafen und neben dem Inselbahnhof statt. Thema war die Zukunft der Bahnhöfe in einem modernen Bahnkonzept. Den Anlass bildeten die aktuellen Entwicklungen bei den Projekten Stuttgart 21 und Lindau 21 und die Konflikte zwischen Bodenspekulation, Stadtentwicklung und Bahnentwicklung. Im Rahmen einer Pres-

sekonferenz im Hotel Bayerischen Hof haben die Vertreter der Veranstalter, Dr. Winfried Wolf und Prof. Heiner Monheim von Bürgerbahn statt Börsenbahn (BsB), Wolf Drechsel von der Gesellschaft für fahrgastorientierte Verkehrsplanung in Nürnberg, Gangolf Stocker vom Aktionsbündnis gegen S 21 und Karl Schweizer von der Aktionsgemeinschaft Inselbahnhof die Ergebnisse und Forderungen vorgetragen.

Die versammelten Bahnfachleute waren sich einig, dass der Hauptbahnhof Lindau wegen seiner besonderen städtebaulichen und verkehrlichen Qualität dringend als wichtiger Bahnknoten am nordöstlichen Bodensee erhalten bleiben muss und dass die bevorstehende Elektrifizierung der Strecke nach München große Chancen bietet, den Schienenverkehr in dieser wichtigen und innovativen Euregio Bodensee im Rahmen eines Integralen Taktfahrplans und verbunden mit begleitenden Infrastrukturmaßnahmen deutlich zu verbessern.



15. Oktober 2011: Die Teilnehmer des Bahnhofskongresses nach ihrer demonstrativen Fahrt mit dem Schiff von Lindau nach Bregenz und zurück auf den Inselbahnhof mit dem Zug versammeln sich vor dem Haupteingang des Bahnhofs Lindau.

Kritisiert wurde von den Bahnfachleuten, dass die bislang von der Deutschen Bahn AG und der Landesregierung Bayerns zur Verfügung gestellten Daten zum Verkehrs- und Fahrplankonzept und zu den Kosten für eine Entscheidung völlig unzureichend sind und dass der Stadtrat von Lindau gut beraten ist, sich dem plötzlich erzeugten Zeitdruck bei der Entscheidungsfindung zu widersetzen.

Es wird gefordert, im Rahmen der von allen Seiten begrüßten Konzepte für eine Bodensee-S-Bahn auch auf dem Stadtgebiet Lindau mehrere neue Haltepunkte zu schaffen bzw. früher bestehende Haltepunkte zu reaktivieren. In diesem Zusammenhang ist es wichtig, in Reutin einen leistungsfähigen Halte- und Verknüpfungspunkt im Nah- und Regionalverkehr zu schaffen und mit städtebaulichen Entwicklungen zu verbinden.

Allerdings waren sich alle Experten einig, dass deswegen der alte, seit vielen Jahrzehnten bewährte Bahnknoten Hbf Lindau, an dem sich Nah- und Regionalzüge, nationale und internationale Fernzüge im Rahmen eines ITF verbinden können, nicht aufgegeben werden darf. Die hier bestehenden Kapazitäten und städtebaulichen Qualitäten müssen für einen modernen Bahnknoten eingesetzt und dabei die durch die Elektrifizierung erzielbaren Zeitvorteile sinnvoll genutzt werden. Ergänzend wurde darauf verwiesen, dass eine Entwidmung der Bahnanlagen am Lindauer Hauptbahnhof unter Umständen – wenn sich auch nur ein Eisenbahnverkehrsunternehmen findet, das den Kopf- und Inselbahnhof periodisch weiter anfahren will – kaum formale Realisierungschancen habe.

Die bisherigen Planungen der DB wurden massiv kritisiert, weil sie seit nunmehr eineinhalb Jahrzehnten nicht für die nötige Transparenz bei Kosten und Planungsdetails gesorgt habe und dies insbesondere auch für die aktuelle Debatte um die Kombilösung zutrefte. Mit Verweis auf den erfolgreichen Faktencheck bei Stuttgart 21 wurde auch für Lindau ein solcher Faktencheck gefordert, bei dem vor allem auch offen gelegt wird, welche finanziellen Konsequenzen sich direkt (durch Kostenbeteiligung) und indirekt (durch Übernahme der Folgekosten, z.B. beim Stadtbus und den Anpassungsmaßnahmen im Bahnhofsumfeld und bei den Bahnübergängen) für die Stadt Lindau ergeben.

Im Fazit empfehlen die Bahnexperten den politisch Verantwortlichen in der Stadt

Lindau und den Nachbargemeinden, beim Kreis und den Verkehrsunternehmen, auf der derzeitigen Daten- und Faktengrundlage sowohl die früher von der Bahn favorisierte vollständige Verlagerung der Bahnverkehre nach Reutin abzulehnen als auch eine jetzt mit der sog. Kombilösung geplante überwiegende Verlagerung der Bahnverkehre nach Reutin kritisch zu hinterfragen. Statt dessen sei aber im Interesse der Gesamtstadt und der Region eine Integration des Konzepts einer Bodensee-S-Bahn und eines Integralen Taktfahrplan im Südosten Baden- Württembergs, im Südwesten Bayerns sowie in der Nordostschweiz und in Vorarlberg vorzunehmen. Dafür sei die Transparenz entsprechender Planungen in der Schweiz beispielgebend. Die Bodensee-S-Bahn könne zu einem Premiumprodukt werden, mit dem sich die gesamte Region durch die dann einmalige Verknüpfung von Bahn-, Schiffs- und Radverkehr rund um den See zur Modellregion für sanften und familienfreundlichen Tourismus entwickeln könne.

Die in Lindau für die Insel gewünschte städtebauliche Entwicklung westlich des Hauptbahnhofs sei auch ohne massive Eingriffe in den Bahnhof und sein Gleisfeld möglich und erfordere keineswegs dessen Zerstörung.

Im Interesse der finanzwirtschaftlich geforderten Konsolidierung der öffentlichen Haushalte wäre es ein Stück aus dem Tollhaus, die leistungsfähige, städtebauliche attraktive Substanz des Hauptbahnhofs Lindau nicht weiter zu nutzen. Zumal dieser eine beträchtliche Symbolwirkung für eine moderne Mobilitätskultur und die international herausragende Rolle der Stadt Lindau als touristisches Zentrum habe.

*Unterstützt wurde die Veranstaltung auch von Aktionsbündnis gegen Stuttgart 21, Attac, Bunte Liste Lindau, Bündnis 90/die Grünen, die LINKE, ÖDP und der Gewerkschaft EVG.



Das provisorische „Pressebüro“ während des Kongresses – beim Zwischenstop auf einer Parkbank in Bregenz (W. Wolf, M. Schlichtling-Pfersich, H. Monheim; v.l.n.r.).

„Einwohnerschaft von Reutin soll direkten Zugang zur Bahn bekommen“

Deutscher Gewerkschaftsbund DGB, Ortskartell Lindau zur Bahnhofsfrage

Die Lindauerinnen und Lindauer sind durch Beschluss des Stadtrates Lindau aufgerufen, am 11. Dezember 2011 im Rahmen eines Ratsbegehrens zur Lösung der lange Jahre diskutierten Lindauer Bahnhofsfrage Stellung zu beziehen. Wir begrüßen es, dass der Stadtrat dieses Bürgervotum möglich macht.

Zur Abstimmung gestellt ist die „Kombilösung“. Sie besteht aus dem Erhalt des Hauptbahnhofes beim Stadtzentrum auf der Insel sowie einer bis 2017 neu zu errichtenden kleinen Bahnstation für die Nahverkehrszüge von und nach Bregenz und die in Lindau haltenden Fernzüge. Wir sehen dabei durchaus den Nachteil, dass das künftige Umsteigen aus einem Großteil der Regionalzüge in die Fernzüge in Lindau erschwert würde und die Fahrgäste etwas mehr Zeit kosten wird. Auch stellen die dabei auf die Stadt Lindau zukommenden Kosten von bis zu 7,8 Mio. Euro innerhalb von fünf Jahren durchaus eine Belastung der städtischen Finanzen dar. Doch wäre eine voraussichtliche Erhöhung allein des jährlichen Defizits des Lindauer Stadtbusses von derzeit 1,6 Mio. Euro auf dann 2,1 Mio. Euro bei einer völligen Verlegung des Lindauer Bahnhofes an den Rand des Stadtteils Reutin eine grundsätzliche Gefährdung dieser vorbildlichen Verkehrseinrichtung und damit unverantwortlich.

Auch kritisieren wir, dass das Bayerische Verkehrsministerium den in Aussicht gestellten einmaligen Baukosten-

zuschuss von 3,5 Mio. Euro nicht auch für die finanziell weit günstigere Lösung des reinen Erhalts des Inselbahnhofes zur Verfügung stellen will.

Die Vorteile der Lindauer „Kombilösung“ aber überwiegen deutlich. Zu diesen gehört, dass damit die Einwohnerschaft des Stadtteils Reutin wieder einen direkten Zugang zu den Zügen von und nach Vorarlberg und in die Schweiz hätte. Außerdem könnten sie von Reutin aus mit den Fernzügen direkt nach Memmingen und München fahren und wären mit dem Zug in rund drei Minuten beim Stadtzentrum auf der Insel. Dies bietet auch die Chance für eine deutliche Entlastung der Insel vom PKW-Verkehr. Der Erhalt des Hauptbahnhofes auf der Insel mit dessen verkehrlichen Erschließungsfunktion des kulturellen, gesellschaftlichen und touristischen Zentrums der Stadt ist ein weiterer großer Pluspunkt der „Kombilösung“. Zur zukünftigen städtebaulichen Entwicklung stellt diese zudem rund 9 Hektar bisheriger Bahnflächen in Reutin und auf der Insel zur Verfügung.

Das Ortskartell Lindau des Deutschen Gewerkschaftsbundes spricht sich deshalb für die zur Abstimmung gestellten „Kombilösung“ aus und bittet die Lindauerinnen und Lindauer, am 11. Dezember 2011 zur Abstimmung zu gehen und für diese Lösung zu stimmen.

Beschlossen am 7. November 2011



Die Situation bei den Gleisen am Reutiner Bahnhof heute.

„Ich versteh nur noch Bahnhof“

Oder: Sieben Behauptungen und sieben Antworten in der Debatte um den Standort des Lindauer Bahnhofs

1 **Behauptung:** Im Vertrag von Lugano, der zwischen der Schweiz und Deutschland zum Thema Elektrifizierung der Strecke deutsche Grenze – München abgeschlossen wurde, gibt es eine „vertragliche Verpflichtung, die Fahrzeit zwischen München und Grenze zu Österreich auf maximal eine Stunde und 55 Minuten zu begrenzen“ (BZ-Bürgerzeitung vom 21. Oktober 2011).

Antwort: Dies ist unrichtig. In diesem Vertrag ist lediglich eine *Zielsetzung* für die Fahrzeiten festgehalten, es gibt jedoch keinerlei „Verpflichtung“ dieser Art. Dies wurde am 15. Oktober 2011 auf dem Bahnhofskongress auch durch Paul Stopper von der Bodensee-S-Bahn-Initiative aus Uster, Schweiz, bestätigt.

2 **Behauptung:** Die in dem genannten Vertrag vereinbarte Gesamtfahrzeit „lässt einen Halt im Kopfbahnhof Lindau nicht mehr zu“ (BZ vom 21. Oktober 2011).

Antwort: Selbst wenn man – fälschlicherweise - davon ausgeht, dass die genannte Gesamtfahrzeit ein Muss ist, ist auch diese Aussage unrichtig. Bereits die Planungsunterlagen der Deutschen Bahn AG aus dem Jahr 1997 sahen im Fall eines *Dieselbetriebs* mit Neigetechnik für die Strecke Lindau Hbf (= Inselbahnhof) – Memmingen eine Fahrzeit von 46 Minuten vor. In den neuen Planungsunterlagen, erstellt von dem Ingenieurbüro sma, Zürich, werden als Fahrzeit Memmingen – Lindau nun 47 Minuten genannt – auf der Basis von *elektrischem* Betrieb mit Neigetechnik. Elektrische Traktion heißt jedoch im Vergleich zur Diesel-Traktion immer, dass die Fahrzeit sich *verkürzt*. Hier werden jedoch sogar längere Fahrzeiten als bei der Dieseltraktion unterstellt.

Noch offenkundiger wird der *manipulative Umgang mit den Fahrzeiten* beim Vergleich mit der Fahrzeit des TEE Bavaria in den 1970er Jahren. In dieser Publikation wird in dem Beitrag von Andreas Kleber erstmals für die Lindauer Bahnhofs-Debatte dokumentiert, dass dieser Zug, der vor vier Jahrzehnten verkehrte, die Strecke Lindau Hbf bis München in 2 Stunden und 15 Minuten bewältigte. Er war damit auf der deutlich längeren Strecke über Kempten, die auch noch erheblich größere Höhenunterschiede zu bewältigen hatte, *schneller als die heutigen EC-Züge!*

Das sagt uns dreierlei: Erstens, dass die derzeit unbefriedigenden Fahrzeiten nicht so sehr von der Technik des rollenden Materials, also der Fahrzeuge, abhängen (Diesel oder elektrischer Betrieb; Neigetechnik oder keine Neigetechnik usw.). Diese sind vielmehr vor allem *dem sich ständig verschlechternden Zustand der Infrastruktur* geschuldet. Zweitens, dass die im deutsch-schweizerischen Vertrag erwarteten – nicht verpflichtenden! – Fahrzeiten für die Fernverkehrszüge Zürich – München leicht auch dann erreicht werden können, wenn

diese EuroCity-Züge einen Halt auf dem Inselbahnhof – und im übrigen auch einen solchen in Bregenz - einlegen. Drittens, dass also das Argument der Fahrzeiten ganz offensichtlich manipulativ angeführt und demagogisch eingesetzt wird.

3 **Behauptung:** Wenn es keinen Fernverkehrshalt in Reutin gibt, fahren die Eurocity-Züge an Lindau ohne Halt vorbei. Bei Existenz eines solchen Fernverkehrsbahnhofs in Reutin werden die Eurocity-Züge in Lindau-Reutin einen Halt einlegen.

Antwort: Auch diese Behauptung ist falsch. Halte im Schienenverkehr sind in erheblichem Maß eine politische, und nicht primär eine fahrplan-technische Angelegenheit. Die Bahnpolitik in Deutschland geht seit langem in die – falsche! - Richtung, Stadt um Stadt und Region um Region von der Schiene abzuhängen. Tatsächlich gibt es heute bereits weit größere Städte als Lindau, wo die Fernverkehrszüge ohne Halt durchrauschen.¹ Es kann also überhaupt nicht vorausgesagt werden, wie die Fernverkehrshalte aussehen, wenn die Strecke Zürich – München ab dem Jahr 2018 dann endlich durchgehend elektrifiziert ist. Auf alle Fälle ist es völlig falsch, den Bau eines Bahnhofs ausschließlich wegen eines unsicheren Halts weniger Fernverkehrszüge zu konzipieren. Wir wollen einen Halt der Fernverkehrszüge in Lindau. Und wenn der politische Wille für einen solchen Halt da ist – genauer: wenn der politische Druck auf die Politik in diesem Sinn ausreichend groß ist, dann ist ein solcher Lindau-Halt machbar – auch auf der Insel. Reutin ist als Eisenbahnhalt auf alle Fälle sinnvoll – und zwar in erster Linie für den Nahverkehr.

4 **Behauptung:** Ein Halt der Fernverkehrszüge Zürich – München nur in Reutin (und ohne Halt auf dem Inselbahnhof) ist fahrplan-technisch gut darstellbar – auch für eine Einbindung des Nah- und Fernverkehrs aus Richtung Friedrichshafen.

Antwort: Das trifft nicht zu. Ein EC-Halt ausschließlich in Reutin bringt für die Fahrgäste erhebliche Probleme mit sich. Fahrgäste aus Richtung Friedrichshafen müssten nach den bisher vorliegenden Planungen (sma/Zürich) dann im Stadtgebiet von Lindau *zwei Mal umsteigen*: in Lindau Haupt- und Inselbahnhof und in Reutin. Wegen eineinhalb Kilometer Entfernung (vom Inselbahnhof bis Reutin) einen Zug zu besteigen und dann wieder in einen dritten Zug zu wechseln, ist abschre-

¹ Wolf Drechsel nennt in seinem Beitrag dafür die Beispiele Erlangen mit 105.000 und Bamberg mit 70.000 Einwohnern.

ckend und im Schienenverkehr ziemlich einmalig. Das muss zu deutlichen Fahrgastverlusten führen. Damit aber läuft bei dieser „Lösung“ der EC Zürich – München Gefahr, in Lindau deutlich weniger Fahrgäste als bisher aus Richtung Friedrichshafen zu gewinnen. Damit aber wird der EC Zürich – Lindau deutlich geschwächt. Ein Halt des EC in Reutin – und damit generell in Lindau – wird damit gerade mit der „Lösung Reutin“ eher unwahrscheinlicher.

5 **Behauptung:** Es gibt einen Zeitdruck, bis Ende 2011 eine Entscheidung zu treffen. Die Beteiligung der Schweiz an den Kosten der Elektrifizierung des deutschen Streckenabschnitts ist „an den rechtzeitigen Baubeginn gekoppelt“ (BZ v. 21. Oktober 2011).

Antwort: Dieser Zeitdruck wurde durch die Verantwortlichen bei der Bahn und in München künstlich aufgebaut. Tatsächlich hat die Deutsche Bahn AG noch in den Monaten September und Oktober 2011 den Start der Elektrifizierung München – deutsch-österreichische Grenze erneut verschoben. Laut Mitteilung der Bundesregierung „erwartet die DB AG den Baubeginn erst nach dem Jahr 2013“.² Die Inbetriebnahme der elektrifizierten Strecke kann damit erst ab 2018 erfolgen. Damit sind es die Bahn und die Bundesregierung, die den Verkehrsvertrag massiv belasten, wenn nicht gar direkt verletzen. Volker Hentschel von DB Netz selbst hat angedeutet, dass die Bahn dann noch „ein oder zwei Monate länger (mit dem Baubeginn; W.W.) warten wird, wenn sich ein Bürgerbegehren für Reutin (als Hauptbahnhof) abzeichnet“ (Dirk Augustin in: Lindauer Zeitung vom 20. Oktober 2011). Das aber heißt: Es war die Deutsche Bahn AG, die den Zeitdruck aufbaute. Und es ist die DB AG, die dann den Zeitdruck abbaut, wenn sich eine Lösung abzeichnet, dass es *nur* einen Lindauer Bahnhof in Reutin gibt – und der Inselbahnhof komplett aufgegeben wird.

6 **Behauptung:** Inzwischen gibt es Transparenz bei den Kosten. Die „Bürgerinnen und Bürger können am 11. Dezember (...) sachlich und unvoreingenommen (...) entscheiden.“ (Wilfried Vögel in: BZ vom 21. Oktober 2011).

Antwort: Das trifft nur sehr bedingt zu. Erste Berechnungen für die möglichen Kosten der unterschiedlichen Bahnhofsvarianten liegen den Bürgerinnen und Bürgern erst seit der BZ-Ausgabe vom 21. Oktober vor. Doch auch heute noch fehlen zwei große Positionen: die Kosten für eine mögliche Bahndamm-Sanierung (von V. Hentschel, DB AG Netz, vor kurzem mit „einem niedrigen zweistelligen Millionen Euro-Betrag“ beziffert). Und die Kosten für die Sanierung des Gebäudes des Inselbahnhofs. Sicher ist bisher nur: Die alleinige Beibehaltung des Inselbahnhofs als Hauptbahnhof, ergänzt um einen Nahverkehrshalt in Reutin, käme die Stadt am preiswertesten. Die komplette Verlegung des Lindauer Hauptbahnhofs nach Reutin kommt am teuersten. Dazwischen liegt, bei der finanziellen Bilanz, die „Kombilösung“.

7 **Behauptung:** Erstmals seit 1997 gibt es bei der Kombilösung ein seriöses Kompromissangebot, für das der neue Bahnchef Rüdiger Grube und der neue bayerische Verkehrsminister Martin Zeil stehen.

Antwort: Jein. Ohne Zweifel kam mit dem Vorschlag „Kombilösung“ Bewegung in die festgefahrenen Fronten. Allerdings macht es Sinn, skeptisch zu bleiben. Rüdiger Grube tritt seit seiner Ernennung als neuer Bahnchef im Mai 2009 in Sachen Stuttgart 21 aggressiv auf – gegen die Mehrheit der Bevölkerung vor Ort. Grube ist Bahnchef; der Inselbahnhof ist Bahneigentum – dennoch will auch er – wie seine Vorgänger – „keinen Euro“ für eine Sanierung des Lindauer Inselbahnhofs ausgeben. Martin Zeil agiert seit seiner Ernennung als neuer bayerische Wirtschafts- und Verkehrsminister zugunsten des Luftverkehrs (dritte Startbahn in München!) und zugunsten des Straßenverkehr (Zulassung von Fernbus-Linienverkehren ab 2012!)³. Er forderte nach der Wahl von Grün-Rot in Baden-Württemberg von München aus, dass Stuttgart 21 und die problematische Neubaustrecke über die Schwäbische Alb gebaut werden. Sollten sich Grube und Zeil in Lindau beide vom Saulus zum Paulus gewandelt haben?

Bilanz: Für die Kombilösung muss man am 11. Dezember 2011 aus drei Gründen stimmen. Erstens damit Reutin endlich wieder an den Schienenverkehr angebunden ist – insbesondere mit einem Nahverkehrshalt. Zweitens damit deutlich wird, dass diejenigen, die den Inselbahnhof verteidigen, kompromissfähig sind. Drittens damit einem Bürgerentscheid für Reutin als alleinigem Lindauer Bahnhof, der bereits heute vorbereitet wird, entgegengearbeitet wird beziehungsweise damit die Ausgangsbedingungen in einem solchen Entscheid optimiert werden und am Ende der Inselbahnhofs erhalten bleibt.

³ Die FDP - die Partei, der Martin Zeil angehört - brachte im Oktober 2009 die Forderung nach einer Liberalisierung des Fernbus-Linienverkehrs in den CDU/CSU-FDP-Koalitionsvertrag ein. Auf dieser Grundlage beschloss im August 2011 die Bundesregierung den Gesetzesentwurf zur Novellierung des Personenverkehrsbeförderungsgesetzes (PBefG), in dem eine umfassende Busverkehrs-Liberalisierung festgehalten wird (in Form einer Änderung von § 13 PBefG). Dieses Gesetz hat gute Chancen, noch 2011 im Bundestag und im Bundesrat verabschiedet zu werden. Damit werden bestehende, schwach ausgelastete Eisenbahnfernverbindungen zusätzlich gefährdet – auch auf der Verbindung Zürich – München. Es ist im übrigen die Deutsche Bahn selbst, die Schienenverbindungen im Fernverkehr aufgibt und teilweise solche bereits heute auf Busse umstellt. Zwischen Nürnberg und Prag, auf einer mit Zürich – München vergleichbaren Städteverbindung, gab es bis 2004 eine IC-Verbindung. Sie wurde durch die Deutsche Bahn am 1. Dezember 2004 eingestellt. 2009 eröffnete dann die Bahn zwischen den beiden Städten eine „Express-Busverbindung“, für die sie offensiv wirbt („verkehrt sechs Mal täglich“; „mit den günstigen Preisen der Bahn“ (!); „Preise ab 19 Euro für die einfache Fahrt“; „Zwei-Klassen im Bus“, „modernster Komfort mit Toilette und Steckdosen“ usw.). Am 11. Dezember 2011 eröffnet die DB eine weitere Expressbus-Linie nunmehr von München nach Prag. Die Preise für beide DB-Buslinien liegen bei weniger als der Hälfte dessen, was für Bahnfahrten zu bezahlen wäre.

² So die Antwort der Bundesregierung auf eine Anfrage des SPD-MdB Heinz Paula; Lindauer Zeitung vom 15. Oktober 2011.

Lindaus Hauptbahnhof als Beispiel für ein gelungenes Bahnprojekts aus der Blüte deutscher Bahnentwicklung

In der Blütezeit deutscher Bahnentwicklung hatten Bahnhöfe einige sehr wichtige Funktionen, die ihr Bild bestimmten:

- Sie hatten eine Symbolfunktion für die Bedeutung der jeweiligen Stadt und der am Bahnhof zusammentreffenden Bahnstrecken. Deshalb erfüllten sie nicht nur eine banale technische Funktion, sondern wurden mit prachtvoller Architektur, meist auch mit einer regionalen Baukultur gebaut. Dafür ist der Hauptbahnhof Lindau ein exzellentes Beispiel, denn seine Gebäude sind ausgesprochen repräsentativ, sowohl in der baulichen Hülle, als auch in der Gestaltung der Details (Fenster, Türen, Halle, Böden).
- Sie hatten eine Knoten- und Schnittstellenfunktion, die in Lindau herausragend erfüllt werden konnte: Einmal ging es um den Übergang vom Schiff zur Schiene und umgekehrt. Kurze Wege waren garantiert. Die Bodenseefähren konnten direkt am Hafen längsseits gehen. Und auch die Güter konnten auf kurzem Wege umgeschlagen werden, weil Güterbahn und Güterhafen direkt aneinanderstießen. Das war hochmodern gedacht, denn heute wird allenthalben wieder eine moderne Schnittstellenlogik und Logistik gefordert. Dass Reutin als Grenzbahnhof ebenfalls eine Güterumschlagfunktion hatte, darf durchaus zugegeben werden, aber die meisten Güter mit Bezug zum Bodensee und seinen Anrainerorten und zur Insel Lindau kamen über den Hauptbahnhof. Der Hauptbahnhof erfüllte also alle Knotenfunktionen ideal. Denn hier trafen sich die Hauptachsen des Schienenfernverkehrs aus und nach Österreich, Schweiz, Ulm/Stuttgart, Friedrichshafen/Konstanz, Memmingen/Augsburg und München mit den wichtigen Strecken des Regionalverkehrs rund um den Bodensee. Spätestens mit der

sehr erfolgreichen Einführung des Stadtbusses Lindau kam noch die wichtige Knotenfunktion für den Stadtbus hinzu. Und selbst der am Bodensee florierende Fahrradtourismus ist über den Hbf ideal mit dem öffentlichen Verkehr und den Schiffen verknüpft.

- Sie hatten eine Servicefunktion, denn damals gehörte ein differenzierter Service zum täglichen und zum touristischen Reisen dazu, mit Bahnhofsgastronomie, Fahrkarten- und Infoschaltern, Wartesälen und benachbarter Hotellerie. Einen solchen symbiotischen Knoten von relevanten Serviceoptionen muss man in Deutschland lange suchen: im Umkreis von 200 m um den Bahnhof gibt es vier Hotels, sechs Gaststätten, 20 Läden und mehrere Vortragssäle verschiedener Größe.
- Sie hatten eine zentrale Steuerungsfunktion, für die seinerzeit sehr viel Personal benötigt wurde. Deshalb waren große Gebäude mit vielen Zimmern erforderlich. Die braucht man heute nicht mehr alle, weil die Bahn ihre Logistik stark rationalisiert und elektronisiert hat. Trotzdem bietet an einem international bedeutsamen Logistikknoten ein solches Raumangebot auch einige Chancen, beispielsweise für die Westzentrale der künftigen Bodensee-S-Bahn, für ein ÖPNV-Innovationszentrum, vielleicht auch für ein eigenes europäisches Institut für grenzüberschreitende Mobilität. Dafür bietet der Hauptbahnhof beachtliche Potenziale. Und kann außerdem trotzdem noch als kleines, historisches Kongresszentrum für innovative Mobilität genutzt werden, damit die Lindauer Psychologenkongresse ein Pendant im Mobilitätsbereich erhalten.
- Sie hatten eine wichtige städtebauliche Impulsfunktion, oft wurden rund um die neuen Bahnhöfe respektable Stadtteile entwickelt. Direkt an den Hauptbahnhof grenzen attraktive Einkaufsstraßen, plus die o.a. Hotels und Gastronomie. Damit ist der Hauptbahnhof ein Bahnhof mitten im Leben. Die hohe Erreichbarkeit sicherte eine lukrative Immobilienverwertung. Große Bedeutung hatte die attraktive Fußverkehrsanbindung, die in Lindau durch die flächenhafte Verkehrsberuhigung der Insel weitgehend gegeben ist.



Und nun soll das also alles aufgegeben werden? Und ersetzt werden durch einen typischen, schlichten Funktionalbau wie man sie im S-Bahnbereich in ihrer bescheidenen



Der Hauptbahnhof Lindau als direkte Umsteigemöglichkeit in den Stadtbus, die Regionalbusse, zur Schifffahrt und in die Taxen.

Nüchternheit immer wieder erstaunt „bewundern kann“: quadratisch, praktisch, schnörkellos, ohne jede Ambition für Mobilitätskultur und den Genius Loci, einfach als Dutzendware von der Stange stumpfsinniger Serienfertigung anspruchsloser Bahnhofsarchitektur neuer Provenienz? Und das Ganze in der „Reutiner Pampa“ auf einem sehr weitläufigen, schlecht an die Wegenetze des Fuß- und Fahrradverkehrs angebotenen, zügigen Arealen mit einem städtebaulich in keiner Weise „gefassten“ Umfeld. So schafft man kein Entree für einen prominenten Tourismusort von Weltrang!

Nein, das wird keine überzeugende Lösung. Gewiss, es macht Sinn, in Reutin einen neuen Haltepunkt der künftigen Bodensee-S-Bahn anzuordnen. Das sichert denjenigen, die nicht auf der Insel selber wohnen und arbeiten und einkaufen, kürzere Wege zu ihren Ortsteilen, vor allem zum Einkaufszentrum. Neue Haltepunkte braucht die Bodensee-S-Bahn ohnehin sehr viele, überall da, wo die Züge bislang ohne Halt durch neue Gewerbe-, Wohn- und Freizeitgebiete fahren. Aber die bekommen eben eher die typische S-Bahnqualität und repräsentieren wenig vom Stolz und der Qualität der Insel und der Bedeutung des Hafens.

Gut, die Schweiz drängt auf eine schnellere Verbindung Zürich-München und will diese durch die finanzielle Beteiligung an der Elektrifizierung voranbringen. Aber ist es da ein Drama, wenn durch die Fahrt auf die Insel und den Halt am Hauptbahnhof 2-3 Minuten verloren gehen? Die einem Großteil der Fahrgäste nicht wirklich verloren gehen, weil sie Ziele auf der Insel haben?

Also wäre es töricht, zunächst einmal den Inselbahnhof als Spekulationsobjekt zum Abschuss frei zu geben. Einer solchen Zielsetzung fehlen jegliches Kultur- und Geschichtsbewusstsein und jedes psychologische Gespür für die Kundenwünsche.

Worüber man aber sehr wohl diskutieren kann, ist, wie die Bodensee-S-Bahn denn am nord-östlichen Bodensee entwickelt werden soll. Dafür braucht es zahlreiche neue Haltepunkte auch rund um Lindau. Und dafür braucht auch Reutin einen neuen Haltepunkt. Und an diesem kann man - je nach Zeitpuffer - auch neben den reinen S-Bahnverkehren die eine oder andere Fernverkehrsverbindung zusätzlich halten lassen. In einer sog. Kombilösung werden dann nach Art eines guten Kompromisses beide Interessen unter einen Hut gebracht. Der Hauptbahnhof bleibt auf der Insel. Das Gebäude wird saniert, ein Teil der Flächen aufgegeben und an Bildungsfunktionen weitergegeben. Das Gleisvorfeld wird modernisiert und ertüchtigt. Damit behält der Hauptbahnhof seine Basisfunktionen, wird erneuert, ertüchtigt und bekommt eine für die Kunden sinnvolle Zusatzfunktion im Servicebereich.

Bleibt also die Aufgabe, den Netzbestand zu pflegen, kleinere Ausbauten und Neubauten zu ermöglichen und mit dieser europaweit einmaligen Qualität viel intensiver als bisher zu werben.

Wenn dann noch in Lindau im Hauptbahnhof moderne Leihfahrräder angeboten werden, kann man sich vorstellen, dass auch künftig viele helle Köpfe die Möglichkeiten des Standort- und Bahnhofsmarketing nutzen.

Andreas Kleber

Der TEE Bavaria

Oder: Warum die Eisenbahn auf der Strecke Lindau – München heute gut zehn Minuten mehr Zeit benötigt als vor vier Jahrzehnten

Der für mich wohl erlebnisreichste Tag mit dem Bavaria¹ war Dienstag, der 13. März 1973. Genehmigt von meinem Freund Reinhard Dobler (er war der letzte Amtsvorstand des Bahnbetriebswerks Lindau) durfte ich unter seiner gestrengen Aufsicht und der des Lindauer Lokführers Ernst Zeiter den TEE BAVARIA zwischen Lindau und München auf der 210-007² fahren! Es war zwar ein sonniger Tag, aber durch den strengen und langen Winter lag noch viel Schnee im Allgäu. Ich war am Anfang schon etwas nervös; wir standen „draußen“ vor dem Esig (Einfahrsignal) und hatten ja nur 5 Minuten Zeit; der BAVARIA erreichte mit seiner (schweizer E-Lok) Re 4/4 I Lindau Hbf pünktlich; vom hinteren Führerstand musste ich mit viel Gefühl und wenig Zeit (die zwei Rangierer warteten ja bereits!) an den Zug ankuppeln. Und dann der Hinweis beim Anfahren „Lass die Finger von der Lokbremse...“. Warten auf das „Fertig“ des Zugführers, Bremsprobe; Ausfahrt Hp1 (Hauptsignal „Fahrt“) mit 50 km/h bis zum Damm, dann die Steigung den Hoyerberg rauf... Bei der 210 schaltete sich ja - im Gegensatz zur

219-001 - die Gasturbine für die Zugbeschleunigung erst nach der Fahrstufe 15 ein! Aber durch das Winterwetter und den in der Sonne tauendem Schnee, der die Schienen nässte, konnte man ja bei den Steigungen speziell zwischen Lindau und Rehlings, Hergatz-Oberstaufen und Kempten-Günzach nicht „voll aufschalten“, weil man ein „Durchdrehen“ der Lok und damit ein unnötiges Sanden vermeiden wollte! Dabei verlor ich zwischen Hergatz und Oberstaufen 2 Minuten (!) – „aber die holst Du bis Kempten wieder rein“... Die zwei Minuten hatte ich bis Martinszell wieder hereingeholt; allerdings gab es bei der Einfahrt in Kempten Hp2 (Hauptsignal Langsamfahrt): Indusi bestätigen³ und auf 40 km/h herunterbremsen, was eine Minute nach sich zog. Bis Biessenhofen noch „volle Konzentration“ mit Ab- und Aufschalten (die Lycoming-Gasturbine befand sich direkt hinter dem Führerstand). In meinen Gedanken stellte ich mir vor, wie sich die Reisenden das Filet Mignon mit einem Dézaley⁴ im SBB-Speisewagen munden lassen, während ich voll konzentriert und streng begutachtet von zwei erfahrenen Maschinisten Richtung München fuhr. Immerhin war ich

- 1 Bavaria, ein Schnellzug der Zugklasse TEE (Trans Europ Express). Die TEE-Züge bildeten in den 1960er und frühen 1970er Jahren ein europäisches Netz komfortabler und schneller Züge, die nur Wagen der ersten Klasse führten.
- 2 Diesellokomotive mit einer Gasturbine als Zusatzantrieb.

- 3 Indusi = Induktive Zugbeeinflussung. Die Indusi kontrolliert die Geschwindigkeit des Fahrzeugs und löst bei Gefahr, dass das Signal überfahren wird, eine Zwangsbremung aus.
- 4 Weißwein aus dem schweizer Weinbaugebiet Lavaux.



Um das zu verstehen, muss zum einen die Geschichte des TEE Bavaria kurz skizziert, und zum anderen einiges zum Zustand der Schienenstrecken damals und heute gesagt werden.

Nachdem durch die Elektrifizierung und den Ausbau der Rheintalbahn Karlsruhe und Frankfurt (M) von Zürich und Basel aus schneller erreichbar waren und die TEE- und F-Zugverbindungen gut angenommen wurden, wurde Anfang/Mitte der 60er Jahre von Schweizer Seite her der Wunsch vorgetragen, nun auch die beiden süddeutschen Großstädte München und Stuttgart mit schnellen, erstklassigen Zügen zu verbinden. Die Reisezeit sollte nach Stuttgart bei drei und nach München bei vier Stunden liegen. Mit dem Winterfahrplan 1969/70 war es soweit; die ersten TEE fuhren auf der Verbindung Zürich – Lindau - München. Die Triebwageneinheit bestand aus einem Maschinenwagen (Achsfolge 1Bo-Bo1), einem Abteil-Speise- und Großraum/Steuerwagen. Es war ein Dieselelektrischer Triebwagenzug, mit einer Maschinenleistung von 2 mal 1000 PS und 160 km/h Höchstgeschwindigkeit. Lindauer Lokführer wurden auf diese TEE-Einheit geschult.

Zwischen Lindau und München hielt der TEE BAVARIA ausschließlich in KEMPTEN (Allg) Hbf. Die Reisezeit betrug zwischen 2 Stunden und 13 und 2 Stunden und 19 Minuten bei der Verbindung Lindau - München und zwischen 2 Stunden und 14 Minuten und 2 Stunden und 18 Minuten in umgekehrter Richtung. Der TEE BAVARIA war die bis heute schnellste Verbindung zwischen Lindau und München. Es gab diesen Zug zwischen dem 3. Oktober 1969 und dem 28. Mai 1977. Ab Sommerfahrplan 1977 wurde der TEE durch einen D-Zug ersetzt; später verkehrte er als FD und schließlich als EC-Zug. Mit der beschriebenen sehr kurzen Reisezeit verkehrte dieser Zug immerhin im Zeitraum von 1969 bis 1977.⁶ Besieht man

6 Erwähnt werden muss, dass der TEE Bavaria zeitweilig nicht unter einem guten Stern stand. Am Dienstag, dem 9. Februar 1971, ereignete sich ein schwerer Unfall: bei Aitrang entgleiste der Zug; es handelte sich um den bis zu diesem Zeitpunkt schwersten Eisenbahnunfall in Deutschland. 28 Tote und viele Verletzte waren zu beklagen. Ursache für das Unglück war überhöhte Geschwindigkeit (130 km/h statt der im Unfallbereich – in einer Kurve - vorgeschrieben 80 km/h).

BD München		Zug Nr	E1630	0200 96	0 364	
München Hbf	ab		16.55	17.46	18.09	
Mü Hbf Starnberger Bf	ab		17.04			
München-Pasing	ab					
München-Aubling	ab					
Puchheim	ab					
Fürstenfeldbruck	ab					
Großmühl	ab					
Türkmenfeld	ab					
Geltendorf	ab					
Weißenhof (Oberbay) 960	ab		17.00			
Geltendorf	ab		17.35			
Schwabhausen (b Landsberg/L)	ab					
Epenhausen	ab					
Kaufering	ab		17.44			
Landsberg (Lech) 982, 983	ab		17.54			
Landsberg (Lech)	ab		17.27			
Kaufering	ab		17.55			
Isling	ab					
Buchloe	ab		17.54			
		Zug Nr	36922	E218	36924	E218
			2. <		1)	
Augsburg Hbf	ab		16.55	17.20	17.43	18.08
Augsburg Marienstraße	ab		16.57	17.46	17.54	18.08
Inningen	ab		17.09	17.54	18.01	18.21
Bobingen 982	ab				18.11	18.21
Großmühl	ab		17.20	17.54	18.11	18.21
Schwabmünchen	ab		17.25	18.18	18.24	18.34
Westerringen	ab		17.31	18.24	18.30	18.40
Lamerdingen	ab		17.35	18.30	18.36	18.46
Dillshausen	ab		17.39	18.34	18.40	18.50
Buchloe	ab		17.54	18.52	19.27	19.27
Bad Wörthshofen 985	ab		18.14	18.14	20.02	20.02
Memmingen	ab		18.37	18.37	20.02	20.02
Buchloe	ab		17.54	18.03	18.53	18.55
Beckstetten	ab					
Pforzen	ab					
Lindau	ab					
Kaufbeuren	ab		18.14		19.02	19.09
Füssen	ab				20.15	20.15
Füssen	ab				20.15	20.15
Kaufbeuren (880m)	ab		18.17			19.11
Blessenhofen (1906) 971	ab					
Rudershofen	ab					
Aitrang	ab					
Günzach (802 m)	ab					
Wildpoldsried	ab					
Betzgau	ab					
Kempten (Allg) Hbf (706m)	ab		18.53	18.59		19.41
Pirten-Steinach 973	ab					19.41
Ulm Hbf	ab				19.32	19.19
Memmingen	ab				18.06	19.15
		Zug Nr			E2183	36624
Kempten (Allg) Hbf (706 m)	ab		19.00	19.04	19.43	19.50
Kematen-Hege	ab				19.09	20.08
Waltenhofen	ab				19.11	20.12
Martinszell (Allg)	ab				19.19	
Seifen (Schwab)	ab				19.34	
Immenstadt (735 m)	ab				19.59	20.05
Sonthofen	ab				20.24	20.24
Oberstdorf	ab				20.45	20.45
		Zug Nr				
Oberstdorf	ab					
Sonthofen	ab					
Immenstadt (735 m)	ab					
GGH (Allgäu)	ab					
Rotholz	ab					
Thalkirchdorf	ab					
Oberstdorf (789 m)	ab					
Horbathofen	ab					
Tüthenbach (Allg) 9791, 9792	ab					
Weimkenkirch	ab					
Wohlbrechts	ab					
Hergatz 980	ab		19.33			
Hergensweiler	ab					
Schlachters	ab					
Rehling	ab					
Oberreitnau	ab					
Lindau-Aeschach	ab					
Lindau Hbf (359 m)	ab		19.52	19.59	20.56	
Lindau Hbf	ab				21.06	
Bregenz 730, 10500	ab				21.18	
Lindau Hbf	ab		20.32	20.32	21.10	
Friedrichshofen	ab		20.56	20.56	22.43	

Kursbuch der Deutschen Bundesbahn 1972

Fahrzeiten der durchgehenden Züge München-Zürich (jeweils schnellste durchgehende Verbindungen)

	Fahrzeit	Zugnr.
1939		
München – Zürich	6'24"	D 182
Zürich – München	6'13"	D 183
1961		
München-Zürich	5'28"	D 92
Zürich-München	5'32"	D 97
1963		
München-Zürich	5'14"	D 94
Zürich-München	5'07"	D 95
1970		
München-Zürich	4'07"	TEE 56
Zürich-München	4'08"	TEE 57
1977		
München-Zürich	4'21"	D 266
Zürich-München	4'21"	D 267
1984		
München-Zürich	4'34"	IC 163
Zürich-München	4'24"	IC 162
1991		
München-Zürich	4'21"	D 362 + EC 96
Zürich-München	4'14"	EC 93
2001		
München-Zürich	4'13"	ICE 92
Zürich-München	4'25"	ICE 95
2011		
München – Zürich	4'10"	EC 194
Zürich – München	4'12"	EC 191

Fahrzeitvergleich 1972 TEE Bavaria und 2011 EC-Züge zwischen München und Lindau

	1972	2011
München – Kempten – Lindau	2'13''	2'34''
München – Memmingen – Lindau	-	2'13''
Lindau – Kempten – Lindau	2'15''	-
Lindau – Memmingen – München	-	2'16''
Aufenthalt in Lindau Hbf. (Lokwechsel)	0'5''	0'7''

sich die Fahrzeitentwicklung zwischen Zürich und München über den längeren Zeitraum von mehr als 70 Jahren, dann ergibt sich: Bis in die 1970er Jahre gab es Fahrzeitverkürzungen. Seitdem gibt es Stillstand und teilweise wieder Fahrzeitverlängerungen (siehe Kasten links).

Die damals derart kurze Fahrzeit auf der Strecke Lindau – München bzw. auf der gesamten Verbindung Zürich – München kam zustande durch:

- den baulichen Zustand der zweigleisigen Strecke München-Lindau, der deutlich besser als heute war und eine Durchschnittsgeschwindigkeit zwischen Kempten und Lindau von 90 km/h ermöglichte. Eine solche Durchschnittsgeschwindigkeit ist heute aufgrund des teilweise schlechten Zustands einzelner Streckenabschnitte nicht mehr möglich. Ohne einen aktuellen Einblick in die La (das Langsamfahr-Verzeichnis) zu haben, weiß ich bereits von meinen Fahrten jüngerer Datums auf dieser Verbindung, dass zwischen Biessenhofen und Kempten sowie zwischen Hergatz und Immenstadt auf Grund des Streckenzustandes sicher nicht mehr als 100 (wenn überhaupt) km/h gefahren werden kann. Beispielsweise fahren die Züge durch den (kurzen) Tunnel bei Oberstaufen mit 30 km/h. Vor einigen Jahren war hier noch eine La (Langsamfahrstelle) ausgewiesen, in-

zwischen wurde diese – wie dies heute Unsitte ist - in den Fahrplan „eingearbeitet“.

- durch die Leistung des TEE-Triebwagens, später durch die hohe Leistung der Lokomotive 210 zustande (2.500 PS Motorenleistung mit einer zusätzlichen Lycoming Gasturbine von 1.200 PS), welche u.a. die hochwertigen Reisezüge zwischen Lindau und München bis zu ihrer Ausmusterung bzw. ihres Rückbaus bespannte.
- durch die kürzeren Aufenthalte auch an den Grenzbahnhöfen (in Lindau beim TEE Bavaria teils maximal 5 Minuten; trotz Lokwechsel, Zoll und Paßkontrolle!)

Die heutige Deutsche Bahn AG will ja oft dort, wo es für die Fahrgäste und für einen sinnvollen Fahrplan schädlich ist, Minuten Zeit schinden. Und rechtfertigt dann beispielsweise damit, dass auf der Strecke Zürich – München der Inselbahnhof in Lindau nicht mehr angefahren werden könne. Doch allein der Lokwechsel auf dem Inselbahnhof dauert heute zwei Minuten länger als vor rund vier Jahrzehnten – sieben anstelle von fünf Minuten. Würde man den deutschen Streckenabschnitt nur wieder in den – deutlich besseren - Zustand von vor vier Jahrzehnten versetzen, könnte die Reisegeschwindigkeit nochmals erheblich verkürzt werden.



Entscheidend ist der Nah- und Regionalverkehr

Der folgende Text ist eine Zusammenfassung der Thesen des Vortrages, den ich am 14.10.2011 auf dem „Bahnhofskongress Lindau-Stuttgart“ im Hotel Bayerischer Hof, Lindau, hielt.

1. Dominanz des Nahverkehrs

Aller Internationalisierung und Globalisierung zum Trotz: Verkehr ist nach wie vor zum erdrückend überwiegenden Teil eine Sache der Nähe. Das dokumentieren die Angaben in der Grafik unten.

Die Zahlen von 2002 haben sich nach Auskunft des Bearbeiters seither nicht wahrnehmbar verändert. So ergibt sich zum Beispiel:

- 60 % aller menschlichen Wege werden im Entfernungsbereich unter 20km zurückgelegt.
- Aber auch ca. 80 % aller Reisendenkilometer (Wegeanzahl multipliziert mit der Wegelänge) werden im Entfernungsbereich unter 100km zurückgelegt,
- Fernreisen mit mehr als 100 km Entfernung sind beim Durchschnitt der Bevölkerung ein sehr seltenes Ereignis, das im Mittel ca. alle 6 Wochen auftritt.

In Bezug auf Entscheidungen für den Eisenbahnverkehr rund um Lindau sind daher – wie überall – in erster Linie die Belange des Nahverkehrs relevant, der Fernverkehr darf nur eine marginale Rolle spielen.

Die Lage des Bahnhofes in Lindau darf also nicht an den – tatsächlichen oder vermeintlichen – Wünschen oder Bedürfnissen des Fernverkehrs festgemacht werden.

2. Perspektive des Fernverkehrs – Eurocity München-Zürich

2.1 Planungsphilosophie „so schnell wie möglich“

Diese Perspektive muss heute aus verkehrswissenschaftlicher Sicht als veraltet gelten. Sie dominiert in Deutschland jedoch weiterhin die Praxis – sie orientiert Infrastrukturplanung ausschließlich an den technischen und finanziellen Möglichkeiten, die Notwendigkeiten der Fahrplangestaltung spielen keine Rolle.

So auch bei der Fernverkehrsstrecke Zürich – München. Diese wird vor allem mit dem Argument der Reduktion der Gesamtfahrtzeit begründet. Deshalb sei ein Halt auf der Insel Lindau zeitlich nicht machbar. Nun legen jedoch die derzeit verfügbaren Unterlagen den Schluss nahe, dass die Fahrtzeit Memmingen-Lindau im elektrischen Betrieb mit Neigetechnik mit 47 Minuten vorgesehen ist. Die uns vorliegenden Unterlagen aus dem Jahr 1997 weisen für den Dieselbetrieb mit Neigetechnik jedoch eine Fahrzeit von 46 Minuten aus.

Was heißt das? Erstens liegt damit auch die Fahrtzeit Lindau – Memmingen im Trend der vergangenen 15 Jahre, Fahrzeiten werden aufgrund von mangelhafter Fahrzeug- und Infrastrukturinstandhaltung immer weiter verlängert. Zweitens ist es technisch kein Problem, elektrisch mehrere Minuten schneller zu fahren als mit Diesel. Damit aber wird das Argument, ein Halt des EC auf dem Inselbahnhof sei aus zeitlichen Gründen nicht realisierbar, widerlegt.

2.2 Planungsphilosophie „so schnell wie nötig“

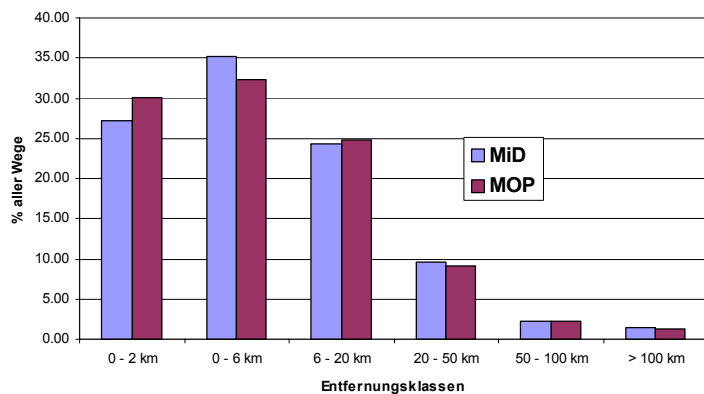
Diese gilt seit Jahrzehnten in der Schweiz und wird auch in Deutschland insbesondere im Nah- und Regionalverkehr seit den frühen 1990er Jahren angewandt. Der DB-Fernverkehr ignoriert sie nach wie vor weitgehend. Diese Philosophie orientiert Infrastrukturplanung an den fahrplantechnischen Notwendigkeiten und nimmt nur diejenigen Fahrzeitverkürzungen vor, die im Interesse möglichst attraktiver Anschlussbeziehungen in möglichst vielen Reiseketten notwendig sind.

Aufgrund der überaus leistungsfähigen Infrastruktur des Inselbahnhofes ist ein umfassender Anschlussknoten in Lindau naheliegend. Theoretisch wäre ein solcher auch in Bregenz denkbar, allerdings sprechen folgende infrastrukturellen Gründe gegen eine solche Lösung:

der Bregenzer Bahnhof verfügt nur über 5 Bahnsteigkanten, die Zufahrt aus Richtung Lindau ist nur 1-gleisig, würde also keine Paralleleinfahrten aus dieser Richtung erlauben Die Frage, ob das verkehrliche Potential für einen großen Anschlußknoten Lindau oder Bregenz größer ist, müsste genauer untersucht werden.

Für den Eurocity wäre die Einbindung in einen Knoten zur Minute 00 in Lindau möglich, wenn man die Fahrzeitgewinne, zwischen Lindau und Memmingen nicht voll ausreizt, sondern evtl. noch für einen Halt in Wangen nutzen würde. Ein Knoten zur Minute 00 würde vor allem die schnelle Anbindung des nördlichen Bodensee-Ufers an den EC ermöglichen.

Weglängenverteilungen MOP - MID 2002 im Vergleich



Verteilung der von Menschen zurückgelegten Wege. Der Großteil liegt im Entfernungsbereich unter 6 km. (MID und MOP sind zwei analoge Mobilitätsstudien.)

Fragen zur Kombi-Lösung

1. Orientierung der Reisenden – Einfachheit der Nutzung

Selbst dem Bearbeiter sind bei dieser Untersuchung mehrmals Verwechslungen von „Lindau Hbf.“ und „EC-Haltestelle Lindau-Reutin“ unterlaufen. Es muss befürchtet werden, dass sich immer wieder Reisende auf den Insel-Hauptbahnhof in der Erwartung eines Fernzughaltes verirren werden.

2. Servicefunktionen

Die Ausstattung des Bahnhofes Lindau mit Service-Funktionen (Fahrkartenschalter, Buchhandlung, Bäckerei etc.) ist für einen Bahnhof bei dieser Stadtgröße durchaus ungewöhnlich.

Wenn die kleine Stadt Lindau künftig zwei größere Bahnhöfe besitzen sollte, wird es außerordentlich schwierig (bis unmöglich) werden, beide Bahnhöfe dauerhaft adäquat mit diesen Servicefunktionen zu versehen.

3. „Anfang vom Ende“

In mehreren historischen Beispielen (z.B. Kempten) erwies sich die Herausnahme des Fernverkehrs als Anfang vom Ende eines innenstadtnahen Bahnhofes. Längerfristig kann für den Inselbahnhof solches nicht ausgeschlossen werden.

4. Dauerhafter EC-Halt ist nicht garantiert

Heute werden auch große Städte (z.B. Erlangen (105.000 Ew) und Bamberg (70.000 Ew) regelmäßig von Fernzügen ohne Halt durchfahren. Da die Strategie des DB Fernverkehrs ständig wechselt und keinerlei Prognostizierbarkeit gegeben ist, sollte die Stadt ihre Entscheidung für einen Bahnhofsstandort nicht an Zusagen des DB-Fernverkehrs orientieren.

5. Verpasste Anschlüsse

Die (Mitte Oktober 2011) geplanten Umsteigezeiten sind in der folgenden Aufstellung wiedergegeben:



Die Vorarlberger ÖBB-S-Bahn 2011 bei der Ausfahrt vom Hauptbahnhof Lindau von der Lindenschanze aus gesehen.

Die der Kombi-Lösung zugrundeliegenden Fahrpläne weisen für die Relationen aus Richtung Friedrichshafen stets zwei Umstiege auf den Eurocity mit zum Teil sehr nennenswerten Umsteigezeiten auf. Somit würde für die Relation Friedrichshafen-München stets die Verbindung über Ulm attraktiver, was für Lindau die Chancen auf einen dauerhaften Fernzughalt mindert. Zweimaliges Umsteigen im Abstand von wenigen Minuten macht auch Reisen vom übrigen nördlichen Bodensee-Ufer mit dem Eurocity uninteressant.

Aufgrund der nicht knotengerechten Kantenlänge Memmingen-Lindau werden die Anschlüsse Richtung Bregenz ohnehin systematisch verpasst. Somit wäre aus der Perspektive des Eurocity-Produktmanagers die Kombi-Lösung abzulehnen.

Vergleich der Umsteigezeiten

Fett = Studentakt	Fahrplan 2011	Zielzustand	Umsteigeort:
IRE Südbahn – EC München	19'	16'+ 8'	
IRE Südbahn – REX München	-	5'	Lindau-Reutin
IRE Südbahn – REX Bregenz	6'	16'	
IRE Singen – EC München	-	4'+ 8'	Lindau Hbf
IRE Singen – RE Kempten	-	11'	
IRE Singen – REX Bregenz	-	4'	Hbf + Reutin
ALX / RE Kempten – EC Zürich	53'	8'	
REX Lindau Hbf – EC München	-	8'	
RB Friedrichshafen – EC Zürich	30'	14'+ 11'	
RB Friedrichshafen – REX Bregenz	33'	35'	
Shuttle Lindau Hbf – EC Zürich	-	11'	
IRE Singen – EC Zürich	-	44'	
RB Friedrichshafen – REX Bregenz	-	35'	

Fazit

Unter dem Eindruck weltweit eskalierender Schuldenkrisen erscheint der Gedanke der Kombi-Lösung unzeitgemäß.

Der Inselbahnhof weist für alle heute denkbaren Entwicklungen eine völlig ausreichende Leistungsfähigkeit auf und muss lediglich modernisiert werden. Es erscheint nicht plausibel, warum zusätzlich dazu Fernbahnhofs-kapazitäten geschaffen und dauerhaft unterhalten werden müssen.

Wolfgang Hesse

Integraler Taktfahrplan, Stuttgart 21 und die Bodensee-Region

Die Diskussion um die künftige Anbindung und Bedienung der Region Allgäu-Bodensee und speziell der Stadt Lindau mit ihrem Inselbahnhof durch den Bahn-Fern- und Regionalverkehr tritt zur Zeit in ein entscheidendes Stadium. Dazu haben nicht zuletzt die bevorstehenden Projektentscheidungen zu Stuttgart 21 und zur EuroCity-Strecke München - Lindau - Zürich beigetragen.

Bei so weitreichenden (und teuren) Infrastrukturplanungen sollte es das oberste Ziel sein, das Gesamtsystem Bahn zu verbessern, für die Reisenden kundenfreundliche Fahrpläne mit günstigen Anschlüssen in möglichst viele Richtungen anzubieten und damit optimierte Transportketten zu schaffen. Dies wird z.B. in der Schweiz, aber ansatzweise auch in einigen deutschen Ländern und Regionen mit Hilfe des *Integralen Taktfahrplans (ITF)* seit Jahren erfolgreich praktiziert.

Leider ist bei den meisten jüngeren Infrastrukturplanungen der Deutschen Bahn (DB) die deutliche Tendenz zu beobachten, kurzfristigen politischen Motiven und vermeintlichen ökonomischen Zwängen vor den oben genannten Belangen den Vorrang zu geben, sich dabei auf wenige Verkehrskorridore zu konzentrieren und die Optimierung des Gesamtsystems, die gleichmäßige Bedienung der Fläche sowie die Herstellung günstiger Fahrpläne und Anschlüsse zu vernachlässigen (vgl. [Hesse 2006]).

So spielen bei der DB-Planung für den Tiefbahnhof Stuttgart („S21“) und die Neubaustrecke Stuttgart - Ulm die für einen guten ITF erforderlichen Streckenfahrzeiten überhaupt keine Rolle und alle bisher von der DB vorgelegten Fahrpläne weisen für die gesamte Knotenkette Stuttgart - Ulm - Augsburg - München zufällige und teilweise sehr ungünstige Knotenzeiten auf, die unweigerlich zu langen Umsteigezeiten für eine Vielzahl von Reisenden führen. Behält man dagegen den bestehenden Stuttgarter Kopfbahnhof bei und beschränkt sich auf einen ge-

mäßigten Ausbau der Strecke Stuttgart - Ulm mit ca. 7-8 Minuten Zeitgewinn, so lassen sich (für einen Bruchteil der jetzt veranschlagten Kosten) ITF-optimale Anschlussbedingungen in allen genannten Knoten schaffen (vgl. dazu [Hesse 2011]).

Für die Region Allgäu / Bodensee bilden diese Knotenbahnhöfe das Rückgrat für den gesamten Fern- und Regionalverkehr. Beim unten dargestellten Fahrplankonzept (Abb. 1) werden deshalb ein Verzicht auf S21 und ein gemäßigter Ausbau zwischen Stuttgart und Ulm angenommen. Daraus ergeben sich für Stuttgart, Ulm, Augsburg und München Fahrplanknoten zu den Minuten 00 bzw. 30, die wechselweise durch die jeweils stündlich verkehrenden ICE- bzw. IC-Linien von Frankfurt, Mannheim bzw. Karlsruhe bedient werden.

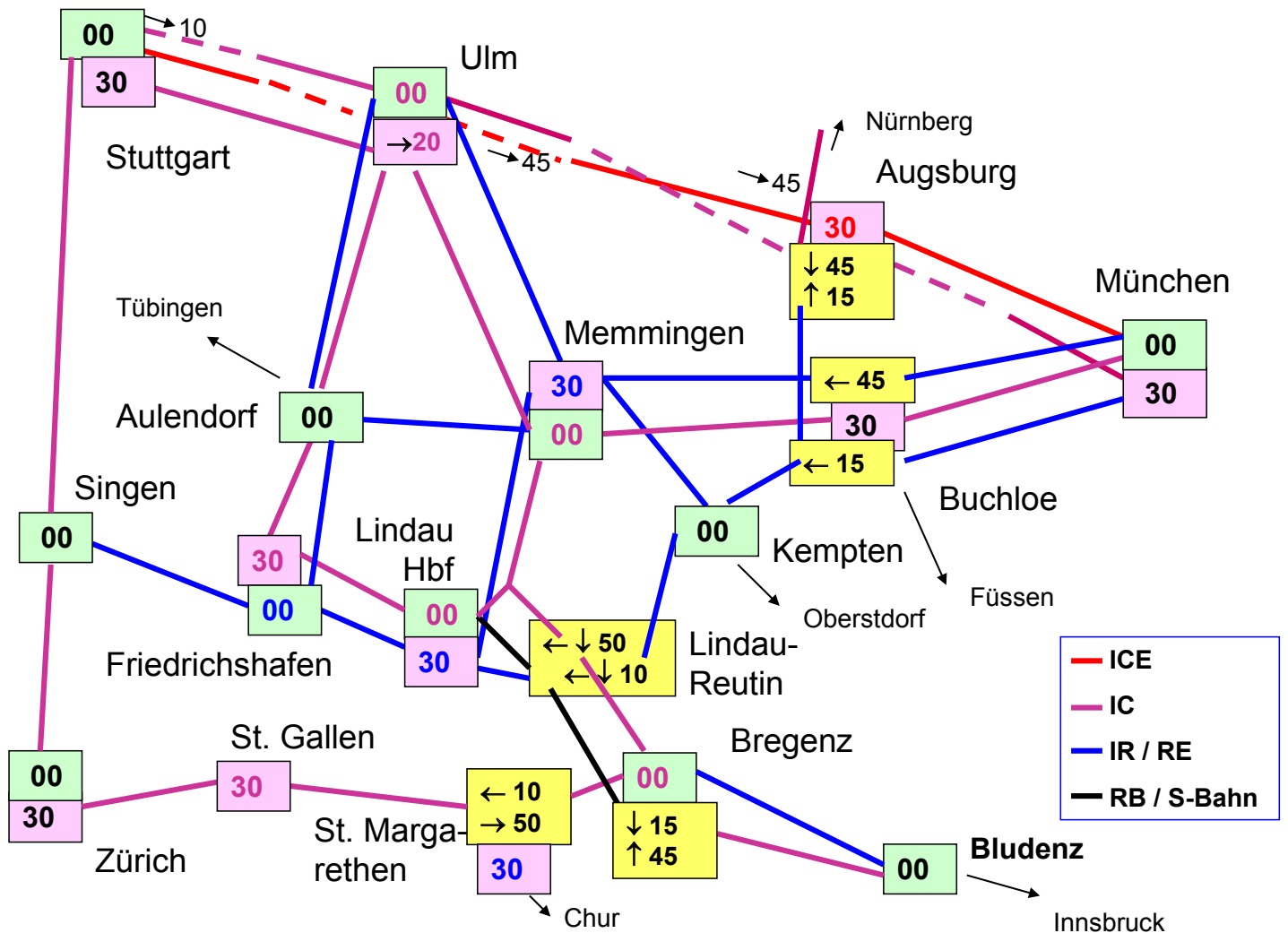
So treffen sich z.B. die IC-Züge zur Minute 00 in Ulm und bieten dort direkten Anschluss an den RE nach Memmingen und Kempten. In Memmingen kann so ein allseitiger RE-Knoten zur Minute 30 und in Kempten zur Minute 00 gebildet werden. Die EC-Linie von München über Lindau nach Zürich kann (entgegen der bisherigen Planungen von DB und Bayerischer Eisenbahn-Gesellschaft / BEG) zur Minute 00 durch Memmingen geführt werden; damit ließe sich eine zeitraubende Überholung des parallelen RE München - Memmingen - Lindau vermeiden. Von Stuttgart kann zumindest zweistündlich eine IC-Linie zur Minute 30 (in Ulm ca. zur Min. 20) über Memmingen (00) nach Lindau geführt werden und damit den EC München - Zürich auf diesem wichtigen Teilstück zum Stundentakt ergänzen.

Die entscheidende Frage für Lindau lautet: Zughalt im bestehenden Inselbahnhof, in Reutin, in beiden Bahnhöfen oder (für den Fernverkehr) überhaupt kein Halt? Für die Beibehaltung des Inselbahnhofs sprechen viele gute Argumente (vgl. dazu die anderen Beiträge dieser Broschüre) und auch aus Sicht des Fahrplans ist diesem eindeutig der Vorzug zu geben. So bieten sich Umsteigeknoten für den Regionalverkehr zur Minute 30

und für den Fernverkehr zur Minute 00 (mit Übergängen auf halbstündlich verkehrende S-Bahnen) an.

Eine Besonderheit bildet hier die EC-Linie München - Zürich. Der Wunsch, durch Auslassen des Inselhalts und Einsparen der Wendezeit eine (wenn auch geringfügige) Fahrzeitverkürzung zu erreichen, ist verständlich und hat aufgrund der Schweizer Ko-Finanzierung ein besonderes politisches Gewicht. Er könnte sogar durch ein zusätzliches Argument verstärkt werden, wenn sich nur auf diese Weise ein (wünschbarer) Fahrplanknoten zur Minute 00 in Bregenz erreichen lässt. Dies hängt wiederum vom Ausbau der Strecke Memmingen - Lindau und vom eingesetzten Rollmaterial (Neigetechnik?) ab.





Fern-/IR-Verkehrsnetz Allgäu / Bodensee

Als Kompromiss wurde die sogenannte Kombilösung ins Spiel gebracht: Fernverkehrshalt in Reutin, aber Beibehaltung von Lindau Hbf als Regionalknoten und Halt für die Fernzüge in bzw. aus Richtung Stuttgart. Bei einer Ankunftszeit ca. zur Minute 50 (aus München, entsprechend 10 aus Bregenz) lässt sich in Reutin (per IC oder S-Bahn) eine direkte Verbindung nach Lindau Hbf zum dortigen 00-Knoten schaffen. Der Charme dieser Lösung liegt in der guten Anbindung aller umliegenden Fahrplanknoten (vgl. Abb. 1) - einschließlich Kempten, falls zwischen Lindau und Kempten mit Wendehalt (und Umsteigemöglichkeit) in Reutin Neigetechnik-Züge eingesetzt werden und Bregenz / St. Margarethen, wo gute Anschlüsse in Richtung Bludenz - Innsbruck bzw. Chur bestehen sowie in der Kompatibilität zu den bisherigen, teilweise fest etablierten Fahrplänen.

Nachteilig wirkt sich für die EC-Fahrgäste in/aus Richtung Lindau Insel der zusätzliche Umsteigehalt in Reutin aus. Dieser Nachteil sollte sich durch eine gute Umsteige-Verbindung (vgl. oben) jedoch zumindest abmildern lassen. Beispiele und Vorbilder für solche betriebsbedingten Vorort-Halte finden sich z.B. in Köln-Deutz oder Frankfurt(M) Süd.

Dem Argument, die Kombilösung sei zu teuer, kann man entgegenhalten, dass die Wiedereinrichtung eines Festland-Haltepunkts in Lindau-Reutin für den Regionalverkehr in jedem Falle wünschenswert und für eine S-Bahn (die diesen Namen verdient) unabdingbar wäre. Der zusätzliche Halt eines zwei-

stündlich verkehrenden EuroCity-Zuges ließe sich bei gutem Willen mit recht geringem Aufwand realisieren - als Vorbild für das jahrelange Funktionieren selbst eines provisorischen ICE-Halts kann der Bahnhof Jena-Paradies dienen. Eine solche Lösung käme auf jeden Fall billiger als der Neubau eines Reutiner Hauptbahnhofs - es sei denn; man wolle den historischen Lindauer Inselbahnhof der Immobilien-Spekulation opfern und damit einen Teil der Kosten auf diesem Wege wieder hereinholen.

Es bleibt zu wünschen, dass eine solche Radikalkur den Lindauer Bürgern und den vielen Touristen erspart bleibt, indem man sich rechtzeitig darauf besinnt, den gut funktionierenden und großzügig ausgestatteten Inselbahnhof und mit diesem ein seit 90 Jahren bewährtes, einzigartiges Empfangsportale der Stadt mit Alpen- und Seepanorama für künftige Generationen zu erhalten.

Literaturhinweis:

[Hesse 2006] W. Hesse: Deutsche Spinne oder Schweizer Netz? - Netz- und Fahrplanentwicklungen im Vergleich. In: Neue Wege auf alten Gleisen. Tagungsband 23. Horber Schienentage 2005, ProBahn Verlag 2005 und in: Eisenbahn-Revue International 2/2006, S. 98-102, Minirex Verlag, Luzern 2006

[Hesse 2011] W. Hesse: Stuttgart: Nullknoten ist möglich - Betriebskonzepte und Integraler Taktfahrplan in der Diskussion. In: Eisenbahn-Revue International, Heft 3/2011, S. 150-152, Minirex-Verlag, Luzern 2011

Bodensee-Region: Elektromobilität mit Zukunft

Bei der Bahn in der Bodensee-Region, der deutschen Bodensee-Region wohlgemerkt, ist immer vom Fernverkehr die Rede und dass man sich nicht abnabeln dürfe von internationalen Verbindungen. Dass der Nahverkehr eine Katastrophe ist, wissen alle. Dass hier seit 60 Jahren abgenabelt wird, das spüren auch alle. Nur warum?

Fernverkehr: So teuer und unwirtschaftlich wie möglich, Nahverkehr: Kaputtsparen

90 Prozent der Fahrgäste in der Region sind im Nahverkehr unterwegs. Für sie hat die Bahn nichts übrig. Denn die Bahn will hoch hinaus oder tief hinunter – im Fernverkehr - und das kostet viel Geld: Stuttgart 21, Lindau 21. Milliardengräber. Da hat man für den Nahverkehr nicht viel übrig. Die Strecken in der Region sind in einem katastrophalen Zustand. Die Technik ist oft aus dem vorletzten Jahrhundert, also weit über 100 Jahre alt. Nichts wurde faktisch renoviert oder modernisiert. Das fällt vor allem auf, wenn man in die Nachbarländer schaut. Rund um den Bodensee sind die Strecken in der Schweiz und Österreich modern, elektrisch und auf dem neuesten Stand. Es gibt am schweizerischen Bodenseeufer ein Drittel mehr Zughalte, moderne Halte mit idealen Bahnsteighöhen, mit neuen Wartehäuschen. Die Fahrzeuge sind die modernsten, die man kriegen kann, sie fahren abgasfrei und elektrisch. Und trotz der deutlich zahlreicheren Halte sind sie deutlich schneller, ja erreichen die Durchschnittsgeschwindigkeit eines Pkws auf dem Land.

Bahnverbindungen am Bodensee Ein Vergleich zwischen Deutschland und der Schweiz		
Strecke	Radolfzell – Lindau (D)	Schaffhausen – Rohrschach (CH)
Länge	83 km	80 km
Infrastruktur	1-spurig	1-spurig
Betriebsart	Diesel	Elektrisch
Anzahl Zwischenhalte	22	31
Fahrzeit	128 Minuten	107 Minuten
Durchschnittsgeschwindigkeit	39 bzw. 46 km/h (Regional-Express)	45 bzw. 64 km/h (Regional-Express)
Züge pro Tag und Richtung	27	36
Einwohner an der Strecke	ca. 142.000	ca. 106.000

Quelle: Harald Sauter, PRO BAHN

Geld wäre da

Dabei wäre auch bei uns für den Nahverkehr genug Geld da: Es gibt Regionalisierungsgelder, Trassenentgelte, Zuschüsse von Bund, Ländern und Gemeinden. Je weiter man „runter“ kommt von der Verteilungspyramide, je weiter man in die Regionen kommt, um so größer das Interesse am Bahnverkehr. Doch die Herren oben husten uns was. Die Bahn fährt im Nahverkehr auf Verschleiß oder grade eben so, dass grade noch was fahren kann. Dies beweist: Das Handeln der Herren in den oberen deutschen Bahnetagen, Herren die meist aus der Auto- oder Flugzeugindustrie kommen, ist gegen die Region, gegen die übergroße Mehrheit der Fahrgäste und gegen die Bahn. Die Herren wollen nicht, dass hier in der Region mehr Bahn gefahren wird. Dabei nimmt die Verkehrsleistung im Nahverkehr zu in ganz Deutschland. Der Fernverkehr dagegen stagniert oder nimmt gar ab.

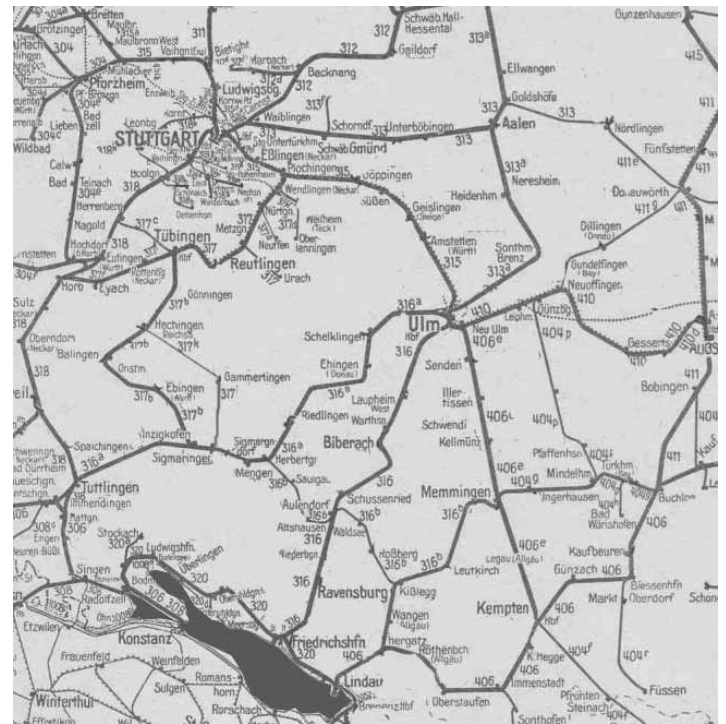
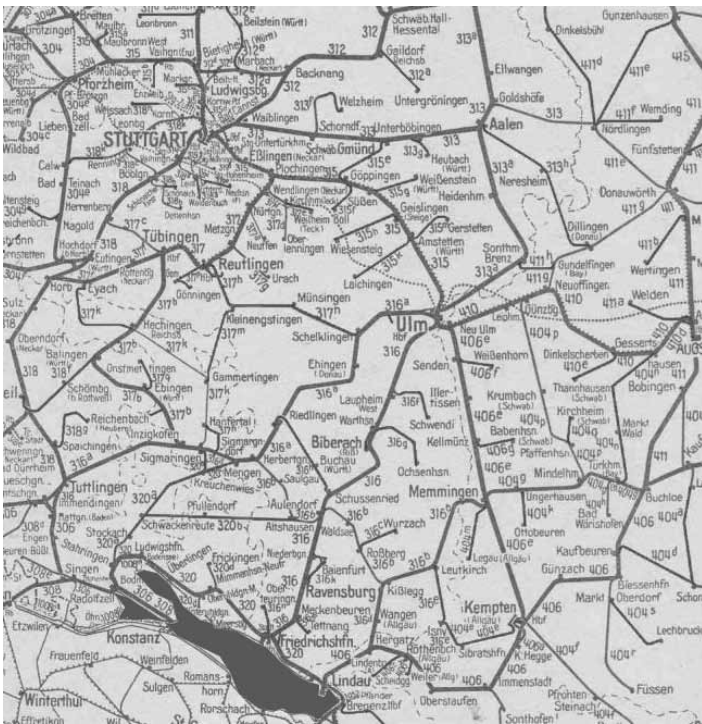
Das wäre die Chance. 60 Jahre lang wurden in Deutschland Bahnstrecken vernichtet. Das Netz ausgedünnt, zerstört, kaputtgefahren, Tabula rasa gemacht. Gleichzeitig setzte man systematisch Busse im Parallelverkehr ein, förderte die Politik auf allen Ebenen die Motorisierung und den Straßenbau bis zum Gehtnichtmehr. Fast eine Million Tote und Abermillionen Verletzte in ganz Deutschland waren die Folge. Quizfrage, wieviel Fahrgäste starben 2008 in Deutschland mit der Bahn?

Ein Mensch (in der Schweiz seit Jahren kein einziger!). Und Fahrer und Mitfahrer von Kfz? 3327. Das heißt bei uns starben in einem Jahr genau 3327 mal soviel Menschen im Kfz wie in der Bahn. Selbst wenn man die Verkehrsleistung (gefahrte Kilometer x Fahrgäste) als Bezugsgröße nimmt, war die Bahn 309 mal sicherer als der Pkw.¹

Doch die Bahn ließ man verkommen und faselte von Schnellstrecken, Magistralen durch ganz Europa, vergrub Milliarden in Bolzstrecken, die keine Fahrgastzuwächse brachten, sondern nur neue Schulden.

Und dann irrwitzige Projekte: den Bahnhof von der Insel holen, in Reutin Geld vergraben, sodass ein Pkw-Verkehrsblackout entsteht. Den Tourismus killen und den Leuten in der Region lange Wege und Umsteigen beschern. Das ist die Strategie. Dabei schaffen sie es nicht einmal, die Hauptstrecken zu elektrifizieren. Die Elektrifizierung der Südbahn von Friedrichshafen nach Ulm wird seit 1927 versprochen, die von München nach Lindau kommt auch nicht voran, obwohl sogar die Schweiz Geld mit dazu beiträgt. Wie peinlich. Man sollte sie alle vor Gericht stellen und einsperren, diese Herren. Aber viele örtliche Politiker machen mit, lassen sich von den Lobbyisten bequatschen, mit falschen Zahlen überschütten und träumen von einer unbestimmten Modernisierung. Immer verbunden mit gigantischen uneffizienten Neubauten. Pyramiden der Moderne, wie bei dem von der Bahn geplanten Bahnhof in Stuttgart, wie bei dem in Reutin. Dies ist eine falsche Modernisierung, vor allem keine für die Menschen der Region. Doch die dürfen die Zeche bezahlen. Das ist garantiert.

1 Quelle: Statistisches Bundesamt; EU energy and transport in figures 2010



Das deutsche Bahnnetz um den Bodensee 1951 links und 2011 rechts: Tabula rasa!

Die Lösung

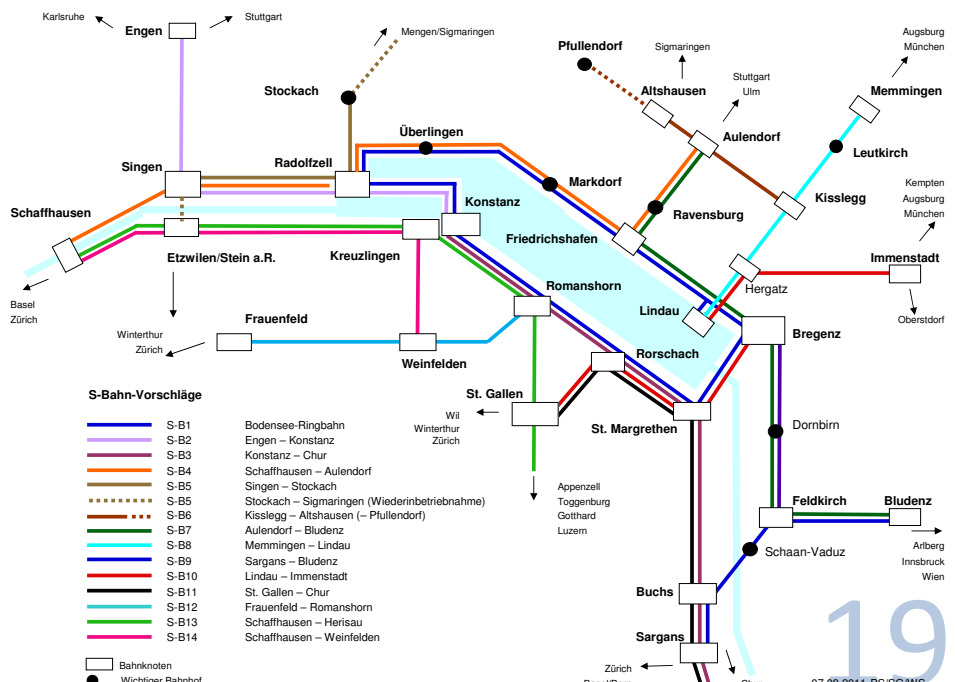
Dabei wäre in Lindau alles so einfach: Der Bahnhof bleibt auf der Insel. Zahlreiche vergessene Halte werden modernisiert und wiedereröffnet (z. B. Reutin, Zech, Aeschach, Oberreitnau, Schlachters, Hergensweiler). Die Bodensee-Gürtelbahn entlang des deutschen Ufers wird zweigleisig ausgebaut (zuerst mit neuen Kreuzungstrecken, also Doppelspurinseln versehen), elektrifiziert und modernisiert. Bahnsteige und Wartehäuschen werden hochgezogen. Bahnhöfe wieder eröffnet und mit Personal besetzt. Neigtechnik ist endlich problemfrei installiert. Taktverkehr wird, wie in der Schweiz und wie in Österreich, eingeführt (Halbstundentakt) und an den vertakteten örtlichen Busverkehr angeschlossen.

Internationale Zusammenarbeit: Einheitliches Netz, einheitliche Züge und Organisation. Regionale Steuerung. Fahrgastbeteiligung. Mitarbeiterbeteiligung in allen Fragen. Einheitliche

Preise und Rabatte. Verbilligte Netz- und Familienkarten. Schließlich wird das ganze Bodenseenetz elektrifiziert. Stillgelegte Strecken werden reaktiviert, neue Siedlungsgebiete mit neuen Strecken erschlossen. Die Lindauer Insel wird von Autos befreit. Der Autoverkehr überall entschleunigt (Tempo 30 in der Stadt, Tempo 15 in Wohngebieten, 100 auf der Autobahn). Damit und mit einer rigorosen Parkraumbewirtschaftung sorgt man für weniger Autoverkehr, Lärm, Dreck, Unfälle und Abgase. Der Fahrradverkehr wird zudem gefördert, dessen Netz ebenfalls ausgebaut - zu Ungunsten des Autos - und mit der Bahn effizient vernetzt. Gesundheit und Lebensqualität grassieren. Die örtliche Wirtschaft blüht auf, der Tourismus expandiert und wird gleichzeitig umweltfreundlich. Dies alles würde weit weniger kosten als die Hauptbahnhofsvernichtung bei „Stuttgart 21“ und bei „Lindau 21“. Dies wäre tatsächlich eine Bahn für alle. Ohne Nachteile für uns, die Natur und die Kreatur. Ein Verkehr mit menschlichem Antlitz.

Am Schweizer Bodenseeufer gibt es:
65% mehr Haltestellen bei 25% weniger Einwohnern
Eine um 40% höhere Reisegeschwindigkeit
Bei 30% mehr Haltestellen einen immer noch 10% schnelleren Verkehr
Eine 33% dichtere Zugfolge und den Halbstundentakt
Gut angeschlossene kleinere Gemeinden

Quelle: Bodensee-S-Bahn-Konzept



Ein alternatives Programm

Fünf-Punkte als eine Perspektive für Lindau

Die Debatte um den Lindauer Haupt- und Inselbahnhof und um Reutin wirkt teilweise defensiv und rückständig. Warum wird da ein gut 100 Jahre alter Bahnhof und sein Standort verteidigt? Warum soll man den Hauptbahnhof nicht dort einrichten, wo die Mehrheit wohnt und die Insel gewissermaßen „frei räumen“ für „Stadtentwicklung“? Einmal abgesehen von sachlichen Argumenten, die auch bei den gegenwärtigen Bahnverkehrs-Verhältnissen für den Beibehalt des Hauptbahnhofs auf der Insel sprechen (siehe den Beitrag „Behauptungen und Argumente“), macht der Inselbahnhof vor allem Sinn mit Blick auf die Zukunft.

In der benachbarten Schweiz wird seit gut eineinhalb Jahrzehnten gezeigt, dass der Schiene die Zukunft gehört, dass ein perfektes Schienensystem bei der Bevölkerung auf enorme Zustimmung stößt und den Tourismus belebt. Weltberühmt wurde dabei der Glacier-Express, der bereits Millionen Touristinnen und Touristen aus der ganzen Welt in seinen Bann zog. Die Bodensee-S-Bahn könnte im ähnlichen Maß zukunftsweisend und attraktiv werden. Und im Rahmen eines solchen Projekts wäre ein Inselbahnhof Lindau ein Juwel.

Wenn in Deutschland – anders als in der Schweiz – die Situation der Bahn als Ganzes deprimierend ist, so gibt es doch auch hierzulande auf der regionalen Ebene beeindruckende Beispiele eines erfolgreichen Schienenverkehrs. Solche Erfolge gibt es auf Usedom, in Karlsruhe, aber auch mit der Geißbockbahn (siehe Kasten auf Seite 23).

Hier wird dafür plädiert, in Lindau und in der Bodensee-Region diese Art dezentraler Erfolge im Schienenverkehr zu wiederholen. Wenn der Inselbahnhof in ein umfassendes Konzept für die Neugestaltung der Insel, für die Einbindung von Lindau in den Regional- und Fernschienenverkehr und in den Schienenverkehr rund um den Bodensee – Stichwort: Bodensee-S-Bahn – eingebunden wird, dann handelt es sich um ein offensives Verkehrskonzept. Wirtschaftsfachleute würden sagen: Ein solches Konzept hat enormes Marktpotential.

Ein alternativer Entwicklungsplan für Lindau im Interesse von Stadt und Bevölkerung lässt sich in dem folgenden Fünf-Punkte-Programm zusammenfassen¹:

Erstens

Der Hauptbahnhof bleibt der Inselbahnhof. Reutin wird wieder zu einem regionalen Bahnhof

Der Erhalt des Hauptbahnhofs auf der Insel ist keine Angelegenheit von Nostalgie. Es gibt dafür schlicht sachlich gute Argumente. Die Insel Lindau ist weiterhin das kulturelle, gesell-

schaftliche und touristische Zentrum der Stadt. Die Insel und der Hafen bilden die wesentlichen touristischen Attraktionen der Stadt Lindau. Der Tourismus spielt für die Stadt und die Region eine wichtige Rolle. Für den Tourismus sind Insel, Hafen, Hafepromenade und Altstadt entscheidend. Nur dort gibt es die wunderbare Verknüpfung von Schienen-, Fußgänger, Fahrrad- und Schiffsverkehr. Ein Inselbahnhof als Hauptbahnhof – in Verbindung mit dem bestehenden guten Stadtbussystem – sind wichtig dafür, dass die Insel nicht in einer Pkw-Flut erstickt.

In der Debatte über Reutin versus Inselbahnhof als Hauptbahnhof (siehe der Text „Behauptungen und Antworten“) wurde deutlich: Eine Integration des Inselbahnhofs in einen vertakteten Regional- und Nahverkehr ist in jedem Fall machbar; auch erscheint eine Einbeziehung des Inselbahnhofs in einen vertakteten Fernverkehr, unter Einschluss der Verbindung Zürich – Lindau – München, dann machbar, wenn der politische Wille vorhanden ist.

Im Übrigen ist ein Hauptbahnhof Lindau Insel auch nicht der „Sonderfall“, wie dies vielfach dargestellt wird. Auch in Freiburg (Breisgau), in Konstanz und in Bregenz – und dies sind nur Beispiele aus Süddeutschland und Vorarlberg – liegen die Hauptbahnhöfe in Stadtrandlage, aber nah am historischen Zentrum. Im badischen Freiburg befindet sich der Hauptbahnhof nur für rund 15 Prozent der Stadtbevölkerung in deren engeren Umfeld. Auch hier könnten rund 80 Prozent der Bewohner dieser Stadt argumentieren, dass ein neuer Hauptbahnhof, der weit mehr östlich des jetzigen Standorts liegen würde, deutlich mehr der realen Besiedelung entsprechen würde. Doch dies war und ist dort kein Thema. Vielmehr wurde vor rund einem Jahrzehnt ein neuer Freiburger Hauptbahnhof am Standort des alten Hauptbahnhofs gebaut. Die reale Erreichbarkeit des alten wie des neuen Freiburger Hauptbahnhofs hat auch wenig mit der Luftentfernung von den Wohnorten der Menschen, aber viel mit der in Freiburg fast optimal zu nennenden Organisation des öffentlichen Nahverkehrs per Straßenbahn zu tun – und nicht zuletzt mit der Fahrrad- und fußgängerfreundlichen Struktur dieser Stadt.

Interessant ist auch das Beispiel Venedig mit Venezia Santa Lucia als Hauptbahnhof auf der Insel und damit im historischen Zentrum (im „centro storico“). Keiner kommt auf die Idee, diesen Hauptbahnhof dorthin zu verlegen, wo die überwältigende Mehrheit der venezianischen Bevölkerung lebt – auf das Festland. Im centro storico lebt nur noch ein Sechstel der Bevölkerung. Die Gründe für den Beibehalt des Hauptbahnhofs auf der Insel sind ähnlich denjenigen, die für den Inselbahnhof Lindau als Hauptbahnhof genannt werden.²

1 Teilweise basiert der folgende Text auf Elementen, die in anderen Referaten auf dem „Bahnhofs-kongress Lindau-Stuttgart“ vorgetragen wurden, teilweise auf dem alternativen Programm, das bereits in dem Buch Inselkrimi Bahnhof Lindau (herausgegeben von Winfried Wolf, Klaus Gietinger, Karl Schweizer und Wolfgang Hesse, Berlin (Eigenverlag Winfried Wolf) 2004) im Jahr 2004 entwickelt wurde (dort Seite

81ff). Teilweise trugen Paul Stopper und ich auf dem 2011er Bahnkongress Entsprechendes vor (dies gilt insbesondere für die Ideen zur Bodensee-S-Bahn).

2 Auf der Insel Venedig leben noch knapp 60.000 Menschen, im Festlandbereich (Mestre und Marghera) jedoch 360.000.

Zweitens

Der Inselbahnhof wird restauriert.

Mit einer Instandsetzung des Gebäudes des Inselbahnhofs würde ein architektonischer Schatz gehoben. Die gesamte für die Stadt wichtige Hafensperrmauer würde damit qualitativ aufgewertet. Die Teilnehmerinnen und Teilnehmer des Kongresses „Lindau-Stuttgart“ waren bei einem Rundgang beeindruckt von diesem Gebäude im späten Jugendstil. Sie sahen auch diejenigen Seiten des Bahnhofs, die den meisten Menschen verborgen bleiben (etwa den Innenhof, der früher Teil der Bahnhofsbewirtschaftung war). Alle gelangten zur Überzeugung, dass dieses Gebäude mit Gleisanschluss ein enormes Entwicklungspotential hat, dass hier etwas „wachgeküsst“ werden müsste.

Drittens

Es kommt zu einer umfassenden Neugestaltung der Hinteren Insel

Es kommt zu einer besseren Integration der Hinteren Insel in die Altstadt-Struktur. Ziel ist es dabei, dieses große Areal besser in die Gesamtstruktur der Insel Lindau einzubeziehen. Dabei wird ein kleiner, südwestlicher – für den zukünftigen Bahnbetrieb und auch für eine spätere Bodensee-S-Bahn nicht benötigter – Teil des bisherigen Bahngeländes für neue Nutzungen frei. Aber auch anderes Gelände auf der Hinteren Insel könnte umgewidmet werden. Interessanterweise argumentierte der Schweizer Verkehrsplaner Paul Stopper von der Bodensee-S-Bahn-Initiative dafür, zu prüfen, ob das ziemlich große Gelände für Pkw-Abstellplätze auf der Hinteren Insel nicht deutlich verkleinert werden könnte – beispielsweise zugunsten von Grünflächen und Parkanlagen.

Denkbar wäre die Durchführung eines städtebaulichen Wettbewerbs für diese Um- und Neugestaltung der Insel Lindau mit Schwerpunkt Hintere Insel. Dieser müsste für die Bevölkerung

Lindaus transparent sein und ihr effektive Möglichkeiten der Einflussnahme bieten.

Viertens

In Lindau und Region werden – zusätzlich zu Reutin – mehrere neue Bahnhalte eingerichtet

Eigentlich geht es weniger um völlig neue Haltepunkte, als darum, dass frühere Haltepunkte und Bahnhöfe reaktiviert werden müssen. Von den vormals dreißig (!) Bahnhalt-Punkten, die es in der Stadt und im Landkreis Lindau gab (davon allein acht im Lindauer Stadtgebiet), müssen in Lindau selbst zumindest Reutin, Aeschach Richtung Allgäu, Oberreitnau und Zech wieder eingerichtet werden. Die Praxis erfolgreicher Bahnprojekte dokumentiert, dass die Nutzung der Schiene überall dort zunimmt, wo neue Haltepunkte eingerichtet werden und wo diese Haltepunkte sich in relativ dichtem Abstand zueinander befinden und im Schienenpersonennahverkehr im Takt angefahren werden. Dies wurde insbesondere in dem Referat von Wolf Drechsel auf dem Kongress „Lindau – Stuttgart“ herausgestellt und mit Beispielen aus der Bahnpraxis untersetzt.

Wenn die Bundesbahn auf der Südbahn – zwischen Ulm und Friedrichshafen – im Zeitraum 1960 bis 1990 den größten Teil ihrer Fahrgäste verlor, dann hatte dies auch mit der Schließung eines halben Dutzend Haltepunkten und Bahnhöfen auf dieser Verbindung zu tun. Umgekehrt ist die Verdopplung der Fahrgastzahl, die die 1993 neu gegründete „Geißbockbahn“ allein im Zeitraum 1993 bis 2002 erzielte, in erheblichem Umfang der Wiedereröffnung mehrerer Bahnhöfe und Haltepunkte geschuldet (darunter im übrigen demjenigen in meinem Heimatort Weißenau).

Entscheidend ist: Die erforderliche Stärkung der Schiene erfolgt in erster Linie mit der Stärkung des Nah- und des Regionalverkehrs. Auch in der aktuellen Debatte in Lindau wird in der Regel diese einfache Erkenntnis der Verkehrswissenschaft



beharrlich gelehrt und der Blick starr auf „Zürich – München“ gerichtet. Wer beim Thema Hauptbahnhof Lindau in erster Linie mit dem Schienenfernverkehr argumentiert, hat das Einmaleins der Mobilität nicht verstanden.³

Fünftens

Lindau wird integraler Bestandteil des Projektes Bodensee-S-Bahn. Die Stadt Lindau ist maßgeblicher Promoter für dieses Vorhaben

Auf dem Kongress „Lindau-Stuttgart“ 2011 hielt der Verkehrsplaner Paul Stopper aus Uster, Schweiz, als Vertreter der „Initiative Bodensee-S-Bahn“ ein überzeugendes Referat zum Thema Bodensee-S-Bahn. Er argumentierte in diesem auch aus der Perspektive dieses Projektes für den Standort Inselbahnhof als dem Hauptbahnhof. Nur im Inselbahnhof stünden ausreichend viele Gleise und Bahnsteigkanten für den erforderlichen „regionalen Taktknoten“ der Bodensee-S-Bahn zur Verfügung. Und wenn bereits der Taktknoten der Bodensee-S-Bahn im Inselbahnhof liegt, dann sollte – so der Verkehrsplaner Stopper - dort auch die Verknüpfung mit dem übrigen Schienennah- und dem Eisenbahnfernverkehr erfolgen.

Dem Projekt Bodensee-S-Bahn kommt aus meiner Sicht eine enorme Bedeutung für alle Orte und Städte in der Bodensee-Region zu – für die deutschen, österreichischen, Liechtensteiner und Schweizer. Mit der Verwirklichung dieses Vorhabens könnte sich der Bodensee zur Vorbildregion für einen sanften und familienfreundlichen Tourismus und für eine nachhaltige Verkehrsorganisation entwickeln. Es gibt kaum eine andere Region in Europa, in der es die Möglichkeit für eine vollständige, mehrere Hunderte Kilometer Strecken umfassende Vernetzung von Bahn-, Schiffs-, Bus-, Fahrrad- und Fußgänger-Verkehren gibt.

Ideal ist hier auch der länderübergreifende Aspekt – die Entwicklung der gesamten Euregio Bodensee in diesem Sinn. Für die Bodensee-S-Bahn sollte möglichst eine neue gemeinsame Gesellschaft gegründet werden, die von allen Eisenbahnunternehmen der Region gemeinsam getragen würde. An deren Spitze muss ein Team mit leidenschaftlichen Menschen stehen, die von der Bahn kommen, die umfassende Kenntnisse über den Schienenverkehr haben und die ihre Bahn lieben. Ein solches internationales Gemeinschaftsunternehmen hätte eine eigene, wie es heute heißt, „Corporate Identity“ mit entsprechendem Logo, mit einer einheitlichen Farbgebung und mit einem gemeinsamen Marketing – ähnlich dem überaus erfolgreichen Lindauer Stadtbuss. Dies würde weit mehr identitätsstiftend wirken als eine bloße Fahrplan-Kooperation der verschiedenen Bahnen. Die Vernetzung sollte mit einer spezifischen MobilityCard, einer Art „Rundum sorglos – Bodenseemobil“-Karte verbunden sein, die für einen bestimmten Zeitraum, in vielen Fällen die Urlaubszeit, die freie Fahrt auf allen

3 90 Prozent der menschlichen Bewegungen (Gänge, Fahrten) liegen im Bereich von unter 40 km. Im Schienenverkehr liegen 90 Prozent aller Fahrten im Bereich Nah- und Regionalverkehr mit einer durchschnittlichen Entfernung von rund 40 km. Der Anteil des Schienenpersonenfernverkehrs macht nur zehn Prozent aller Zugfahrten aus. Nimmt man ausschließlich das Segment des Fernverkehrs – das sind Zugfahrten mit IC/EC, ICE und in Nachtzügen bzw. mit Autoreisezügen – dann liegt die durchschnittliche Reiseweite selbst hier bei lediglich 250 km. Das heißt, selbst als Fernverkehrsstrecke ist die Verbindung Zürich – München eine für den Schienenfernverkehr nicht repräsentative, eine außergewöhnlich lange Strecke.

Schiffen, in allen Bahnen, in allen Stadtbussen und – natürlich vor allem – mit der Bodensee-S-Bahn gestattet.

Es sei hier daran erinnert, dass es noch vor vier Jahrzehnten völlig unwahrscheinlich erschien, dass ein dreihundert Kilometer langer Fahrradfernweg massenhaft befahren und zu einem touristischen Highlight werden könnte. Doch genau dies geschah im Fall des Donau-Radweges. Allein auf dem rund 300 km langen Streckenabschnitt Passau – Wien radeln inzwischen in jedem Jahr 300.000 Menschen. Dabei legen rund 70.000 Radlerinnen und Radler die gesamte Strecke auf dem Fahrrad zurück. Die übrigen absolvieren die Strecke in der Regel kombiniert mit Fahrrad, Donauschiff und Bahn. Entlang der Strecke entwickelte sich eine spezifische, auf Fahrrad Fahrende und auf Familien abgestimmte Tourismusbranche.

Ohne dem Donau-Radweg seinen Charme absprechen zu wollen – ich radelte selbst die Strecke in den 1980er Jahren - sei hier doch die These aufgestellt, dass das hier skizzierte Projekt Bodensee-S-Bahn im Verbund mit Radfahren und Schiffsverkehr ein Potential hat, das im Vergleich zum Donau-Radweg nochmals deutlich größer ist. Allein die Tatsache, dass es hier eine „Rundverkehrsstrecke“ gibt, dass die im Vergleich zum Donau-Fernradweg ähnlich lange Strecke rund um den See an allen Orten einen Startpunkt haben kann, der zugleich der Endpunkt ist, hat einen besonderen Reiz.

Option autofreie Insel Lindau

Einen besonderen Charme dieses Projekts sehe ich auch darin, dass mit ihm zumindest indirekt eine Kritik an der immer noch verbreiteten Auto-Orientierung in der Region verbunden ist: Bestehende Projekte zum weiteren Ausbau des Straßennetzes werden mit der Bodensee-S-Bahn faktisch in Frage gestellt. Die immer noch drohende Perspektive einer Autobahn – oder einer Autobahn-ähnlichen Verbindung – am Nordufer des Bodensees (faktisch fehlt hier nur noch die Verbindung Überlingen - Lindau) wird mit der Bodensee-S-Bahn hoffentlich endgültig verhindert. Die Verwirklichung einer solchen Bodensee-Nordufer-Schnellstraße (mit Autobahn-ähnlichen Teilstrecken und vierspurig ausgebauten „Umgehungsstraßen“) würde einen enormen Zustrom von Autos an den Bodensee und damit eine erhebliche Abwertung der Region für die Bevölkerung vor Ort und für den Tourismus mit sich bringen. Doch genau die Steigerung des Autoverkehrs am und um den See haben sich maßgebliche Institutionen der Region zum Ziel gesetzt – gesponsert von der Autoindustrie und Autozulieferern wie ZF und mtu-Daimler-Rolls Royce. So plädierte Anfang 2011 die „Bodensee-Tourismus GmbH“, zu der sich mehrere Landkreise und Kantone in der Bodensee-Region zusammengeschlossen haben, dafür, „den Bodensee zur Leuchtturmregion des Automobilsommers 2011“ zu machen.⁴

Auf der anderen Seite könnten sich im Zusammenhang mit dem Projekt einer Bodensee-S-Bahn in Zukunft Städte und Orte als ganz oder weitgehend autofrei vermarkten. Lindau ist eigentlich prädestiniert dafür, als „autofreie Insel“ eine Vorreiterrolle einzunehmen. Immerhin existieren bereits Zusammenschlüsse von Orten in der Schweiz, in Österreich, in Norditalien und in Bayern, die auf den Markterfolg autofrei setzen.

4 Die „Mobilität zu Wasser, zu Lande und in der Luft“ müsse „gebündelt“ werden. Die Schiene taucht in dieser Konzeption erst gar nicht auf. Nach: Südkurier vom 13. Januar 2011.

Regionale Erfolge im Schienenverkehr

Der Gedanke, auf regionaler Ebene – in unserem Fall in Lindau und mit der Idee einer Bodensee-S-Bahn - an einer Bahn der Zukunft zu arbeiten, ist so neu nicht. Grundsätzlich muss natürlich alles getan werden, um die fatale Entwicklung der Bahn in Deutschland als Ganzes zu stoppen und um auch hierzulande eine Bürgerbahn und Flächenbahn nach dem Vorbild der Schweiz zu entwickeln. Die Erfahrung lehrt jedoch, dass für eine solche Zielsetzung das Engagement und praktische Beispiele vor Ort – auf der regionalen Ebene – mindestens so wichtig sind wie die „Große Bahn-Politik“.

Es gibt auch in Deutschland auf regionaler Ebene bereits vorbildliche Bahnprojekte. Das gilt für Usedom. Und das gilt für die Region Karlsruhe. In beiden Fällen führte das wunderbare Engagement und die Kreativität überzeugter Eisenbahner vor Ort dazu, dass sich in diesen Regionen der Bahnverkehr phantastisch entwickelte. Die Zahl der Fahrgäste konnte jeweils im Zwanzig-Jahres-Zeitraum um rund das Zehnfache gesteigert werden. Ansatzweise gilt dies auch für die zwischen Aulen-

dorf und Friedrichshafen verkehrende Bodensee-Oberschwaben-Bahn (BOB), besser bekannt unter dem Namen „Geißbockbahn“. Diese konnte im Vergleich zum vorausgegangenen Bundesbahn-Bahnbetrieb immerhin eine Verdopplung der Fahrgastzahlen erreichen.

Interessant ist dabei: Die Erfolge in Usedom und Karlsruhe wurden mit „integrierten regionalen Bahnen“ erzielt. Das heißt: Die entsprechenden Bahnbetreiber-Gesellschaften (die UBB in Usedom bzw. die KVB in Karlsruhe) kontrollieren den Bahnbetrieb (sie verfügen über das entsprechende „Material“ wie Züge und über das Personal in diesen Zügen; und sie fahren nach Fahrplan auf den vorgegebenen Strecken). Sie sind, wie es offiziell heißt, ein „EVU“, ein „Eisenbahn-Verkehrsunternehmen“. Ihnen gehört jedoch zugleich die Schieneninfrastruktur. Sie sind damit auch ein „EIU“, ein „Eisenbahn-Infrastrukturunternehmen“.¹ EVU und

¹ Die Unterscheidungen in EVU und EIU wurden erst in jüngerer Zeit und durch die EU eingeführt. Sie sind Teil der Privatisierungspolitik, die die EU betreibt. Diese

EIU in einer Hand meint: Es handelt sich um ein integriertes Schienenunternehmen.

Die Geißbockbahn ist jedoch ausschließlich ein Eisenbahn-Verkehrsunternehmen. Sie fährt auf einer Infrastruktur, die der Deutschen Bahn AG gehört. Sie zahlt an die DB AG für die Nutzung von Trassen und Bahnhöfen Entgelte. Die Geißbockbahn leidet unter dem Diktat überhöhter Trassenpreise und einer unzureichenden Qualität dieser Infrastruktur. Als erfolgreiche Bahnmodelle in der westlichen Bodensee-Region können auch der „Seehas“ und das „Seehäsele“ genannt werden.

läuft darauf hinaus, dass die Infrastruktur ggfs. im Eigentum der Staaten bleiben und als Ganzes (Monopol) vorgehalten werden kann. Gleichzeitig soll der Bahnbetrieb offen „für den Wettbewerb“ sein. Damit aber wird ein System Schienenverkehr, das seit 170 Jahren auf der Einheit von Betrieb und Infrastruktur basierte, willkürlich auseinandergerissen. Dies resultiert in enormen Synergieverlusten, deutlich höheren Kosten, in einem Abbau von Service und Transparenz und nicht zuletzt auch in einem Abbau der im Schienenverkehr sprichwörtlich hohen Sicherheitsstandards.

Natürlich gibt es bei einem Projekt wie dem hier vorgestellten Fünf-Punkte-Programm für Lindau – und ganz besonders bei der Bodensee-S-Bahn – das Totschlagargument: Wir leben in Zeiten leerer Kassen; dafür gäbe es kein Geld. Ohnehin seien die politischen Chancen einer Realisierung nicht gegeben. Ich halte diese zwei Einwände heute mehr als bei unserem letzten Kongress in Lindau im Jahr 2004 für nicht überzeugend.

Im Jahr 2011 – nach der Klimakonferenz von Ende 2009 in Kopenhagen, nach der „Deepwater Horizon“-Katastrophe im Golf von Mexiko 2010 und vor dem Hintergrund von „Peak Oil“ (mit erneut hohen und perspektivisch weiter steigenden Ölpreisen) und mit dem Wissen von „Peak Soil“ (mit einer weltweit verstärkten Hungersnot aufgrund des Einsatzes von Agrokraftstoffen)⁵ – ist klar, dass ein Beibehalten der Autoge-

⁵ „Peak Oil“ (wörtlich: „Öl-Spitze“) meint den Zeitpunkt, an dem das Maximum an Öl aus der Erde gepumpt wird. Bei dann gleichbleibendem Angebot und weiter steigender Nachfrage müsste dies nach der Logik der kapitalistischen Marktwirtschaft zu sprunghaft steigenden Ölpreisen führen. „Peak Soil“ (wörtlich: „Boden-Spitze“) meint, dass auch der landwirtschaftlich nutzbare Boden absolut begrenzt ist, dass irgendwann das Maximum dessen erreicht ist, was an Erdboden für die Ernährung der Menschheit genutzt werden kann. Und dass der „Ausweg“, den die Verteidiger der Automobilität mit den „Biokraftstoffen“ predigen, nur das eine heißt: „Peak Soil“ wird früher eintreten; der Anbau von Agrokraftstoffen muss die grundsätzlich gegebene Bodenknappheit beschleunigen. Bereits heute ist der in den USA und in Europa massiv geförderte Anbau von Agrokraftstoffen für den enormen Anstieg der Preise für agrarische Erzeugnisse, den es seit 2007 gibt mitverantwortlich – und damit mitverantwortlich für den Welthunger.

sellschaft oder gar deren Intensivierung die Gesellschaft in rein finanzieller Hinsicht, aber auch hinsichtlich der Belastungen für Menschen, Umwelt und Klima teuer zu stehen kommt. Geld an sich spielt bei Verkehrsprojekten immer dann keine Rolle, wenn es sich um zerstörerische und verkehrspolitisch unsinnige Projekte handelt – siehe Stuttgart 21. Die politischen Möglichkeiten für eine Verkehrswende sind mit der Bildung einer grün-roten Landesregierung in Baden-Württemberg deutlich bessere als je zuvor. Nach den OB-Wahlen in Lindau im Februar 2012 könnten sich ebenfalls neue Perspektiven eröffnen. Professor Heiner Monheim schlug in seinem Schlusswort auf dem Bahnhofskongress Lindau – Stuttgart am 15. Oktober 2011 vor, dass Verkehrskongresse in Lindau und auf der Insel zu einer festen Institution werden sollten. Das wäre zweifellos eine wunderbare Perspektive, bei der sich aus dem Engagement gegen ein einzelnes Projekt, das Schienenverkehr und Stadtqualität zerstört, etwas Bleibendes und für eine zukünftige nachhaltige Verkehrspolitik Wichtiges herausbilden würde. In jedem Fall ist festzuhalten: Für das hier skizzierte alternative Programm in Lindau und generell für eine nachhaltige Verkehrs- und Bahnpolitik sprechen überzeugende Argumente. Wer diese Alternativen ablehnt oder ignoriert, folgt der Devise, die im letzten Chart des Referats von Paul Stopper zu lesen war: „Meine Meinung steht fest. Bitte verwirren Sie mich nicht mit Tatsachen“.

Eisenbahn, Bodenspekulation und Stadtzerstörung

Die Beispiele Lindau und Stuttgart

Mit drei historischen Rückblenden und acht Lehren

Referat auf dem „Bahnhofskongress Lindau-Stuttgart“ am 14. und 15. Oktober 2011 in Lindau/Bodensee¹

Die aktuelle Debatte um den Inselbahnhof Lindau muss in einem größeren Zusammenhang gesehen werden. Bei dem, was in Lindau debattiert wird, gibt es viele Parallelen zum Beispiel zu Stuttgart 21. Auch ist es sinnvoll, die Diskussionen in Lindau in einem historischen Zusammenhang zu sehen – dem der Ludwig-Süd-Nord-Bahn und des Baus der Eisenbahn über einen Bahndamm bis auf die Insel Lindau. Dann werden die Ziele, die mit einer Schließung des Inselbahnhofs und mit der Verlegung des Hauptbahnhofs nach Reutin verfolgt werden, deutlich. Im folgenden werde ich drei historische Rückblenden vornehmen und daraus Lehren ziehen, die bis heute von Bedeutung sind – und zwar für die Verkehrspolitik und die Schiene im allgemeinen und für unser Thema in Lindau im besonderen.

Erste Rückblende: 1841-1853 – „Es war die öffentliche Hand, es war der Druck des Bürgertums...“

In der Periode 1841 bis 1853 war die erste Phase des fast ausschließlich privatkapitalistisch bestimmten Eisenbahnbaus bereits beendet. Dieser startete 1833 mit dem Baubeginn der Strecke Nürnberg-Fürth bzw. 1835 mit der Eröffnung dieser ersten deutschen Eisenbahnstrecke. Erste privatkapitalistische Gesellschaften kapitulierten dort, wo der technische Aufwand zu groß und die Rendite zu niedrig waren. Einige Marksteine für die in Frage kommende Region:

- 1841 wurde der Lindauer Aktienverein aufgelöst.
- Im gleichen Jahr wurde die Nürnberger Eisenbahn Gesellschaft liquidiert.
- 1844 übernahm der Staat Bayern die bisher privatkapitalistische München-Augsburger Aktiengesellschaft.

Somit erfolgte ab dem Jahr 1844 der Bau der Ludwig-Süd-Nord-Bahn (der Eisenbahnverbindung Hof – Nürnberg – Augsburg – Kempten – Lindau) bereits unter staatlicher (und nicht wie ursprünglich geplant unter privatkapitalistischer) Regie. 1853 erreichte diese Bahnverbindung das Bodenseeufer in Aeschach, 1854 war – über einen neu aufgeschütteten Bahn-

damm - die Verbindung zur Insel hergestellt. Erst jetzt war der bayerische König Maximilian II bereit, die Strecke einzuweihen und Lindau zu besuchen. Mit einiger Berechtigung sah er erst im Erreichen der Insel die Krönung beim Bau dieser Strecke. Die öffentliche Hand kam den Eisenbahngesellschaften – sei es den privatkapitalistischen, sei es den in öffentlichem Eigentum befindlichen – weit entgegen. Schließlich ging es beim Eisenbahnbau um eine Sache, die dem Gemeinwohl diene. Zu diesem Zweck gab es weitreichende Entscheidungen und für die Eisenbahngesellschaften höchst praktische Beschlüsse. 1837/38 wurde in München das „Bayrische Expropriationsgesetz“ beschlossen, wonach privater Immobilienbesitz für den Bau von Eisenbahnen gegen Entschädigung, aber auch gegen den Willen der Betroffenen enteignet werden konnte. In den meisten Fällen wurden Grundstückskäufe für die Eisenbahnen von der öffentlichen Hand finanziert, die Immobilien also den privaten Eigentümern abgekauft, und sodann den Eisenbahngesellschaften gratis oder zu sehr niedrigen Preisen überlassen. So beschloss 1851 der Lindauer Magistrat die kostenlose Überlassung aller zum Bahnbau benötigten städtischen Gebäude und Grundstücke.

Zwei erste Lehren sind aus diesem Rückblick zu ziehen:

Erste Lehre: *Es war die öffentliche Hand – lebhaft auf Trab gebracht durch das Bürgertum – welche die Eisenbahnen im allgemeinen und die Bahn nach Lindau im besonderen zur Wirklichkeit brachten. Erst auf diese Weise konnte das öffentliche Interesse vor das kurzfristige Rendite-Interesse gestellt werden.*

Zweite Lehre: *So gut wie alles Gelände, das für den Eisenbahnbau und -betrieb erforderlich war, wurde den damaligen – privatkapitalistischen oder staatlichen – Eisenbahngesellschaften gratis überlassen. Das wurde damals zu Recht gesellschaftlich akzeptiert, da dies oft formal direkt oder implizit indirekt mit der Auflage verknüpft war, dass diese Bahnen auf diesem Gelände Eisenbahnverkehr durchführen, also ein wichtiges gesellschaftliches Bedürfnis befriedigen würden. Es war völlig klar, dass das Gelände nur für diesen einzigen Zweck übereignet wurde.*

Zweite Rückblende: 1910 bis 1945 – Die autogerechte Stadt als Vorbild

In dem im Folgenden in einer Skizze behandelten Zeitabschnitt von Anfang des 20. Jahrhunderts bis zum Zweiten Weltkrieg wurden in Deutschland aus Länderbahnen reichlich dirigistische Staatsbahnen; schließlich, 1918/19, wurde die Reichsbahn gebildet. In den USA kam es bereits Anfang des 20. Jahrhunderts zu einem ersten, massenhaften Autoverkehr. Die Kapitalfraktion um Öl (Rockefeller) und Auto (Ford) stieg zur

1 Grundsätzlich finden sich die wichtigsten Quellen für die Geschichte der Ludwig Süd-Nord-Bahn in: Inselkrimi Bahnhof Lindau, herausgegeben von Winfried Wolf, Klaus Gietinger, Karl Schweizer und Wolfgang Hesse, Berlin 2004 (Eigenverlag Winfried Wolf), ein kleines Buch, das am 6./7. März 2004 auf der Tagung „150 Jahre Ludwig Süd-Nord-Bahn – Lasst die Kirche im Dorf und den Bahnhof in der Stadt“ in Lindau vorgestellt wurde. In diesem Büchlein findet sich auch eine von Karl Schweizer zusammengestellte Chronologie zur Debatte und zu den Plänen hinsichtlich Lindau Inselbahnhof / Verlegung des Hauptbahnhofs nach Reutin (S.94ff).

führenden auf. In Europa und in Deutschland entwickelte sich der Autoverkehr zunächst zaghafte. Er galt aber bald als Zukunft des Verkehrs.

Bei den Eisenbahnen in Deutschland dominierten damals bereits zunehmend die *Fernverkehrsbedürfnisse* derjenigen Menschen, die in Politik, Verwaltung und Wirtschaft das Sagen hatten; die Mobilitätsinteressen der durchschnittlichen Bevölkerung spielten eine untergeordnete Rolle.

So beschloss die Bayrische Staatsbahn bereits im Jahr 1907, dass die Fernverkehrszüge Lindau – München an Kempten vorbeifuhren; der Kopfbahnhof im Zentrum der Stadt Kempten wurde gegen den Widerstand der Stadt für Schnellzüge aufgegeben. Der Protest gegen diese Maßnahme hielt an. Darauf wurde 1927 ein Halt südlich Kemptens, „Kempten-Hegge“, eingeführt. Doch auch dieser konnte die Verkehrsbedürfnisse der Kemptener nicht befriedigen. 1969 wurde am Rand und im Süden der Stadt Kempten ein Durchgangsbahnhof gebaut. Doch auch dies erschien den Menschen vor Ort – zu Recht! – unzureichend. Bis vor kurzem gab es in Kempten Bestrebungen, im Stadtzentrum einen neuen Kopfbahnhof zu reaktivieren.

Mit Beginn der nationalsozialistischen Herrschaft kam es in Deutschland zu weitreichenden Veränderungen auch in der Verkehrspolitik, genauer gesagt zu einer Zuspitzung und Beschleunigung bereits angelegter Trends. Das NS-Regime, das – wie zuvor das faschistische Mussolini-Regime in Italien – aus kapitalistischer Sicht keineswegs „rückwärtsgewandt“, sondern dem automobilen Fortschritt zugewandt war, setzte auf die Automobilindustrie und auf eine „Volksmotorisierung“. In diesem Sinn wurde von dem Nazi Ferdinand Porsche der „Kraft-durch-Freude-Wagen“ (der spätere VW-Käfer) entwickelt, der zunächst Raum für „Zwei Mann, ein MG nebst Munition“ und später Raum für „zwei Erwachsene, zwei Kinder und Koffer“ bieten sollte. Gleichzeitig musste die Deutsche Reichsbahn ab dem Jahr 1934 Geld, Mittel und Personal für den Bau der Reichsautobahnen bereit stellen. Das Unternehmen, das zuvor bereits für Reparationsleistungen, die aus dem Versailler Vertrag resultierten, aufkommen musste, und das danach im Zweiten Weltkrieg zu extremen Sonderleistungen im Dienste der NS-Kriegsführung und bei den Transporten der Jüdinnen und Juden in die Vernichtungslager eingesetzt wurde (und sich einsetzen ließ), blutete aus.

Am 1. April 1938 besuchte Adolf Hitler Stuttgart. Er informierte sich im kleinen Kreis über die „Neugestaltung der Stadt der Auslandsdeutschen“. Es ging um die Erschließung der Stadt für den zukünftigen Autoverkehr, um die völlige Umgestaltung der Innenstadt für diese Zielsetzung und ... um die Auflösung des erst 1927 eröffneten Kopf- und Hauptbahnhofs und seine Verlegung in den Rosensteinpark. Auf dem Gelände des bisherigen – und heutigen – Kopfbahnhofs und des Gleisvorfelds sollte es ein System breiter Straßen geben.

Vergleichbares war für München geplant – die Verlegung des Kopfbahnhofs aus dem Zentrum heraus und nach Laim. In einem NSDAP-Schriftsatz vom 29. April 1938 heißt es dazu: „Städtebaulich ergibt sich so für die Hauptstadt der Bewegung, auf dem über zweieinhalb Kilometer langen freigewordenen Gelände des jetzigen Bahnkörpers einen wahrhaft monumentalen Straßenzug zu schaffen.“²

Nach dem Zweiten Weltkrieg wurde in Westdeutschland diese neue Verkehrs- und Bahnpolitik vielfach fortgesetzt – oft in erstaunlicher personeller Kontinuität. Eindrucksvoll beispielsweise in Stuttgart, wo in den 1970er Jahren der ebenerdige Zugang zum Bonatz-Bahnhofsbaubau mit einer sechsspurigen, für Fußgänger kaum überwindbaren Straße verbaut wurde und wo die Passanten und Fahrgäste seither in die unterirdische Klettassage abtauchen müssen. Damit wurde das Ensemble Hauptbahnhof – Bonatzbau – Königsallee zerstört. Der Daimler-Stern auf dem Bahnhofsturm wurde im Übrigen erst nach dem Zweiten Weltkrieg dort angebracht.

Derzeit entstehen in Schwellenländern, die gerade ihren großen Autoboom erleben, neue Städte. Solche neuen Städte – unter anderem neue „Autostädte“ in China – werden beispielsweise von dem heute als „Stararchitekten“ gefeierten Albert Speer geplant. Dieser hält am überkommenen Mobilitätsmodell fest und erklärte: „Ich halte nichts von autofreien Innenstädten.“ Speer junior – der heutige Städteplaner – bekannte sich dabei zu einigen verkehrspolitischen Grundideen von Albert Speer senior, seinem Vater, der in führender Position an den Motorisierungsplänen der NSDAP und an der Zielsetzung der Nazis für autogerechte Städte mitwirkte. Albert Speer junior im „Spiegel“-Interview: „Auch seine (des Vaters; W.W.) Idee, die Bahnhöfe herauszulegen (...) und die Innenstadt frei von Schienen zu halten, finde ich sinnvoll.“³

2 Ausführlich in: Volker Lösch, Gangolf Stocker, Sabine Leidig und Winfried Wolf (Hrsg), Stuttgart 21 – Wem gehört die Stadt?, Köln 2010, S. 165ff

3 In: Spiegel vom 8. November 1999. Das erste Speer-Zitat in: Financial Times Deutschland vom 9. September 2011.



Ausfahrt der deutschen Fußballweltmeister-Mannschaft aus dem Lindauer Hauptbahnhof bei ihrer Fahrt von Bern nach München am 6. Juli 1954.

Aus der zweiten Rückblende ziehe ich zwei **weitere Lehren**:

Dritte Lehre: *Fast alles, was wir aktuell in Sachen Bahn und Bahnhöfe – auch in der Region – erleben, war schon einmal da und hat seine Wurzeln in früheren Zeiten. Besonders irritierend dabei ist, dass es bei nicht wenigen aktuellen Projekten NSDAP-Pläne mit ähnlichen Zielsetzungen gab.*

Vierte Lehre: *Dabei galten damals das Auto (und teilweise bereits das Flugzeug) als die Verkehrsmittel der Zukunft. Es gab keine Debatten über Themen wie Umwelt und Klima. Heute gibt es diese Debatten. Die offizielle Verkehrspolitik behauptet, dass sie den damit verbundenen Anforderungen für einen nachhaltigen Verkehr gerecht werden will. Dennoch wird in der praktischen Verkehrs- und Bahnpolitik weiter an dieser fatalen zerstörerischen Politik angeknüpft.*

Dritte Rückblende – Bahnreform 1993/94 und die Entwicklung 1994-2010: Rolle rückwärts ins vorletzte Jahrhundert

Anfang 1994 verschmolzen die Deutsche Bundesbahn und die Deutsche Reichsbahn zur Deutschen Bahn AG. Bewusst war die privatwirtschaftliche Form einer Aktiengesellschaft für die „neue Bahn“ gewählt worden. Zu diesem Zweck musste die Verfassung geändert werden, weshalb die neoliberale Kohl-Kinkel-Regierung, getragen von CDU/CSU und FDP, die Unterstützung der SPD benötigte. Allerdings wurde, auch aufgrund des gesellschaftlichen Kräfteverhältnisses, das eine komplette Privatisierung der Eisenbahnen kaum gestattete, Ende 1993 ein neuer ambivalenter Grundgesetzartikel 87e eingefügt, der einerseits den privatwirtschaftlichen Charakter der Deutschen Bahn AG unterstreicht, andererseits „Bau und Ausbau“ der Schienenwege des Bundes und die Fernverkehrs-„Angebote auf diesem Schienennetz“ an das „Allgemeinwohl“ und die Befriedigung der „Verkehrsbedürfnisse“ bindet.

Die Bahnreform wurde am Ende von einer großen Koalition, bestehend aus von CDU/CSU, SPD, FDP und den Grünen, unterstützt. Nur die parlamentarische Gruppe der PDS stimmte gegen die „Bahnreform“ und die Grundgesetzänderungen. Die Bahnreform wurde der Öffentlichkeit als „Neuanfang bei der Bahn“ verkauft.⁴ Wenn damals glaubhaft gesagt worden wäre, was das reale Ergebnis der Bahnreform sein würde, dann hätte es die beschriebene Form der Zustimmung in Bundestag und Bundesrat nicht gegeben. Dennoch waren diese Ergebnisse vorhersehbar – und sie wurden von Individuen und kleinen Gruppen vorhergesagt.⁵ Diese Ergebnisse sind im Zeitraum 1994 bis 2010 die folgenden:

4 Die drei offiziell verkündeten Ziele lauteten: 1. massive Steigerungen des Personen- und Güterverkehrs auf der Schiene; 2. eine deutliche Erhöhung des Marktanteils der Schiene im modal split des Personen- und des Güterverkehrs; 3. die Entwicklung der Deutschen Bahn AG zu einem Konzern, der die Interessen und Bedürfnisse der Fahrgäste ins Zentrum stellen würde.

5 Am 1. November 1992 wurde die Initiative für eine bessere Bahn – FBB e.V. gegründet – u.a. mit Heiner Monheim, Meike Spitzner, Dagmar Enkelmann, Ria Steinke (GdED-Jugend), Tine Seebohm und Winfried Wolf. Die Initiative gab die Zeitschrift „bessere bahn“ heraus, von der bis Herbst 1994 – also parallel zu den Debatten und Beschlüssen zur Bahnreform – vier Ausgaben erschienen. FBB e. V. wurde von drei VCD-Landesverbänden mitgetragen und kooperierte eng mit Mitgliedern der GdED-Jugend und mit Robin Wood (Robin Wood und FBB führten die gemeinsame Kampagne „Halbe Bahn fürs ganze Volk?“ durch). FBB kritisierte bereits damals die Bahnreform und sagte einen großen Teil der späteren Entwicklung voraus. Ende der 1990er Jahre

- Das Schienennetz wurde um weitere 8.000 km abgebaut (von 42.000 auf 34.000 km). Die Zahl der Bahnhöfe (Stationen mit Empfangsgebäude, also mit Service) wurde um ein Drittel reduziert. Die Zahl der Gleisanschlüsse wurde 14.000 auf 3800 gekappt.
- Die Zahl der Beschäftigten im Schienenbereich wurde mehr als halbiert – von 380.000 auf rund 180.000.
- Der Anteil der Schiene im Verkehrsmarkt konnte nicht gesteigert werden; er blieb auf dem bis dahin erreichten und allseits beklagten niedrigen Niveau von 7,5 Prozent. Als Teil des gesamten Schienenpersonenverkehrs wuchs der Schienennahverkehr in Folge der Verdopplung der Nahverkehrsmittel („Regionalisierungsgelder“) um rund 35-40 Prozent.
- Der eigenwirtschaftliche (nicht staatlich subventionierte) Fernverkehr ging beim Aufkommen (Zahl der Fahrten) deutlich und bei der Verkehrsleistung (Pkm) leicht zurück, sodass der Anteil des Schienenfernverkehrs am Fernverkehrsmarkt stark rückläufig ist.

Der letztgenannte Aspekt ist besonders verblüffend und für unser Thema Lindau wichtig wegen der aktuellen Konzentration der Debatte auf die Fernverbindung Zürich – München. Im gesamten Zeitraum 1995 bis 2010 flossen mehr als 50 Milliarden Euro staatliche Mittel in Fernverkehrsprojekte. Dennoch gab es eine Stagnation der Fernverkehrsleistungen. Dabei spielte die komplette Aufgabe der Zuggattung InteRegio im Jahr 2001 eine – auch für die Bodensee-Region und für Lindau wichtige – Rolle. Inzwischen sind große Regionen Deutschlands komplett vom Schienenfernverkehr abgehängt.

Dem Abbau der Schiene in Deutschland steht der Aufbau der Deutschen Bahn AG als ein Global Player gegenüber – als ein Weltkonzern, der in den Bereichen Logistik, Lkw-Transporte, Containerschiffahrt und Luftfracht weltweit aktiv ist. 2010 dürfte das erste Jahr in der Geschichte der deutschen Eisenbahnen gewesen sein, in dem bei der DB AG der Umsatz im Nicht-Schienenverkehr größer war als derjenige im Schienenbereich.

Seit 1994 betätigt sich der Konzern in großem Maßstab als „developer“, als Verwerter und Entwickler von ehemaligem Bahngelände. Bereits dreieinhalb Monate nach Gründung der Deutschen Bahn AG wurde mit „Stuttgart 21“ das erste große Projekt zum Verkauf von Bahngelände vorgestellt. Es folgten „Frankfurt 21“ und „München 21“.

Am 28. April 1997 wurde die Schließung des Lindauer Insel- und Kopfbahnhofs als weiteres „21er-Projekt“ präsentiert.⁶ Zu diesem Zeitpunkt war der Streit darüber, ob das nichtbahnnotwendige Gelände Eigentum der neu gegründeten DB AG sein oder zum staatlichen – dem Bundesfinanzministerium zugeordneten – Bundeseisenbahnvermögen BEV gehören würde, zugunsten der Bahn entschieden.⁷

gab es mit dem „Manifest der 1435 Worte“ eine Plattform gegen die weitere Aufspaltung der Deutschen Bahn und die Beschleunigung des Privatisierungstempos, die von vielen Menschen im Umweltbereich, von einzelnen prominenten Grünen, von mehreren VCD-Landesverbänden und von der PDS mitgetragen wurde. Das Manifest war aus dem FBB e.V. hervorgegangen.

6 Zum Thema Lindau21 als Projekt referierte Karl Schweizer auf dem Bahnkongress am 14. Oktober 2011; vgl. www.bahnhof-lindau.de

7 Im Eisenbahnneuordnungsgesetz von 1993 war ursprünglich vorgesehen, dass alles „nicht bahnotwendige“ Gelände an eine neue Einrichtung namens Bundeseisenbahn-Vermögen (BEV), die direkt dem Bund gehört, zugeteilt wird. Mittels einer bereits im Gesetz versteckten Passage, wonach es stattdessen auch einen „Vergleich“ zwischen Bund und Bahn geben könnte, kam es dazu, dass diese gesamte Ge-



Blick aus dem fahrenden Zug vom Lindauer Bahndamm zum Aeschacher Bad 2011.

Seither gibt es bei der Deutschen Bahn AG Grundstücksverkäufe in großem Ausmaß. Die Einnahmen aus diesem Geschäftszweig verschönern die Konzernbilanz in erheblichem Umfang auf. Genauere Zahlen liegen nicht vor; es dürfte sich jedoch um Beträge von jährlich einigen hundert Millionen Euro und um rund zehn Milliarden Euro seit Gründung der Deutschen Bahn AG handeln. Viele Bahngrundstücke wurden in den zunächst zur DB AG zählenden Unternehmen Aurelis und Vivico gebündelt, die später komplett verkauft wurden (Aurelis gehört inzwischen zum Unternehmen Hochtief, das wiederum vom spanischen Baukonzern ACS kontrolliert wird). Seit 1995 wurden mindestens 1500 Bahnhöfe verkauft. Auch große Bahnhöfe befinden sich darunter; so sind die großen Hauptbahnhöfe in Leipzig und Hamburg Eigentum von ECE, der Tochter des Otto-Konzerns. ECE wiederum unterhält eine Stiftung mit Namen „Lebendige Stadt“, in deren Gremien Leute saßen und sitzen, die bei maßgeblichen Geländegeschäften der Bahn eine wichtige Rolle spielen.⁸

Einige 21er-Projekte - so „Frankfurt 21“ und „München 21“ – konnten nicht wie geplant realisiert werden. Dennoch gibt es auch dort oft beeindruckende Deals mit Bahngelände. Das trifft auf die bayerische Hauptstadt zu, wo die Verlegung des Hauptbahnhofs und der Gleisanlagen in dessen Vorfeld in den Untergrund nicht umgesetzt werden konnte. Obwohl dort also der Hauptbahnhof am bisherigen Standort blieb, gab es 1997 einen Immobiliendeal, der in seinen finanziellen Dimensionen an Stuttgart 21 heranreicht. Im Bereich des ehemaligen Güterbahnhofs in Laim wurden 160 Hektar ehemaliges Bahngelände frei. Der Wert dieses Geländes wurde zunächst auf 800 Millionen DM taxiert. Dann erteilte die Stadt München das Bau-

lande-Masse faktisch der DB AG übereignet wurde. Dazu ausführlich: W. Wolf, „Bahnprivatisierung als Immobiliengeschäft“, in: Stuttgart 21, Wem gehört die Stadt?, a. a. O., S. 165ff.

8 In den Gremien der Stiftung „Lebendige Stadt“ sitzen vielfach Leute, die in Städten mit großen Immobilienprojekten eine wichtige Rolle spielen. Dies wurde deutlich im Fall Stuttgart 21. Der stellvertretende Vorsitzende der Stiftung ist sinnigerweise Wolfgang Tiefensee, der vormalige Bundesbau- und Bundesverkehrsminister.

recht. Nun konnte das Bahngelände für zwei Milliarden DM veräußert werden.

Zu Stuttgart 21 referierte auf unserem Kongress Gangolf Stocker.⁹ Grundsätzlich lässt sich sagen: Je länger die Auseinandersetzung um Stuttgart 21 dauert, desto deutlicher wird, dass es sich auch dort in erster Linie um ein riesiges Grundstücksgeschäft handelt.¹⁰

Und Lindau? Auch hier geht es in erster Linie um die Verwertung von Bahngelände auf der Insel und um den Bahndamm. Peter Kürn, ehemaliger Präsident der Industrie- und Handelskammer Lindau, sprach dies wie folgt an:

„Die Bahn weiß, dass sie hier auf der Insel wertvolles Gelände hat, das die Stadt braucht, wenn sie eine positive Stadt- und Inselentwicklung betreiben will. Die Stadt weiß, dass sie kein Geld hat, um die Grundstücke zum

Marktpreis zu erwerben. Dieses Dilemma muss gelöst werden. (...) Im Bahnhof oder im nahen Postgebäude könnte etwas entstehen, das interessant ist.“ Kürn ließ im weiteren Verlauf des Gesprächs das Wort „Tagungs- und Kongresszentrum fallen.“¹¹ Der Mann war später führend aktiv für die Bodensee-Bank; er ist aktuell Aufsichtsratsvorsitzender dieser auf „Privatkunden“ und Firmen spezialisierten Bank und unterhält mit der Peter Kürn GmbH eine eigene Vermögensberatung. Der Mann weiß also, von was er spricht.

Es könnte auch um weit mehr gehen. Im Erläuterungsbericht der Deutschen Bahn AG zum (inzwischen eingestellten) Planfeststellungsverfahren heißt es auf Seite 50 zum Thema Bahndamm, dort als „Seedamm“ bezeichnet: „Außerdem könnten (im Fall, dass die Bahn die Insel verlässt; W.W.) problemlos größere Öffnungen (Brücken) im Seedamm angelegt werden.“¹² Eine *Verbreiterung* der derzeitigen zwei Öffnungen im Bahndamm wäre durchaus sinnvoll – aber Öffnungen wofür? Wenn wir uns ein Luftbild des „Kleinen Sees“ zwischen Festland, Insel, Straßenbrücke und Bahndamm ansehen, dann drängt sich auf, dass hier an einen Jachthafen gedacht sein könnte; auch eine Teilbebauung des Damms für gut Betuchte selbst ist nicht auszuschließen („Wohnen am Wasser“).¹³ Die Öffnungen

9 Siehe auch Gangolf Stockers Beiträge in Stuttgart 21 – Wem gehört die Stadt, a. a. O., S. 51ff, und in Oben bleiben, Volker Lössch, Gangolf Stocker, Sabine Leidig, Winfried Wolf (Hg.), Köln 2011, S. 90ff.

10 Ausführlich zum Charakter von S21 als Immobiliendeal siehe: W. Wolf, „Bahnprivatisierung als Immobiliengeschäft“, in Stuttgart 21 – Wem gehört die Stadt, a.a.O., S. 165ff.

11 Zitiert in Inselkrimi Lindau, a. a. O., S. 76. Ursprüngliches Zitat nach: Lindauer Zeitung vom 20. September 2003.

12 Erläuterungsbericht S. 50, hier nach: Inselkrimi Lindau, a. a. O., S. 76f. Das Planfeststellungsverfahren wurde auf Betreiben der DB AG am 30. Mai 2011 zurückgenommen; das Eisenbahn-Bundesamt bestätigt dies am 5. Juni 2011. Der Text bleibt jedoch für das Verständnis, um welche Projekte es konkret ging und um was es wieder gehen könnte, wenn die Bahn die Insel verlässt, von Bedeutung.

13 Der CSU-OB-Kandidat Rainer Rothfuß, der für eine Schließung des Hauptbahnhofs auf der Insel und für dessen Verlegung nach Reutigen wirbt (siehe Bürgerzeitung BZ vom 21. Oktober 2011), äußerte gegenüber der Bunten Liste die Idee, auf dem dann ehemaligen Bahndamm



Der Lindauer Hauptbahnhof am Stadtzentrum und am Hafen.

könnten weiter damit begründet werden, dass auf diese Weise die Versandung des Kleinen Sees reduziert wird und im Fall einer ausgebaggerten Rinne für größere Schiffe – mit dem Ziel eines neuen Jachthafens – diese Rinne längere Zeit frei bleibt. In der Debatte, was alles möglich wäre, wenn die Bahn nicht mehr auf die Insel fährt, waren auch bereits Hebebrücken im Gespräch. Generell gilt: Oft entwickeln die gleichen Leute, die völlig phantasielos sind, wenn es um die Entwicklung des Inselbahnhofs, um den Erhalt von Bestehendem und um die Präsentation von Lindau als bahnfremde Stadt und als ein Modell für einen sanften Tourismus geht, dann erstaunliche, blühende Phantasien, wenn es um Zerstörung von Bestehendem und um eine Insel ohne Eisenbahn geht. Und während es beim Thema Schiene immer heißt, das Geld sei knapp und für dieses und jenes Schienenprojekt nicht vorhanden, spielt Geld bei den Projekten für eine autogerechte Insel meist keine Rolle. So ist ein Hauptbahnhof in Reutin bekanntlich dasjenige der in Lindau debattierten drei Verkehrsprojekte, das die Stadt am teuersten kommt.

Letzten Endes geht es in Lindau wie bei allen jüngeren großen Immobiliengeschäften der Bahn um einen Deal, der aus historischer Sicht illegal und kriminell ist: Die Bahn zieht sich zurück von Gelände, das ihr vor gut 160 Jahren weitgehend gratis überlassen wurde. Sie kassiert als formale Eigentümerin dieses wertvollen Geländes große Summen. In München viele Hunderte Millionen Euro; in Stuttgart von der Stadt Stuttgart 600 Millionen Euro; im Fall Lindau könnten es 50 oder 60 Millionen Euro sein. Die Bahn investiert aber für einen „neuen

Bahnhof“ nur einen Bruchteil dessen, was sie mit dem Geländeverkauf verdiente. Vielmehr lässt sie sich diesen Um- und Neubau möglichst weitgehend erneut von der öffentlichen Hand finanzieren – in Stuttgart durch die Stadt, durch das Land und durch den Bund. In Lindau durch den Freistaat, durch den Bund (über anteilige Mittel, die der Bund an DB Netz bezahlt) und nicht zuletzt durch die Stadt.

Aus dieser dritten Rückblende ergeben sich die folgenden letzten Lehren:

Fünfte Lehre: *Seit rund eineinhalb Jahrzehnten erleben wir bei der Eisenbahn in Deutschland eine Rolle rückwärts ins vorletzte Jahrhundert. Im Zentrum aller Projekte, allen Engagements steht nicht die verbal vielfach vorgetragene verkehrspolitische Forderung „Mehr Verkehr auf die Schiene“. Es geht allein um Grundstücksverwertung, Rendite, kurzfristige Gewinnorientierung.*

Bereits Bahnchef Heinz Dürr hatte Mitte der 1990er Jahre recht offene Worte gefunden, um zu erklären, warum Stuttgart 21 realisiert werden müsse. Auf die Frage, ob die Tieferlegung des Stuttgarter Hauptbahnhofs denn wirklich nötig sei, antwortete er einem Rundfunkreporter: „Ja, notwendig, können wir sagen, isch’s eigentlich gar nicht. Nur, es isch eine Weiterentwicklung, es isch ein Fortschritt, dass wir eben Gleisanlagen, die für die Reisenden nicht mehr erforderlich sind, aufgeben und die den Städten zur Verfügung stellen, um hier, äh, neue Entwicklungen für die Stadt zu machen.“¹⁴

Dürr spricht vage von „Entwicklungen“. Doch genau das meint „development“ übersetzt; und „Developer“ sind Grund-

stücksverwerter, meist Leute, die mit Grund und Boden spekulieren.

Der gegenwärtige Bahnchef Rüdiger Grube brachte das noch treffender auf den Punkt:

„Cash in the Däsch // is the name // of the game“.¹⁵

Sechste Lehre: *Die Abzock-Struktur, die die Deutsche Bahn AG inzwischen bildet, erklärt sich vor allem auch aus der widersprüchlichen Einheit der heutigen Bahn, die einerseits sich nach außen privatkapitalistisch gibt und ebenso agiert, jedoch andererseits in starkem Maß durch öffentliche Mittel alimentiert wird.*

12,5 Milliarden Euro oder ein Drittel des Umsatzes der Deutschen Bahn AG wird aus öffentlichen Mitteln gespeist.¹⁶ Daran gemessen sind dann die offiziell ausgewiesenen Gewinne der DB AG von einer oder – so absehbar für 2011 – zwei Milliarden Euro eben nicht tatsächlich ein Gewinn. Bringt man die genannten öffentlichen Gelder in Anrechnung und Abzug, so reduziert sich damit die Alimentierung auf 12,6 oder 11,6 Milliarden Euro.

Dies ist keinerlei Kritik daran, dass öffentliche Gelder in die Schiene fließen. In das System Straße fließen deutlich höhere Summen. Es geht jedoch darum darzulegen, dass die Kombination der massiven öffentlichen Subventionierung und der privatkapitalistischen Orientierung widersprüchlich und aus volkswirtschaftlicher Sicht kontraproduktiv ist.

Siebte Lehre: *Bei dem Gesamtsystem von Bahnzerstörung und Privatisierung öffentlicher Mittel spielt die Grundstücksverwertung eine zentrale – wenn nicht die entscheidende – Rolle.*

Die Bahn ist der größte Grundstückseigentümer der Republik. Beim Bahngelände handelt es sich oft um Filetstücke, eben weil die Bahn das Land erschloss und bis ins Zentrum der Städte gelangte. Dabei spielen die Kopfbahnhöfe eine wichtige Rolle, da man nur mit dieser Struktur an den Rand der Stadtzentren herankam und Kopfbahnhöfe und das sie umgebende

¹⁵ Das wird noch lange auf YouTube live aus des Bahnchefs Mund zu sehen und zu hören sein. Wobei auch die ergänzenden Kommentare auf der YouTube-Website passend sind, etwa: „So'n kleiner Knax // in the Ax // is doch kein Schock // for the Lok“. Oder: „But Eis on the Gleis // is not klug // for the Zug“. Und: „Schwitz in the sitz // is wrong for the Waggon“.

¹⁶ Der Umsatz der DB AG betrug 2010 34,4 Mrd Euro. In dieser Summe waren allerdings die 3,5 Mrd Euro BEV-Gelder nicht enthalten (siehe im Folgenden), sodass der reale Umsatz einschließlich der BEV-Gelder für alle Beamten-Gehälter bei 37,9 Mrd. Euro liegt. 12,5 Mrd. Euro öffentliche Mittel entsprechen 32,9 Prozent (oder einem Drittel) des so errechneten Gesamt-Umsatzes.

Bei den öffentlichen Geldern, die an die DB AG fließen, handelt es sich im Jahr 2010 1.) um 4,3 Mrd. Euro Regionalisierungsmittel für den Nah- und Regionalverkehr (Mittel aus dem Bundesetat, die an die Länder und von dort u.a. an DB Regio fließen). Die gesamte Höhe der Regionalisierungsmittel liegt bei 7,2 Mrd. Euro gesamt. Davon fließen die genannten 4,3 Mrd. Euro an die Nahverkehrs-AG der DB AG, die DB Regio. Die übrigen 2,9 Mrd. Euro kommen privaten Betreibern wie Veolia, Keolis usw. zu); 2. um rund 2,5 Mrd. Euro, die vom Bund zum Infrastrukturerhalt an DB Netz gehen (gemäß der LuFV = Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung); 3. um 1,8 Mrd. Euro, die der Bund an DB Netz zum Ausbau des Schienennetzes zahlt (insgesamt flossen an DB Netz im Jahr 2010 4,32 Mrd Euro an Bundesmitteln); 4. um 3,5 Mrd. Euro, die das Bundeseisenbahnvermögen (BEV) an die bei der DB AG noch aktiven rund 30.000 DB-AG-Beamte als Ergänzung für die Gehälter bezahlt, die die DB AG diesen als „marktgerechte“ Einkommen bezahlt); 5. um 363 Mio Euro, die die Kommunen und der Bund an die DB AG Tochter Station & Service für den Erhalt und die Renovierung usw. von Bahnhöfen bezahlt. Siehe ausführlich in: Bernhard Knierim und Winfried Wolf, Alternativer Geschäftsbericht Deutsche Bahn AG 2010; Lunapark21 Extra05 (Sommer 2011), S. 12.

Areal – insbesondere das Gleisvorfeld - inzwischen maximale Bodenpreise abwerfen wenn dieses Gelände denn als „nicht (mehr) bahnotwendig“ deklariert, wenn Kopfbahnhöfe als „nicht zeitgemäß“ definiert, wenn die Gleise in den Keller verbannt oder der Bahnhof an den Stadtrand verlegt wird.

Erinnert sei hier nochmals daran, dass all dieses Gelände den Eisenbahnen überwiegend geschenkt wurde. Und dass damals niemand der Schenkenden auch nur auf die Idee kam, dass dieses Gelände später einmal erstens für den Eisenbahnverkehr aufgegeben werden könnte und – vor allem – zweitens, dass die Einnahmen aus dem Verkauf desselben Privaten oder einem privatwirtschaftlich agierenden Unternehmen zu kommen könnte.

Achte Lehre. *Bahnprivatisierungen als ein großes Immobilien-Spekulationsobjekt und als eine Struktur, um öffentliche Gelder für private „Investoren“ abzugreifen, ist keine deutsche Besonderheit. Es handelt sich um einen internationalen Vorgang.*

Bahnprivatisierungen mit groß angelegter Immobilienspekulation sind ein Schlüsselement der neoliberalen Politik, die seit Ende der 1980er Jahre betrieben wird. Vergleichbare Entwicklungen gab es im Zusammenhang mit der Privatisierung von Japan National Rail (JNR) Ende der 1980er Jahre, mit den Eisenbahnen in Neuseeland, Mexiko, Argentinien oder Lettland.

Eisenbahnprivatisierung, Neoliberalismus und aktuelle Finanzkrise

In diesem Zusammenhang ist das britische Beispiel wichtig; Großbritannien war unter den beiden konservativen Premiers Margret Thatcher und John Major dasjenige Land, das eine Vorreiterrolle in der Durchsetzung des Neoliberalismus mit dem Schwerpunkt auf der Veräußerung öffentlichen Eigentums – so der Privatisierung von British Rail - spielte. Gerade in jüngerer Zeit gibt es wieder Stimmen, die das britische Beispiel der Bahnprivatisierung als Vorbild sehen. Es mag durchaus sein, dass dort inzwischen Bahnfahren wieder besser funktioniert, nachdem die Privatisierung der Infrastruktur 2001 rückgängig gemacht und die – im Zeitraum 1996 bis 2001 privatisierte - Infrastruktur rückverstaatlicht wurde. Bereits hier ist jedoch anzumerken, dass zwischen 1996 und 2001 rund 10 Milliarden britische Pfund (12-14 Mrd. Euro) Gewinne aus dem Netz abgeflossen und an private Investoren bezahlt wurden. Die Infrastruktur war kontinuierlich unterfinanziert.

Selbst wenn man im Herbst 2011 nur eine Momentaufnahme der britischen Bahn macht, dann ergibt sich laut dem offiziellen Bericht der britischen Regierung (McNulty Report) vom Mai 2011:

Seit der Bahnprivatisierung hat sich Bahnfahren in Großbritannien extrem verteuert

Im Vergleich zur Zeit vor der Privatisierung erfordert das britische Schienensystem heute drei Mal mehr Subventionen. Der Schienenverkehr in Großbritannien ist um 30 Prozent weniger effizient als derjenige bei vergleichbaren europäischen Bahnen.

Es handelt sich beim McNulty Report um einen offiziellen Bericht der gegenwärtigen britischen Regierung, die von privatisierungswütigen Konservativen und Liberalen gestellt wird. Entsprechend fordert der Bericht auch nicht – wie die Labour Party und die Eisenbahngewerkschaften RMT - eine Rückverstaatlichung auch des Bahnbetriebs. Stattdessen fällt den Verfassern dieses Berichts nichts anderes ein, als das zu tun, was

bereits 15 Jahre lang erfolgte – und was zur aktuellen Misere führte: noch mehr Belegschaftsabbau, noch mehr aufgegebene Bahnhöfe, noch mehr Arbeitsverdichtung bei den Bahnbeschäftigten usw.

Zusammengefasst besagt der McNulty-Report: Je mehr bei den Eisenbahnen privatisiert wird, desto teurer kommt dies für die öffentliche Hand und für die Fahrgäste und desto geringer wird die Effizienz.

Übrigens: Eine der ersten Forderungen der „Troika“ – der aus Internationalem Währungsfonds, EU-Kommission und Europäischer Zentralbank bestehenden Dreiergruppe, die bei Euro-Staaten mit drohender Pleite mit „Sparplänen“ auftritt – ist immer die Privatisierung der Eisenbahn im jeweiligen Land. So erfolgte dies in Griechenland; so wird dies in Portugal gefordert. In Griechenland mit der Besonderheit, dass die wichtigste Eisenbahnverbindung, diejenige zwischen Athen und Thessaloniki, mit einer weitgehend fertig erstellten Maut-Autobahn konkurriert. Die Autobahn wurde von Hochtief gebaut – und das Unternehmen, das die Maut eintreibt, wird von Hochtief kontrolliert.

Der Bogen zur aktuellen Finanzkrise macht durchaus Sinn. Bei der Finanzkrise geht es nicht zuletzt darum, dass die Interessen privater Finanzinstitute über diejenigen der Gesellschaft gestellt werden und dass diese Institute mit Staatsgeldern so gepöppelt und zur Großmacht gemacht werden, bis sie es sind, die über die Gesellschaft bestimmen. Als die Banken 2008 ins Trudeln gerieten, mussten sie mit Steuermilliarden gerettet werden. Doch die öffentliche Hand gab die Gelder, ohne gleichzeitig die gebotene Kontrolle über den Finanzsektor zu übernehmen. Der neuen Verschuldung der Staaten steht kein Gegenwert gegenüber. Die Großbanken agierten wie zuvor

und drehten ein noch größeres Spekulationsrad. Ende 2011 steht der private Bankensektor erneut in der Situation, dass öffentliche Gelder zugeschossen werden müssen. Die Regierungen und die EU-Institutionen reagieren, indem sie den Banken neue Steuermilliarden zusagen – und diese nun durch „Sparen“ bei Renten, Sozialleistungen und im öffentlichen Sektor „finanzieren“ wollen.

Als die privaten Eisenbahnen Mitte des 19. Jahrhunderts ins Trudeln gerieten, sprang die öffentliche Hand ein – und übernahm damals weitgehend die Kontrolle über das Eisenbahnwesen. Inzwischen gibt es die großen Eisenbahn-Privatisierungen, begleitet von massiven staatlichen Unterstützungszahlungen an die privaten Eisenbahnen bzw. an die im Privatisierungsprozess befindlichen Bahnen. Und wie die Banken fühlen sich diese Bahnen nunmehr ermuntert, immer neue Geldforderungen zu stellen und sich bei dem öffentlichen Gut des Eisenbahngeländes zu bedienen - für spekulative Zwecke und für einen Kurs als Global Player in bahnfremden Sektoren.

Demgegenüber ist zu fordern: *Öffentliches Gut muss öffentliches Gut bleiben! Öffentliche Gelder müssen auch zu einer Kontrolle der öffentlichen Hand und im Interesse des Gemeinwohls führen! Die Eisenbahnen in aller Welt wurden 175 Jahre lang von der Gesellschaft finanziert. Die Eisenbahnen in Deutschland befinden sich seit rund 100 Jahren in öffentlichem Eigentum und sie wurden als öffentliche Bahnen stark – und reich, vor allem auch mit dem Eisenbahngelände, den Trassen und Bahnhöfen. Wir dürfen nicht zulassen, dass dieses Gemeineigentum privatisiert wird und der Gewinn aus dem Verkauf desselben für bahnfremde Projekte – oft im spekulativen Bereich – eingesetzt wird.*



Die Autoren



Wolf Drechsel lebt in Nürnberg als Verkehrsplaner und Bahnexperte (Gesellschaft für fahrgastorientierte Verkehrsplanung). Er erstellte zusammen mit Michael Steinfatt im Jahr 1998 eine Studie zur Umgestaltung und Optimierung des Lindauer Inselbahnhofes.



Klaus Gietinger stammt aus Lindenberg/Allg., lebt in Frankfurt am Main, arbeitet hauptberuflich als Autor und Regisseur (u.a. „Tatort“ und „Löwenzahn“), war aktiv beim Kampf gegen „Frankfurt21“; Autor u.a. von „Totalschaden – Das Autohasserbuch“; Mitglied bei Bürgerbahn statt Börsenbahn (BsB).



Prof. Dr. Wolfgang Hesse, 1988 - 2009 Hochschullehrer für Informatik an der Universität Marburg; er hat dort u.a. das Werkzeug OptiTakt zur Fahrplan-Optimierung entwickelt. Er ist Mitglied bei „Bürgerbahn statt Börsenbahn“ und setzt sich für ein flächendeckendes öffentliches Verkehrssystem und die Einführung des Integralen Taktfahrplans in ganz Deutschland ein.



Andreas Kleber stammt aus Bad Saulgau, wo er viele Jahre lang die legendäre „Kleber Post“ betrieb, lebt in Schorndorf, ist Mitbegründer der „Horber Schienenta-



ge“, ist aktiv gegen „Stuttgart 21“ und Mitglied bei Bürgerbahn statt Börsenbahn (BsB).

Prof. Dr. Heiner Monheim war bis Oktober 2011 Professor an der Universität Trier (Fachbereich Geowissenschaften). Er lebt in Bonn und arbeitet seit langer Zeit als einer der profiliertesten Stadt- und Verkehrsplaner. Zusammen mit Rita Monheim-Dandorfer ist er Verfasser des Standardwerks „Straßen für Alle“. H. Monheim ist aktiv im VCD und Mitglied bei Bürgerbahn statt Börsenbahn (BsB).



Karl Schweizer lebt in Lindau-Reutin, arbeitet als Lehrer in Friedrichshafen, engagiert sich als Historiker für Lindauer Stadtgeschichte (Buchveröffentlichungen u.a. „Lindauer Frauengeschichte(n)“). Schweizer ist seit 1997 maßgeblich aktiv für die Arbeitsgemeinschaft Inselbahnhof Lindau.



Dr. Winfried Wolf stammt aus Weissenau / Ravensburg, lebt bei Berlin, ist Verfasser u. a. von „Eisenbahn und Autowahn“ und „Verkehr. Umwelt. Klima“ und Mitherausgeber von „Stuttgart 21 – Wem gehört die Stadt“. Aktiv bei Bahn für Alle; Mitglied bei Bürgerbahn statt Börsenbahn (BsB).

Impressum

Herausgeber:

Bürgerbahn statt Börsenbahn, Aktionsgemeinschaft Inselbahnhof Lindau, Bahn für Alle

Redaktion/Lektorat: Karl Schweizer / Winfried Wolf

Gestaltung: Bernhard Knierim

V.i.S.d.P.: Karl Schweizer

Finanzierung der Broschüre:

Bahn für Alle, Bürgerbahn statt Börsenbahn, Aktionsgemeinschaft Inselbahnhof Lindau, Klaus Gietinger, Dr. Richard Stolze, Eva Bulling-Schröter (MdB; Vorsitzende des Umweltausschusses des Bundestages), Alexander Süßmair (MdB), Sabine Leidig (MdB).

Spendenkonto:

K. Schweizer/Aktionsgemeinschaft Inselbahnhof Lindau
Konto Nr.: 616 334; Spark. MM-LI-MN; BLZ: 731 500 00

www.bahnhof-lindau.de
www.bahn-fuer-alle.de

Bildnachweis

Titelseite (Hafen & Bahnhof): Karl Schweizer

Seite 3 (KonferenzteilnehmerInnen): Uwe Peschka

Seite 4 („Pressebüro“): Klaus Ihlau

Seite 5 (Bahnhof Reutin): Karl Schweizer

Seite 8 (Bahnhof): Karl Schweizer

Seite 9 (Bahnhof & Busbahnhof): Karl Schweizer

Seite 10 (TEE): Sammlung Helmut Weingärtner

Seite 11/12 (Kursbuchauszüge): Sammlung Andreas Kleber

Seite 13 (TEE): Sammlung Helmut Weingärtner

Seite 15 (Brücke & Zug): Karl Schweizer

Grafik auf Seite 15: Wolf Drechsel

Seite 16 (Lok & Bahngelände): Karl Schweizer

Grafik auf Seite 17: Wolfgang Hesse

Karten auf Seite 19: Archiv/Bearbeitung Klaus Gietinger

Grafik auf Seite 19: Paul Stopper

Seite 21 (Hafen & Bahnhof): Karl Schweizer

Seite 25 (WM-Zug): Sammlung Karl Schweizer

Seite 27 (Blick vom Bahndamm): Karl Schweizer

Seite 28 (Luftbild Hafen & Bahnhof): Lindauer Zeitung

Seite 30 (Abendstimmung): Klaus Ihlau

Seite 31 (alle Personen außer A. Kleber): Klaus Ihlau

Wenn die Deutsche Bahn AG die Zerstörung des Inselbahnhofs in Kauf nimmt,
dann stellt sich doch die Frage: cui bono – wem nutzt das?

Karl Schweizer; siehe Seite 2

Die Reutiner Einwohnerschaft wird wieder einen
direkten Bahnanschluss erhalten.

DGB Lindau; siehe Seite 5

Wo gibt es schon so was: Im Umkreis von 200 Metern um den Bahnhof
vier Hotels, sechs Gaststätten, 20 Läden und mehrere Säle verschiedener
Größenordnung? Richtig: In Lindau!

Prof. Heiner Monheim; siehe Seite 8

Als ich am 13. März 1973 den TEE Bavaria fahren durfte, benötigte
der Zug auf der Strecke Lindau – Kempten - München nach Fahrplan
2 Stunden und 15 Minuten. Heute braucht der Eurocity auf der kürzeren
Strecke über Memmingen 2 Stunden und 16 Min.

Oh heiliger Strohsack, welch Fortschritt in vier Jahrzehnten!

Andreas Kleber; siehe Seite 10

Die Lage des Bahnhofs Lindau darf nicht an den Bedürfnissen
des Fernverkehrs festgemacht werden.

Wolf Drechsel; siehe Seite 14

Der großzügig ausgestattete Inselbahnhof ist ein seit 90 Jahren bewährtes,
einzigartiges Empfangsportal der Stadt mit Alpen- und Seepromenade.
Er muss der Stadt Lindau und künftigen Generationen erhalten bleiben.

Prof. Wolfgang Hesse; siehe Seite 16

Bodensee-S-Bahn und Inselbahnhof – das sind doch für Lindau einzigartige
Chancen für einen Verkehr mit menschlichem Antlitz!

Klaus Gietinger; siehe Seite 18

Bahnchef Rüdiger Grube formulierte:

„Cash in the Dash / is the name / of the game“.

Das ist die Formel für all das, was die Bahn in Lindau plant.

Winfried Wolf; siehe Seite 20