

Bahnkongress Lindau & Stuttgart

14. und 15. Oktober 2011

Hotel Bayerischer Hof, Lindau

Protokoll

Karl Schweizer (Lindau)

„Nord-Süd-Bahn, Bahnhof Lindau und die aktuelle Debatte um den Inselbahnhof“

Abriss über die geschichtliche Entwicklung der Bahn in Bayern und Lindau:

1854 Fertigstellung der Linie Hof-Lindau mit Abzweig nach München

1910 wurde auf einer Fläche von 30 ha der Güterbahnhof Reutin gebaut

In der Folge gab es eine Standort-Diskussion; es entschied sich aber eine Mehrheit für die Insel

Im gesamten Landkreis gab es bis in die 1950er Jahre 30 Haltepunkte, heute werden noch 8 betrieben.

Netto-Fahrzeit-Differenz Hbf Insel im Vergleich zu Hbf Reutin liegt bei 3:40 min.

Prof. Heiner Monheim (Universität Trier)

„Bahnhöfe, Stadtentwicklung und Lindau als Exempel“

Südost Baden-Württemberg und Südwest-Bayern sind in Bezug auf Bahninfrastruktur und Betrieb ein Innovations-Loch.

Die gesamten 21er-Projekte der DB AG sind von Immobilien-Interessen und nicht von einer Verbesserung des Bahnbetriebs getrieben.

Die Erreichbarkeit der Bahnhöfe zu Fuß hat die ursprünglichen Standorte der Bahnhöfe in den Stadtzentren bestimmt.

Heute konzentriert sich die Bahn nur auf Großprojekte und lässt die Provinz verlottern. Dies führt zu einem Negativ-Image.

Man hat in den letzten Jahrzehnten versucht, die Bahnhöfe autogerecht zu machen, aber 85% der Bahnreisenden kommen zu Fuß zum Bahnhof. Daher müsse die Verkehrsberuhigung des Bahnhof-Umfeldes wiederhergestellt werden und der ÖPNV von unten, d.h. vom Kunden her geplant werden.

Reutin und die Insel sind beides wichtige Punkte für den Regionalverkehr.

Wichtig: Ein Hbf Lindau-Reutin wird kein repräsentativer Bahnhof, sondern nur ein funktionaler Haltepunkt in hässlicher S-Bahn-Qualität. Man darf sich in der Diskussion um Standort und Gestaltung nicht in die „Entweder-Oder-Falle“ locken lassen.

Bahnhöfe haben auch eine psychologische Symbol-Funktion. Das Flaggschiff „Bahnhof“ wird in erster Linie durch den Nahverkehr und nicht durch den Fernverkehr definiert. Die Bahnmanager interessieren sich jedoch viel mehr für einzelne, lukrative Fernverkehrsstrecken und nicht für den Nahverkehr. Um bei dieser Interessenslage die Landesministerpräsidenten ruhig zu stellen, wird in jedem Bundesland ein Großprojekt umgesetzt.

Zitiert Bahn-Vertreter Josel, der erklärt hat, dass die jährlichen Investitionen von ÖBB zu DB AG in den Bahnverkehr in einem Verhältnis von 30:1 stehen. Diese geringen Investitionen der DB AG fließen jedoch nur in einzelne Großprojekte.

Städtebauliche Komponente: Der jetzige Standort ist einmalig, da er eine multifunktionale Schnittstelle darstellt. Sieht einen Hbf Lindau Reutin dagegen nur als Wurmfortsatz.

Zur Bahnstruktur: Die DB AG hat global verteilt ca. 900 Tochtergesellschaften. 2010 wurden z.B. 2,5 Milliarden € für den Kauf der „Arriva“ in Großbritannien ausgegeben.

Wichtig: *Betont, dass man sich auf der Klausur am Montag nicht auf die Standortfrage reduzieren lassen darf, sondern die Frage beantworten muss, welche Infrastruktur man für den zukünftigen Bahnverkehr (Fern- und Nahverkehr) in Lindau benötigt.*

Wichtig Beitrag G. Stocker: *S21 und L21 folgen derselben Logik der Immobilienspekulation. Ein Hbf-Lindau-Reutin wäre dort, wo im Vergleich zur Insel „niemand“ hin will, weil dort „nichts“ ist!*

Wichtig: *Monheim bringt als Extrembeispiel die Situation in Frankreich: Die Umsteige-Bahnhöfe für den TGV liegen alle außerhalb der Stadtzentren. Dies verursacht einen extrem teuren Zubringerverkehr in die Stadtzentren (PT: für Lindau ca. 500.000 € erwartetes, jährliches Defizit. Logistisches Problem: Wie sollen beispielsweise von 8 EC/Tag 8 x 300 Fahrgäste, die in Reutin aussteigen und auf die Insel wollen, rasch dorthin gebracht werden: mit je 1 Bus und 6 Fahrten oder mit je 6 Bussen und 1 Fahrt?). Daher darf Reutin nicht gegen die Insel ausgespielt werden.*

Reutin ist zudem weder städtebaulich, noch in Bezug auf die Symbolwirkung eines Hauptbahnhofes eine Alternative zum jetzigen Inselbahnhof als Hauptbahnhof!

Ein gutes Beispiel für eine positive Bahninfrastruktur ist Friedrichshafen. Man kann ein Bahnnetz nur dann maximal nutzen, wenn die Kunden auch die Möglichkeit haben, es zu nutzen!

2003 sind durchschnittlich 21.000 Motorfahrzeuge täglich auf die Insel gefahren. Wie viele davon wollten zum Bahnhof?

Sabine Leidig, MdB

„Bahnsinniges Baden-Württemberg und Perspektiven solidarischer Mobilität“

Sieht die herrschende Politik der gewollten Zunahme des Individualverkehrs hinterher betonieren.

Mit einem weiterhin klassischen Verkehrskonzept ist der Klimaschutz nicht zu schaffen.

Europaweit steigen die verkehrsbezogenen Treibhausgas-Emissionen weiterhin an. Sie empfindet dies als unsolidarisch gegenüber der globalen Bevölkerung. Zudem sind ärmere Bevölkerungsschichten stärker Verkehr und Emissionen ausgesetzt. Dies gelte auch für den Schienenverkehr.

Sie sieht die Teilhabe an der Gesellschaft über den Individualverkehr nicht als sozial an.

Die in den nächsten Jahren aus dem „Peak-oil“ resultierenden gesellschaftlichen Umbrüche werden chaotisch ablaufen, wenn nicht rechtzeitig gegengesteuert wird.

Österreich hat in der Finanzkrise in ein Schienen-Entwicklungsprogramm investiert. 1 Milliarde € Investition in die Schiene soll mehr Arbeitsplätze schaffen als eine Steigerung der Autoproduktion

Berichtet aus ihrer Arbeit im Verkehrsausschuss des Bundestages (einziges weibl. Mitglied): Der VA ist nicht zukunftsorientiert und sieht das Wachstum des Individualverkehrs als Naturgesetz an. Wichtig ist dort das TINA-Prinzip, das es seit Thatcher gibt: *There is no alternative*. Politiker seien jedoch gewählt um zu steuern.

Erwähnt, dass das UBA (Umweltbundesamt) sehr gut beschrieben habe, wie negativ sich S21 auf die Bahn in der Fläche auswirkt. Mit den angegebenen Gesamtkosten von 14 Milliarden € (S21 + Neubaustrecke Stuttgart-Ulm) könne sehr viel mehr Sinnvolles gemacht werden.

„Die Linke“ hat ein Elektrifizierungsprogramm vorgeschlagen, da z. B. in der Schweiz 95% der Strecken elektrifiziert seien, in Deutschland dagegen nur 50%.

Stimmt mit Monheim überein, dass die Bahn gemeinwohl-orientiert sein muss. Jetzt wird sie jedoch Gewinnzielen überlassen (als AG). Die AG als Gesellschaftsform verhindert jedoch, dass die DB gemeinwohl-orientiert arbeitet. Eigentliche Ursache dafür sind jedoch die politischen Vorgaben und nicht

generell die Gesellschaftsform. Daraus resultiert, dass die DB AG mit Steuergeldern als Global Player operiert und dabei auch unwirtschaftliche Beteiligungen besitzen soll. Die Gewinnorientierung wird auch durch die Besetzung des Aufsichtsrates mit Betriebswirtschaftlern, Steuerrechtlern und Managern aus der Auto- und Luftfahrtindustrie, nicht jedoch mit Bahnmanagern, verdeutlicht. Auch Grube sei hier nicht anders einzustufen. Er rede viel über Dinge, die ihm nicht nah seien und bekomme glänzende Augen, wenn er von den Auslandsaktivitäten spreche, bliebe jedoch sehr dünn bei bahninternen Themen.

Die große Frage sei, was man mit der Bahn wolle. Dies wird vom Verkehrsminister bestimmt, wobei die Aufsichtsratsmitglieder ihre eigenen Interessen in den Bereichen Stahl, Chemie, Investmentbanking, ... verfolgen würden. Es gäbe jedoch keine AR-Mitglieder, die Umweltaspekte oder Bahninteressen vertreten würden.

Leidig sieht die Gewinne der DB AG als umgeleitete öffentliche Mittel. Die Krise der letzten Jahre habe eine Welle der Rekommunalisierung ausgelöst und sie fordert dies auch für die DB AG, ebenso wie eine stärkere Mitbestimmung von der Basis, d.h. durch Kommunen und Fahrgäste.

Sieht S21 als wichtiges Signal an die DB, das auch schon Folgen zeigen würde: Deren Politik sei vorsichtiger geworden, sichtbar am Ausbau der Rheintalstrecke und Lindau. Man wolle Konzepte nicht mehr gegen den Willen der Betroffenen durchsetzen. Sie billigt den Kommunalparlamenten mehr Zukunftsorientierung zu als Landes- und Bundesparlamenten.

Beitrag Monheim: Er sieht in globalen Geschäften der DB AG kein Problem, wenn diese ein eigenes Geschäftsfeld und nicht mit dem steuerfinanzierten Kerngeschäft „Bahnverkehr“ verquickt wären.

Adi Sprinkart, MdL (München) „Bayern, Bahn und Lindau“

Was hat sich mit dem neuen Verkehrsminister (Zeil, FDP) geändert? Er ist offener als seine schwarzen Vorgänger; siehe Bahnhof Lindau

Grüne Kritik: DB AG in Bayern ist Hoflieferant **aufgrund schlechter Verträge!!!!**, zweckentfremdeter Regionalisierungsmittel und Fokus auf Großprojekte

Dazu kommen fehlende Anreize im SPNV. Pönale ist wirkungslos, weil sie im Angebot mit einkalkuliert ist. Fahrradmitnahme ist mangelhaft gelöst.

Daraus ergeben sich Handlungsspielräume für andere Anbieter (auch Länder und Kommunen) mit z. B. eigenem Fahrzeugpool, Ländertarifen, Streckenreaktivierungen, Stadtbahnen, Südring München statt zweiter Stammstrecke.

Rolle der Kommunen: spielen bei der bayrischen Bahnpolitik eine wichtige Rolle, aber die Möglichkeit zur Einflussnahme wird oft nicht genutzt. Bringt mehrere Beispiele aus dem Allgäu:

1. Schalterschließung am Wochenende in Oberstdorf und Sonthofen: Es wurden nur ein Stundenkontingent, aber keine Wochentage im Vertrag fixiert
2. Bahn hat Kreuzungspunkt Kempten-Ost geschlossen: in der Folge wurde die Strecke Ulm-Kempten die mit den meisten Verspätungen.
3. Fahrradmitnahme schlecht verhandelt: keine Gegenwehr der Kommunen: diese sollte im Nahverkehr kostenlos sein.
4. Regionalbahn Allgäu von Kempten nach Oberstdorf: wurde verhindert mit dem Argument, dadurch würde zuviel Kaufkraft nach Kempten abwandern. Die Autobahn wird dabei aber nicht genannt.
5. Neigetechnik sollte 2001 realisiert sein; kommt aber erst 2012 und dann auch nur von Augsburg nach Lindau, obwohl München - Lindau 2/3 der Fahrgäste hat.
6. Tourismus: Es wird ein Bahnangebot gefordert, aber die Flughäfen werden beworben, ebenso wie Flug-Sonderangebote, aber keine für die Bahn.

Bayerische Bahnpolitik wird oft ohne Mitsprache der Kommunen gemacht.

Dennoch ist Qualität des bayerischen SPNVs deutlich besser als in anderen Bundesländern!! Das liege auch an der Pönale, die etwa 24 Mio €/a ausmache.

Sprinkart erwartet für die Elektrifizierung der Strecke M-LI, dass der Lärmschutz ein Problem sein soll, obwohl bezogen auf die BImSchV (Bundes-Immissionsschutzverordnung) keine nennenswerte Änderung erwartet werden muss. Der Lärmschutz wird aber verschleppt und darum würde auch nur eine geringe Zunahme der Güterzüge genannt.

Sprinkart erwartet auch eine Welle von Klagen zum Lärmschutz von Privat, v.a. in der Region Memmingen.

Generell könne man der DB-Netz nicht über den Weg trauen.

Bis zu 100% der Verspätungen der DB seien infrastrukturbedingt, im Mittel etwa 50 – 60%.

Findet den Kompromiss Lindau gut, sieht ihn aber noch lange nicht als gesichert an (ist hier einer Meinung mit Winni Wolf). Großes Risiko ist für ihn der Bürgerentscheid.

Neigetechnik: Es fahren in ganz DE ca. 100 Neigetechnikzüge, aber alle mit ausgeschalteter Neigetechnik. Für das Allgäu seien nur 10 der 100 verfügbaren Züge reserviert, was aber viel zu wenig sei.

Zitiert Josel (DB BY), dass der Gotthardzulauf nichts mit der Elektrifizierung zu tun habe.

Aktuelle Situation Güterverkehr Lindau: zurzeit null Güterzüge! Die Elektrifizierung M-LI taue nicht für den Güterverkehr, weil dieser in der Schweiz (St. Margrethen) auf bereits ausgelastete Strecken der SBB treffen würde.

Beitrag Monheim: *Der Interregio war so erfolgreich, weil er in allen Mittelzentren gehalten habe, wurde von der DB aber abgeschafft.*

Zu den Haltepunkten Lindau Bregenz im Fernverkehr: Beide Städte hätten soviel Hinterland, dass es sich vor allem die SBB nicht leisten wollten, einen Haltepunkt aufzugeben. Lediglich die DB habe kein Interesse an M-LI im Fernverkehr, weshalb die Anzahl der EC-Paare M-Z bei 8 pro Tag bleiben soll.

Beitrag MdB Süßmair: *Durch die Verspätungen der Bahn sei die Aufenthaltsqualität in den Bahnhöfen äußerst wichtig.*

Wolf Drechsel (Gesellschaft für fahrgastorientierte Verkehrsplanung, Nürnberg)

„Lindau Hauptbahnhof auf der Insel oder in Reutin – Kritische Fragen zur Kombi-Lösung“

Wie bekommt man mehr Fahrgäste in den Nahverkehr: Nur durch mehr Fahrten und mehr Haltepunkte!

Wichtig: *78% der gefahrenen Strecken im Schienenverkehr sind kürzer als 60 km!! Nahverkehr ist viel bedeutender als Fernverkehr!*

Bedeutende Entwicklung: Fahrzeit MM-LI heute 60 min; 1997 noch 46 min mit Diesel, 201x aber 47 min elektrisch!

Seit 15 Jahren werden die Züge immer langsamer, was Drechsel auf den zunehmenden Instandhaltungsstau zurückführt.

Sieht Aufspaltung der DB AG in Netz und Infrastruktur sowie Betrieb als Wettbewerbsverzerrung

Philosophie der SBB: so schnell wie nötig, um einen integralen Taktfahrplan zu erreichen. Philosophie der DB: Im Fernverkehr so schnell wie möglich ohne integralen Taktfahrplan: z.T. lange Umsteigezeiten.

Wichtig: *Fragen zur Kombilösung: Wieviele Leute werden an den falschen Stationen Li Hbf bzw. LI-Reutin aussteigen? Das sei ein ernstes Thema!*

Service Funktionen: Wird die DB zwei örtliche Besetzungen (Fahrkartenverkauf Fern-, Regionalverkehr, etc.) vorhalten? Wenn nicht, können an den jeweiligen Haltepunkten keine Karten für den Fernverkehr gekauft werden: Attraktivitätsverlust.

Schlägt vor, für die zu schließenden Verträge hohe Konventionalstrafen für die DB zu fordern und die Reaktion der DB zu beobachten; daraus könne abgelesen werden, ob ein Vertrag für die DB rechtlich bindend sei.

Beitrag Schweizer: Die Stadt sei ja gar nicht der Vertragspartner (Fernverkehr macht die DB allein, beim Nahverkehr ist der Bayerische Staat der Partner; er bestellt den Regionalverkehr)

Generell meint Drechsel, der bisherige Hbf Lindau ermöglicht für alle zukünftigen Szenarien alle erforderlichen Funktionen. Er versteht nicht, warum für eine extrem schwierige Lösung und einer sehr unsicheren Situation für 3 – 4 Minuten Zeitgewinn soviel Geld ausgegeben würde.

Wichtig: Drechsels Einschätzung zu Lindau Reutin als einziger Hbf LI:

1. 3 Gleise: geht gar nicht
2. 4 Gleise: geht nur ohne Verspätungen und mit Neigetechnik
3. 5 Gleise: geht, aber keine Entwicklungsmöglichkeiten
4. 7 Gleise: wären optimal, aber die sind auf der Insel ja schon vorhanden

Generell sind alle Projekte der DB AG unterdimensioniert; dies würde auch für Reutin gelten.

Wichtig: Beitrag Wolff: Im Vertrag von Lugano (Finanzierungsbeitrag SBB an Elektrifizierung M-LI) steht bezüglich der Fahrzeitverkürzung nicht „muss“ sondern „soll“!! Zudem seien die in Reutin geplanten Bahnsteige für die neuen ICX zu kurz. Zur Verkehrssituation am Berliner Platz: heute ca. 36.000 Autos/Tag, mit Hbf Li Reutin mindestens 40.000/Tag.

Wichtig: Beitrag Ecker: Es gibt bis heute keine Zahlen zur Sanierung des Hbf Lindau Insel. Kosten für Reutin: > 6 Mio. €. Welche Ausgaben kommen auf die Stadt zu; was trägt die DB? Dies muss von Verwaltung und DB vorgelegt werden. Die Stadt habe dabei bessere Karten, weil die DB den Vertrag über die Elektrifizierung mit der SBB geschlossen hat und nicht die Stadt!

Wichtig: Wolf glaubt nicht, dass die DB den Hbf Lindau Insel, Bahndamm und Reutin auf eigene Kosten realisieren/sanieren wird.

Beitrag Drechsel: Die Logik des EC-Halts in Reutin ist in Bezug zum Nahverkehr ungünstig. Der Zwang zur Fahrzeitverkürzung wegen Lindau komme nicht von der SBB.

Dr. Winfried Wolf (Michendorf)

„Bahnhöfe, Bahnprivatisierung und Bodenspekulation - S21 und Lindau als exemplarische Beispiele“

Grube und Zeil schlagen zurzeit versöhnlichere Töne an; sichtbar an der Diskrepanz zwischen S21 und L21. Demgegenüber will Zeil den S-Bahntunnel München (zweite Stammstrecke) und die dritte Startbahn am Flughafen Muc mit Gewalt durchdrücken.

Wolf hält das Angebot, einer Stadt mit nur 25.000 Einwohnern zwei Bahnhöfe zu bauen, nicht für realistisch.

Rückblende:

1853 erste Privatisierungswelle bei der Eisenbahn beendet. Bürgertum wollte Verstaatlichung und Streckenausbau

1911: Fernverkehr sollte nur noch in Reutin halten

1938: Der erst 11 Jahre alte Stuttgarter Hbf sollte wegen Straßenbau verlegt werden.

1950 ca.: Hafenterrain Friedrichshafen wird geschlossen.

1993-94: Bahnreform: es wurde eine massive Aufwertung des Bahnverkehrs beschlossen: ist aber nie eingetreten.

Anteil der Schiene an der Gesamtverkehrsleistung hat sich um 7% erhöht. Beim Nahverkehr mit +30% deutliche Steigerung (Regionalisierungsmittel insgesamt 7 Milliarden €/a). Fernverkehr geht zurück.

Schienenetz wurde von 45.000 km auf 34.000 km reduziert

Gleisanschlüsse wurden auf 30% reduziert

Trotz 50 – 60 Milliarden € von 1994 bis 2010 in den Fernverkehr findet ein Abbau statt.
Von 380.000 Bediensteten in 1994 auf 180.000 in 2010 reduziert
2010 war der Umsatz in den Bereichen außerhalb der Bahn höher als der bahnbezogene Umsatz

Sieht in L21 wie in S21 Grundstücksinteressen als treibende Kraft

Beleg: Kürn, IHK: Die Bahn weiß, dass die Insel viele wertvolle Grundstücke hat
Die Stadt weiß, dass sie kein Geld hat, aber ein Kongresszentrum will

Insgesamt betreibt die DB in den letzten 20 Jahren eine Rolle rückwärts, wobei es nur noch um Gewinne geht.

Die DB AB hat eine Abzockstruktur, um staatliche Gelder in private Unternehmen durchzureichen. Die staatlichen Gelder getragen 13,1 Milliarden €/Jahr.

Die DB betreibt eine Verwertung von Filet-Grundstücken, die sie ursprünglich geschenkt bekommen hat. Die Privatisierungsprozesse bei der DB sind ein international beobachtbares Phänomen.

Vergleich DB SBB im Zeitraum 2001 – 2010:

1. Netzlänge: DB -4.000 km, SBB + 150 km
2. Leistung: DB + 15%; SBB + 65%
3. Bahnhöfe: DB -30% (mittlere Distanz 10 km); SBB +5% (mittlere Distanz 3,9 km)
4. Personal Schienenverkehr: DB -25.000; SBB + 4,2%
5. Fahrleistung pro Kopf und Jahr: DB 912 km; SBB 2.210 km
6. Subventionen pro km: DB 7,7 Cent/km; SBB 5,7 Cent/km

Gangolf Stocker (Stuttgart)

„17 Jahre Auseinandersetzung um Stuttgart 21 und die aktuelle Lage“

Befürworter von S21 haben intern die Nachteile von S21 zusammengestellt und kommen darin auf ein Kostenrisiko von 1 Milliarde €.

Schildert die Entwicklung des S21-Widerstandes seit 1993/94

Wichtig war ausreichend Zeit, um Argumente und Informationen zusammenzutragen und zu verteilen.

Anfangs waren 2/3 der Bevölkerung von S für das Projekt. Die Gegner tagen seit 1995 jede Woche.

S21 ist in der Vergangenheit immer wieder gestoppt worden.

H. Geißler ist von seinem Schlichtungsvorschlag S21+ abgerückt und hat die Kombilösung vorgeschlagen.

Im Moment Baustopp wegen der Klagen des BUND

S21 ist Symbol für „Das lassen wir uns nicht mehr gefallen“ geworden.

Welche Lehren sind aus S21 zu ziehen: Ausdauer ist sehr wichtig, weil diese die Politiker irritiert

Durch die intensive Aufklärung weiß die Stuttgarter Bevölkerung viel mehr über S21 als Politiker

Der Protest muss so organisiert werden, dass jeder potenzielle Teilnehmer sich darin wieder findet: friedlich, fröhlich, kulturvoll (breit gefächert).

Kommunikationstechnologie ist sehr wichtig: SMS-Alarmkette und Facebook ist zentral!

Es gab aber auch immer wieder Probleme; aber auch neue positive Gruppen; jetzt ist auch eine gewisse Erschöpfung sichtbar und ein „Schnauze voll-Gefühl“ wird erkennbar. Die Medien waren immer für S21. Die jetzige grün-rote Landesregierung macht den Protest jedoch kaputt. Haben bei Veranstaltungen jetzt Redezeitbeschränkung eingeführt: Bürger 1 min, Politiker 2 min.

Wichtig: Beitrag Monheim: *Faktencheck ist in L21 zu kurz gekommen. Man kann daher das Thema nicht mit Ja/Nein abhandeln! Er lehnt die simple Massenarithmetik 80% Einwohner auf dem Festland, 20% auf der Insel, ab. Das ist zu einfach! Das, was man in der LZ lesen könne, kann man vergessen!*

Um ein nicht mehr genutztes Grundstück zu verwerten, muss dieses zuerst stillgelegt und entwidmet werde. Dies kann jedoch bereits mit einer Museumsbahn, die gelegentlich auf die Insel fahren will, verhindert werden!

Monheim empfiehlt dringend unabhängige Sachverständige für die Rechtsfragen!!

Prof. Wolfgang Hesse (München) „Integraler Taktfahrplan, S21 und die Bodensee-Region“

Fahrplanaspekte:

DB Ist-Zustand:

- Konzentration auf Großprojekte und Hochgeschwindigkeitsstrecken
- S21 ist ein verschleierter Rückbau von Bahninfrastruktur
- Minimierung von Komfort und Service angestrebt
- Abbau der ITF-Ansätze (Integrierter Takt-Fahrplan)
- Keine Anschlussgewähr (um Schadenersatzansprüche zu verhindern)
- Abbau von Verbindungen
- Zuerst bauen, dann denken

Forderungen:

Gleichmäßiges Angebot: Halbstundentakt

Wichtig: *Je dünner das Angebot, umso wichtiger ist der ITF*

Die Schweiz hat ein so dichtes Angebot, dass ein ITF nicht mehr notwendig ist.

S21: Der Stresstest ist reine Makulatur: Wenn 14 Zugverbindungen nahezu zeitgleich zusammenkommen und wieder abgehen sollen, sind 14 Gleise erforderlich. Geplant sind aber nur 8.

Die Argumentation mit der ausreichenden Zugdichte (Züge pro Zeiteinheit) ist irreführend, weil Züge nicht fahren sollen, wenn Platz auf dem Gleis ist, sondern wenn sie gebraucht werden. Diese Argumentation ist daher schädlich für das Bahnsystem.

Er sieht in S21 ein gigantisches Rückbauprojekt und mit L21 viele Gemeinsamkeiten: Besonders nachteilig ist, dass S21 den ITF bis Ulm zerschlägt. Von einem funktionierenden ITF in Ulm hängen jedoch große Teile von Süddeutschland und die Bodenseeregion ab.

Hesse sieht zwei Alternativen für Lindau: a) Fernverkehrshalt Reutin + Hbf Insel oder b) Fernverkehr total an Lindau vorbei.

Bestätigt Aussagen von Drechsel: Fahrzeiten nehmen zu: Beispiel Stuttgart-München: 1995 2:01; in 2011: 2:22.

Erklärung ITF: >Fernverkehr muss immer kurz nach dem Regionalverkehr in den Bahnhof einfahren und kurz vor dem Regionalverkehr wieder ausfahren.

Zur Fahrzeit M-Z: Hält 3:30 für möglich; 3:15 jedoch nicht.

Wichtig:

1. *Fahrkartenschalter in Hbf Lindau Insel und in Reutin: Achtung: Dies entspricht nicht der Logik der DB!!*
2. *Kombilösung kann der erste Schritt einer Salomitaktik zum Abbau von Hbf Lindau Insel sein!! Daher ist unbedingt ein für die DB bindender Vertrag (mit Konventionalstrafen) erforderlich, der die Sanierung des Hbf Lindau Insel und die Errichtung des Nahverkehrshalts in Reutin beinhaltet!!!!*
3. *Nahverkehrshalt Reutin geht mit 4 Gleisen*
4. *Der Ausbau muss sich am Fahrplan orientieren: er bestimmt die Infrastruktur.*
5. *Für den Hbf Lindau Insel werden 8 Gleise benötigt; 6 würden gerade noch gehen.*
6. *In der Variante mit Elektrifizierung kann man ausreichend Zeit gewinnen, um den EC-Halt auf der Insel zu belassen.*

7. *Absicherung des Hbf Lindau Insel: BEG muss weiterhin Nahverkehr auf die Insel bestellen (PT: ebenso die ÖBB, unbedingt bei der ÖBB nachfragen; nicht beim Verkehrsverbund)*
8. *Welcher Takthalt wichtiger ist (B oder LI) wurde nicht untersucht; hält LI aber für wichtiger, weil es ein Taktknoten für den Regionalverkehr im Nordosten der Bodenseeregion ist (PT: Bregenz mit seinen 5 Gleisen und die eingleisige Strecke Lochau-Bregenz sprechen zusätzlich gegen B als Taktknoten).*
9. *Hält die jetzige Planung von M-Z für minimales Konzept.*

Prof. Karl-Dieter Bodack (Gröbenzell) **„Reisekultur, Bahn und Bahnhöfe“**

Aufteilung Bahnreisen: 80% privat; 20% geschäftlich

Berichtet über Systemfehler beim Bau der ICE bis heute: sind durch einen Fehler im Berechnungsprogramm um 17 cm breiter als normale Züge. Jetzt wieder normale Breite: In Zukunft sollen ICE-Waggons um 1,7 m länger werden und statt heute 60 dann 100 Sitzplätze haben: Das geht in Richtung Flugverkehr.

Insgesamt beobachtet Bodack einen enormen Abbau des Komforts im rollenden Material. Trotz 50 € Milliarden Steuergeld seit 1997 fahren heute weniger Fahrgäste.

Wichtig: *Der Haltepunkt Reutin darf nicht nur ein Wartehäuschen und ein Verwaltungsgelände bekommen; sonst ist der Haltepunkt unattraktiv!!!*

Klaus Gietinger (Frankfurt/M.)

„Vernichtete Bahnstrecken im Raum Lindau und dem angrenzenden Allgäu und einige Ansätze für die Zukunft“

Beschreibt Ausdünnung des Streckennetzes in Oberschwaben/Allgäu allgemein und am Beispiel der Strecke Röthenbach-Lindenberg-Scheidegg im Speziellen. In der Region wurden nahezu alle Stichstrecken abgebaut.

Beitrag Monheim: *Hält kommunales Engagement in Bahnhöfen wegen deren weiterer Nutzung mit fußläufiger Anbindung für sehr wichtig!!*

Paul Stopper (Schweiz)

„Die Bodensee-S-Bahn – Das Konzept“

Erläutert Bodensee-S-Bahnkonzept (Verkehrsclubs DE, AU, CH; BUND): 1995 erstes Konzept (BUND); 2006 Vorschläge im Rahmen der IGA 2017.

Situation CH: Vor 20 Jahren dieselben Pläne wie die DB AG zur Stilllegung der Infrastruktur. Es gab damals schon Privatbahnen, die insgesamt näher an der Bevölkerung waren (z.B. Mittelthurgau-Bahn) Ohne diese wäre die SBB nicht auf die Idee gekommen, auf die Kunden zuzugehen und das heutige System zu realisieren. Heute ist die SBB der DB um 20 Jahre voraus.

Heute ist von der Euregio Bodensee nur CH und AU elektrifiziert. In DE ist bis auf ein kleines Stück KN-Singen nicht elektrifiziert.

Die Bodensee-S-Bahn erfordert gemeinsame Anstrengungen aller Partnerländer.

Man sollte die Elektrifizierung M-LI nutzen, um auch für die Bevölkerung Verbesserungen zu erreichen (Nahverkehr, Haltestellen öffnen), Halbstundentakt im Nahverkehr; Stundentakt in die größeren Städte; Ausbau Tarif- und Verkehrsverbund.

Ein hoher Nutzungsgrad verlangt ein gutes Angebot.

In Lindau muss man den Hbf Lindau Insel als Taktknoten erhalten. Um diese Funktion zu erfüllen, sind 8 Gleise erforderlich

In Reutin ev. ein kleiner Umsteige-/Haltepunkt.

Wichtig: *Den Bahnhof in die Stadtstruktur integrieren; dann wird er auch angenommen.*

Beiträge zum Rollmaterial für eine Bodensee-S-Bahn: Wichtig ist, dass die Qualität gut ist!! Mögliche Organisationsformen sind eine Ausschreibung oder SBB, ÖBB und DB zusammen. Wichtig ist ein einheitliches Produkt, das auch mit heterogenem Material funktionieren würde.

Tankanlage Hbf Lindau Insel: Sie kann an der Westseitigen Rampe zur Thierschbrücke verlegt werden. Hinterstellgleise hinter dem Filmpalast werden weiterhin benötigt. Thierschbrücke muss wegen dem Fahrdraht nicht erhöht werden, da dies mit starrer Stromschiene jetzt auch schon funktioniert.

Zusammenfassung wichtiger Punkte aus dem Protokoll:

Wichtig: Ein Hbf Lindau-Reutin wird kein repräsentativer Bahnhof, sondern nur ein funktionaler Haltepunkt in hässlicher S-Bahn-Qualität. Man darf sich in der Diskussion um Standort und Gestaltung nicht in die „Entweder-Oder-Falle“ locken lassen.

Wichtig: Betont, dass man sich auf der Klausur am Montag nicht auf die Standortfrage reduzieren lassen darf, sondern die Frage beantworten muss, welche Infrastruktur man für den zukünftigen Bahnverkehr (Fern- und Nahverkehr) in Lindau benötigt.

Wichtig Beitrag G. Stocker: S21 und L21 folgen derselben Logik der Immobilienspekulation. Ein Hbf-Lindau-Reutin wäre dort, wo im Vergleich zur Insel „niemand“ hin will, weil dort „nichts“ ist!

Wichtig: Monheim bringt als Extrembeispiel die Situation in Frankreich: Die Umsteige-Bahnhöfe für den TGV sind alle außerhalb der Stadtzentren. Dies verursacht einen extrem teuren Zubringerverkehr in die Stadtzentren (PT: für Lindau ca. 500.000 € erwartetes, jährliches Defizit. Logistisches Problem: Wie sollen beispielsweise von 8 EC/Tag 8 x 300 Fahrgäste, die in Reutin aussteigen und auf die Insel wollen, rasch dorthin gebracht werden: mit je 1 Bus und 6 Fahrten oder mit je 6 Bussen und 1 Fahrt?). Daher darf Reutin nicht gegen die Insel ausgespielt werden.

Reutin ist zudem weder städtebaulich, noch in Bezug auf die Symbolwirkung eines Hauptbahnhofes eine Alternative zum jetzigen Inselbahnhof als Hauptbahnhof!

Wichtig: 78% der gefahrenen Strecken im Schienenverkehr sind kürzer als 60 km!! Nahverkehr ist viel bedeutender als Fernverkehr!

Wichtig: Fragen zur Kombilösung: Wieviele Leute werden an den falschen Stationen Li Hbf bzw. Li-Reutin aussteigen? Das sei ein ernstes Thema!

Service Funktionen: Wird die DB zwei örtliche Besetzungen (Fahrkartenverkauf Fern-, Regionalverkehr, etc.) vorhalten? Wenn nicht, können an dem jeweiligen Haltepunkt ohne Personal keine Karten für den Fernverkehr gekauft werden: Attraktivitätsverlust.

Schlägt vor, für die zu schließenden Verträge hohe Konventionalstrafen für die DB zu fordern und die Reaktion der DB zu beobachten; daraus könne abgelesen werden, ob ein Vertrag für die DB rechtlich bindend sei.

Wichtig: Drechsels Einschätzung zu Lindau Reutin als einziger Hbf:

5. 3 Gleise: geht gar nicht
6. 4 Gleise: geht nur ohne Verspätungen und mit Neigetechnik
7. 5 Gleise: geht, aber keine Entwicklungsmöglichkeiten
8. 7 Gleise: wären optimal, aber die sind auf der Insel ja schon vorhanden

Generell sind alle Projekte der DB AG unterdimensioniert; dies würde auch für Reutin gelten.

Wichtig: Beitrag Wolff: Im Vertrag von Lugano (Finanzierungsbeteiligung SBB an Elektrifizierung M-Li) steht bezüglich der Fahrzeitverkürzung nicht „muss“ sondern „soll“!! Zudem seien die in Reutingeplanten Bahnsteige für die neuen ICX zu kurz. Zur Verkehrssituation am Berliner Platz: heute ca. 36.000 Autos/Tag, mit Hbf Reutin mindestens 40.000/Tag.

Wichtig: Beitrag Ecker: Es gibt bis heute keine Zahlen zur Sanierung des Hbf Lindau Insel. Kosten für Reutin: > 6 Mio. €. Welche Ausgaben kommen auf die Stadt zu; was trägt die DB? Dies muss von Verwaltung und DB vorgelegt werden. Die Stadt habe dabei bessere Karten,

weil die DB den Vertrag über die Elektrifizierung mit der SBB geschlossen haben und nicht die Stadt!

Wichtig: *Wolf glaubt nicht, dass die DB den Hbf Lindau Insel, Bahndamm und Reutin auf eigene Kostensanieren/ realisieren wird.*

Wichtig: Beitrag Monheim: *Faktencheck ist in L21 zu kurz gekommen. Man kann daher das Thema nicht mit Ja/Nein abhandeln! Er lehnt die simple Massenarithmetik 80% Einwohner auf dem Festland, 20% auf der Insel, ab. Das ist zu einfach! Das, was man in der LZ lesen könne, kann man vergessen!*

Um ein nicht mehr genutztes Grundstück zu verwerten, muss dieses zuerst stillgelegt und entwidmet werde. Dies kann jedoch bereits mit einer Museumsbahn, die gelegentlich auf die Insel fahren will, verhindert werden!

Monheim empfiehlt dringend unabhängige Sachverständige für die Rechtsfragen!!

Wichtig: *Je dünner das Angebot, umso wichtiger ist der ITF*

Wichtig:

10. *Fahrkartenschalter in Hbf Lindau Insel und in Reutin: Achtung: Dies entspricht aber nicht der Logik der DB!!*
11. *Kombilösung kann der erste Schritt einer Salomitaktik zum Abbau von Hbf Lindau Insel sein!! Daher ist unbedingt ein für die DB bindender Vertrag (mit Konventionalstrafen) erforderlich, der die Sanierung des Hbf Lindau Insel und die Errichtung des Nahverkehrshalts in Reutin beinhaltet!!!!*
12. *Nahverkehrshalt Reutin geht mit 4 Gleisen*
13. *Der Ausbau muss sich am Fahrplan orientieren: er bestimmt die Infrastruktur.*
14. *Für den Hbf Lindau Insel werden 8 Gleise benötigt; 6 würden gerade noch gehen.*
15. *In der Variante mit Elektrifizierung kann man ausreichend Zeit gewinnen, um den EC-Halt auf der Insel zu belassen.*
16. *Absicherung des Hbf Lindau Insel: BEG muss weiterhin Nahverkehr auf die Insel bestellen (PT: ebenso die ÖBB, unbedingt bei der ÖBB nachfragen; nicht beim Verkehrsverbund)*
17. *Welcher Takthalt wichtiger ist (B oder LI) ist nicht untersucht; hält LI aber für wichtiger, weil es ein Taktknoten für den Regionalverkehr im Nordosten der Bodenseeregion ist.*
18. *Hält die jetzige Planung von M-Z für minimales Konzept.*

Wichtig: *Der Haltepunkt Reutin darf nicht nur ein Wartehäuschen und ein Verwaltungsgebäude bekommen; sonst ist der Haltepunkt unattraktiv!!!*

Wichtig: *Den Bahnhof in die Stadtstruktur integrieren; dann wird er auch angenommen.*

Peter Triloff