

Sehr geehrte Damen und Herren,

im Nachgang zu unseren mündlichen Erläuterungen anlässlich des Erörterungstermins am 19.04.2004 in Lindau-Oberreitnau möchten wir unsere Position wie folgt zusammenfassen und Ihnen noch eine Auswertung zukommen lassen, die im Rahmen der Beurteilung bedeutsam ist, ob die über Lindau geführten Verkehre sich verschlechtern oder verbessern aufgrund der seitens der DB Netz AG geplanten baulichen Maßnahmen.

### **Verkehrspotential in Lindau und Ausschöpfung durch die Bahn**

In ihrem Erläuterungsbericht zu ihren Neubauplänen für Lindau-Reutin äußert sich die DB Netz AG auf S.37/38 zum „Kfz-Verkehr im Einzugsbereich von Lindau“. Demnach überfahren 38.122 PKW, Busse und motorisierte Zweiräder im Jahresdurchschnitt täglich die Lindauer Stadtgrenzen im Quell- und Zielverkehr, 13.306 zusätzlich im Durchgangsverkehr. Auf die Lindauer Insel verkehren nach derselben Quelle täglich 20.300 PKW, Busse und motorisierte Zweiräder, obwohl auf der Insel nur ca. 3.000 der insgesamt 24.000 Lindauer Einwohner ansässig sind. Das ist das Potential im Personenverkehr, aus dem die DB AG in Lindau schöpfen könnte.

Tatsächlich hat die DB AG 1998 gezählt, dass 711 Reisende im Jahresdurchschnitt täglich die Insel oder den Hafen und 608 das Lindauer Festland per Bahn erreichen, und dass 697 Reisende täglich in Lindau-Hbf umsteigen.

Geht man von den vorgenannten Zahlen des KFZ-Verkehrs aus, so sieht man, dass der Anteil der Bahn im Personenverkehr auf die Lindauer Insel dem Anteil des Verkehrs ans Festland, gemessen am Potential des KFZ-Verkehrs, ziemlich genau entspricht (jeweils 3,3 %). Beide sind geringer als der Anteil am Durchgangsverkehr (Umsteiger, 5,0 %) und im übrigen im Vergleich zum Bundesdurchschnitt von rund 7 % (1998) am Personenverkehr zu gering. Ist nicht einmal die Lindauer Insel als Bahn-Reiseziel attraktiv genug? Denn bei der Lage des Hauptbahnhofs auf der Insel am Rande der historischen Altstadt sollte man meinen, daß die Bahn aufgrund der hervorragenden touristischen Lage wenn schon keinen überdurchschnittlichen, so doch wenigstens relativ höheren Zuspruch als bei den Fahrgästen zum Festland würde erzielen können.

### **Bahnverkehrsverlegung ans Festland soll mehr Bahnkunden in Lindau gewinnen?**

Die Lindauer Insel ist ca. 1 km lang und ca. 500 m breit. Der Inselhauptbahnhof erschließt die Insel damit komplett und optimal, da er von allen Stellen der Insel aus in 15 Gehminuten erreichbar ist. Über den Seedamm ist der Insel-Hbf nur ca. 1 km vom Kern des Aeschacher Stadtteils entfernt, vgl. Anlage.

Ein Bahnhof am Reutiner Platz ist vom Schwerpunkt der Reutiner Siedlungen ca. 600 m, vom Kern des Aeschacher Stadtteils rund 1 km, von den Gewerbegebieten zwischen Reutin und Zech 1,5 bis 2,5 km entfernt, und von Lindau-Zech 3 km. Damit ergäben sich nur für die Bewohner des Stadtteils Reutin Vorteile durch die Verlegung des Knotenbahnhofs ans Festland. Bewohner des Stadtteils Aeschach stünden der Verlegung im Hinblick auf die Erreichbarkeit des Bahnhofs voraussichtlich indifferent gegenüber, wobei sie durch die Kurvenlage der Strecke aufgrund des Mehrverkehrs erhebliche Nachteile bei den Lärmemissionen zu gewärtigen hätten. Mehr als fraglich ist, ob die wahrscheinlich aus der Bewohnerschaft des Ortsteils Reutin gewinnbaren Fahrgäste die Verluste des Fahrgastaufkommens bei den Bewohnern und vor allem den Besuchern der Insel wett machen können. Vergewenert man sich die KFZ- Quell- und Zielverkehre, kann man sich ausrechnen, dass die DB AG mit einer Verlagerung des Knotenbahnhofs ans Festland eine der schönsten Tauben aus der Hand gäbe, um sich einen Spatz vom Dach zu fangen. Jedenfalls bekäme sie nicht das fette Hähnchen, das sie in Lindau bräuchte.

### **Bahnverkehrsverlegung ans Festland soll Wege und Zeit sparen?**

Für die EuroCity-Züge München – Zürich und umgekehrt ergäbe sich erst dann eine Zeitersparnis von knapp vier Minuten, wenn die Strecke Lindau – Geltendorf elektrifiziert werden würde. Solange aber der Traktionswechsel von E-Loks auf Dieselloks u.u. stattfinden muß, was bekanntlich trotz jahrzehntelanger Diskussion um die Elektrifizierung noch immer so ist und wahrscheinlich auch bleibt, benötigt die Bahn für den Lokwechsel bei den EC-Zügen

München – Zürich u.u. It. Fahrplan 2004 nur sieben Minuten, während für den IC Dortmund – Innsbruck 13 Minuten vorgesehen sind, wobei der Traktionswechsel am selben Zugende innerhalb von kaum weniger als elf Minuten bewältigbar ist, wie der Autor dieser Zeilen selbst gemessen hat. Insofern könnte die Bahn dann, wenn sie weiter Lokwechsel durchführen muß, in einem Reutiner Bahnhof keine Zeitersparnis gegenüber dem Ist-Zustand erwirken; dies wird auch der Grund dafür sein, daß die Bahn ihre Lokwechsel nicht längst schon in Reutin durchführt.

Nachdem in den 60er Jahren lokbespannte Züge aufgrund neuer Dieselloks nicht mehr so häufig das Triebfahrzeug wechseln mußten, wurde in Kempten der zentrumsnahe Kopfbahnhof zugunsten eines vor der Stadt gelegenen Durchgangs-Knotenbahnhofs aufgegeben – nicht zum Vorteil der Stadt und der in sie hinein- und herauspendelnden Fahrgäste, wie sich bis heute zeigt. Denn aufgrund der heute eingesetzten Züge – lokbespannte mit Steuerwagen oder Triebwagen – bedeutet eine Wende kaum Zeitverlust, wie in Stuttgart HBF nachweisbar ist

Nun gibt die DB AG aber vor, durch eine Verlagerung des Knotenbahnhofs ans Festland einen wenigstens den Bundesdurchschnitt erreichenden Marktanteil erzielen zu können. Dies will sie erreichen, indem sie ihren größten derzeitigen Kundengruppen – den Inselbesuchern und den Umsteigern – vor den Kopf stößt :

Denn nicht nur die Inselbesucher hätten einen längeren Weg vom Reutiner Bahnhof, wobei bei Busbeförderung zusätzlich die Barriere, einen neuen Fahrschein lösen zu müssen, hinzukäme. Auch die Fahrgäste aller jener Züge, die

- 1 aus Basel oder
- 2 Stuttgart/Ulm über Friedrichshafen,
- 2 aus Augsburg über Memmingen bzw.
- 3 aus München über Kempten

nach Lindau und in Richtung einer der genannten Orte weiterfahren und dabei größtenteils in Lindau umsteigen müssen – drei Viertel aller Verbindungen –, müssten einen um 1 km längeren Fahrweg von Aeschach bis Reutin und wieder zurück bewältigen, als von Aeschach auf die Insel und zurück.

Durch die Zwänge einer nur viergleisigen Bahnhofsanlage werden heute bestehende Umsteigeverbindungen zerrissen, wie aus dem Gleisbelegungsplan zum Neubau in Reutin hervorgeht, ohne Verbesserungen zu erbringen. Im Gegenteil: Die durchschnittliche Umsteigedauer je Tag beträgt 10 min 58 sec laut Fahrplan 2004.

Betrachtet man dieselben 157 Umsteigeverbindungen und ermittelt die Umsteigezeiten, wie sie sich aus der Gleisbelegungsstudie der DB Netz AG als Anlage I – 11a zu den Planfeststellungsunterlagen ergeben, würde das Umsteigen durchschnittlich 29 min 15 sec betragen, also beinahe das Dreifache gegenüber dem Istzustand, vgl. unsere Anlage. Dies stellt eine nicht hinnehmbare Verschlechterung des weitaus größten Teils der Umsteigeverbindungen dar.

Zudem müssten Umsteiger in Lindau-Reutin zumeist auf eine 7,20 m höhere Querbrücke steigen, um von einem Bahnsteig zum anderen zu gelangen, wohingegen sie heutzutage barrierefrei von Bahnsteig zu Bahnsteig wechseln und Busse ebenerdig erreichen können. Bei einer Unterführung unter den Gleisen wäre nur knapp die Hälfte des Höhenunterschieds zu bewältigen. Dies alles sowie die Entfernung des Knotenbahnhofs vom touristischen Schwerpunkt Lindaus weist gerade im Hinblick auf die ständig älter und damit gebrechlicher werdende deutsche Bevölkerung in die falsche Richtung.

Damit läuft die Verlegung des Knotenbahnhofs nach Reutin dem Ziel zuwider, den flächenbedienenden öffentlichen Personennahverkehr auszubauen und das Schienennetz darin einzubeziehen, so, wie es vom Regionalen Planungsverband Allgäu als verbindlich erklärt wurde.

### **Notwendigkeit eines Raumordnungsverfahren**

Abgesehen davon, daß die Verlegung des Knotenbahnhofs um ca. 2 km nach Lindau-Reutin eine „wesentliche Trassenänderung von Schienenstrecken des Eisenbahnen des Bundes“ nach § 1 Ziff. 9. RoV darstellt und somit in einem Raumordnungsverfahren behandelt werden sollte, ergibt sich die Raumbedeutsamkeit der Verlegung dieses Knotenbahnhofs noch aus folgendem weiterem Punkt : Wie zuvor schon dargestellt, hat die DB Netz AG für den neuen Reutiner

Knotenbahnhof beinahe dreimal so lange Umsteigezeiten vorgesehen, wie sie bisher bestehen, welche nicht nur deutsche Bahnnutzer benachteiligen, sondern vor allem österreichische, aber auch schweizerische Passagiere betreffen.

Nun planen die SBB für den Fall der Elektrifizierung zwischen Lindau und Geltendorf (– München), wofür die Eidgenossenschaft bereit ist, erhebliche Mittel beizusteuern, die EuroCity-Linie von Zürich nach Wien statt über den Arlberg über Memmingen und München zu führen. Daraus ergäbe sich eine zusätzliche Ausweitung des Reisezugaufkommens über Lindau. Die DB Netz AG hat nachzuweisen, daß sie das heutige Zugaufkommen zuzüglich derartiger Ausweitungen in dem neuen Reutiner Knotenbahnhof abwickeln kann. Kann sie dies nicht, handelt es sich um eine wesentliche Einschränkung der Trassenkapazität, die nach § 1 Ziff. 9. RoV im Raumordnungsverfahren behandelt werden soll.

Bei unserer Berechnung der Umsteigezeiten entsprechend der Gleisbelegungsstudie sind wir davon ausgegangen, daß heute bestehende Umsteigeverbindungen in Deutschland und Österreich auch nach NeiTech-Ausbau fortbestehen, etwa in Kempten aus Ulm nach Lindau oder aus München nach Lindau, sowie in Memmingen aus Ulm nach Lindau und in Kißlegg und Hergatz aus Memmingen nach Lindau, sowie umgekehrt. Wenn durch den NeiTech-Ausbau auch diese Verbindungen gelöst werden, ergeben sich auf Basis der Gleisbelegungsstudie noch längere Aufenthaltsdauern in Lindau etwa für Reisende von und nach Dietmannsried, Wangen, Leutkirch, Memmingen, Mindelheim oder Kaufbeuren. So beträgt etwa der Übergang aus dem Regionalexpress aus München, der über Kaufbeuren und Kempten nach Basel fährt, nach besagter Gleisbelegungsstudie 2 h 1 min auf den EC nach Zürich und 1 h 2 min auf den Regionalzug nach St. Margrethen.

Auch kann der EC auf der eingleisigen Strecke über Memmingen nicht so schnell geführt werden, solange diese nicht elektrifiziert ist, weil seitens SBB sowie DB Reise & Touristik AG nur elektrische Triebzüge mit Neigetech existieren. Dies erfordert eine Abstimmung der Kapazitäten zwischen Strecke und Knotenbahnhof, wobei die Kapazität des alten Insel-Hauptbahnhofs eindeutig größer ist als die des geplanten neuen in Reutin. Derartige Abstimmungen, bei denen ausgeglichen werden muß zwischen dem Interesse der fern vom Bodensee liegenden Gemeinden, diesen schnell und direkt per Bahn zu erreichen, und den Interessen der Gemeinden abseits der Knotenbahnhöfe an einem integralen Taktfahrplan, um ebenso rasch eine gleiche Anzahl von Kommunen per Bahn erreichen zu können\*), können jedoch nur im Raumordnungsverfahren vollzogen werden.

\*) Zum integralen Taktfahrplan vgl. auch Landesentwicklungsprogramm des Freistaates Bayern, Begründung zum Ziel B V 1.2.9

Denn wenn aufgrund der NeiTech-Fahrpläne nichts dagegen spräche, einen kapazitativ knapp ausgelegten Knotenbahnhof am Lindauer Festland zu bauen, weil die Streckengeschwindigkeiten einen integralen Taktfahrplan wie den bisherigen Allgäu-Schwaben-Takt ohnehin nicht mehr zulassen, dann ginge dies zu Lasten der Reisenden derjenigen Gemeinden, die *nicht* an einem Knotenbahnhof liegen, und deren Reiseziel nur über einen gebrochenen Verkehr zu erreichen ist. Daran ändert auch die Tatsache nichts, daß Linienäste im zweistündigen Wechsel bedient werden, etwa Lindau-Kempten-München und Lindau-Kempten-Ulm, solange die Taktintervalle derart lang sind. Insofern stellt sich also ein Konflikt zwischen den Zielen B V 1.2.5 und B V 1.2.6 im Landesentwicklungsprogramm des Freistaates Bayern dar, der im Ziel B V 1.3.11, 3. Absatz, wieder aufgegriffen wird und für Lindau nur in einem Raumordnungsverfahren gelöst werden kann. Daran müssen nicht nur die bayerischen Interessenten beteiligt werden: gemäß den Zielen B V 1.1.9, 3. Satz, 3. Anstrich, und B V 1.3.3 sind die Verbindungen in die südlichen Nachbarstaaten zu verbessern, was nur in Abstimmung mit diesen geschehen kann.

## **Güterverkehr**

Nachdem die Sperrung der Arlberg-Strecke vom 03.04. bis zum 07.04.2004 gezeigt hat, dass die Frachtparte der DB AG in Reutin alle vier noch vorhandenen, beidseitig befahrbaren Abstellgleise für die Güterzugbehandlung gleichzeitig brauchte, um den Umwegverkehr zu bewältigen, muß dringend davon abgeraten werden, auf entsprechende Flächen zu verzichten, wie in den Plänen der DB Netz AG, aber auch den Alternativplänen der Stadt Lindau vorgesehen. Würde, wie in den Plänen der DB Netz AG, nur ein Behandlungsgleis für Güterzüge vorgesehen, das erst nach Durchfahren des Personenbahnhofs erreichbar ist, wären große Verspätungen im Personenzugverkehr die Folge von belebtem Güterverkehr, der mehr

als nur ein Gleis zur Güterzugbehandlung benötigt. Bei mehr als vier Güterzügen je Stunde – zwei je Richtung mit knapp mehr als 30 Minuten Aufenthalt – würden auch die heute noch nicht stillgelegten Gleise im Reutiner Güterbahnhof nicht mehr ausreichen. Im Falle des von der DB Netz AG geplanten neuen Knotenbahnhofs Reutin wäre dann aber schon kein Personenverkehr mehr möglich, obwohl laut Bundesverkehrswegeplan über 30 Güterzüge täglich in Lindau erwartet werden.

Eine gewisse Beschleunigung der Güterzugabfertigung erbrächte nur die Elektrifizierung der Strecke Lindau – Geltendorf. Denn erst dann entfiere der Lokwechsel in Lindau. Zwar wären dann immer noch Güterzugaufenthalte in Lindau nötig, weil ein Lokführerwechsel und die Übergabe der Frachtpapiere und damit der Gefahrträgerverantwortlichkeit erfolgen muß. Doch dieser Aufenthalt könnte dann kürzer ausfallen, weniger Gleise wären zur Güterzugbehandlung nötig.

Beim Güterverkehr zeigt sich wiederum, daß die Baumaßnahme unter **raumordnerischen** Gesichtspunkten geplant werden muß. Denn einerseits hat die Auslegung der Zulaufstrecken Auswirkungen auf den Kapazitätsbedarf im Bahnhof Reutin selbst, andererseits zeigt sich, daß die DB Netz AG den österreichischen und schweizerischen Bundesbahnen sowie anderen Eisenbahnverkehrsunternehmen den Zugang zum deutschen Markt durch einen zu kleinen Grenzbahnhof verwehren kann – mit allen negativen Folgen für die beteiligten Volkswirtschaften, auch der deutschen !

### **Fazit und Alternative**

Gegen die vorgelegten Pläne sowohl der DB Netz AG als auch der Stadt Lindau stehen, daß weder Güter- noch Personenverkehr nach Österreich in Qualität und Umfang erhalten bleiben können, so daß sich eigentlich jeder vorarlbergische Landeshauptmann dagegen verwenden müßte.

Da eine Verlegung des Knotenbahnhofs an den Berliner Platz weder den bestehenden Kundenbeziehungen der DB AG im Personenverkehr gerecht wird, noch verspricht, die auf der Insel wegbrechende Nachfrage durch Neukundenwerbung überkompensieren zu können, ist nur die Forderung nach zusätzlichen Nahverkehrshalten in Zech, Reutin, Aeschach und Oberreitnau zielführend, um der Bahn mehr Kunden im Berufs- und Ausflugsverkehr zuzuführen und die gesamte Stadt Lindau vom Straßenverkehr zu entlasten.

Eine flankierende Maßnahme wäre es, wenn die Stadt Lindau – ähnlich wie die Stadt London – für Nichtlindauer PKW-Fahrer eine Zugangsgebühr zum Zentrum auf der Insel erhöbe. Ein Parkhaus zwischen der Kamelbuckelbrücke und Zech, also kurz nach der Autobahnanschlussstelle, mit Bahnanschluß zur Insel und Parktickets, die auch im Zug gelten und günstiger sein sollten als die Inselzufahrt, könnte sowohl die Parksituation auf der Insel als auch das Problem der innerörtlichen Luftverschmutzung durch den Straßenverkehr nachhaltig entschärfen, was dem Ziel A II 2.3 zur Raumordnung entspräche, denn dieses sieht vor, dass „in den zentralen Orten und Nahbereichen [...] Lindau (Bodensee) [...] der Verbesserung der Umweltqualität besondere Bedeutung beigemessen werden soll“.

Mit freundlichen Grüßen

