

Erwiderung zum Artikel des Herrn Dr. Rauscher, DB Netz AG, in der Eisenbahn-Revue 5/2005

Von

Christian Moritz, Baumannstraße 45, 88239 Wangen

PRO BAHN Landesverband Bayern e.V., Regionalverband Augsburg und Schwaben,
Beauftragter für Lindau und das Westallgäu

14. Mai 2005

Nachdem Herr Dr. Rauscher seitens der DB Netz AG, Niederlassung Süd in München, in der Eisenbahn-Revue International 5/2005 die Argumente seines Unternehmens für eine Verlegung des Knotenbahnhofs von der Lindauer Insel ans Festland in den Ortsteil Reutin öffentlich vertrat, will PRO BAHN e.V. die Interessen der Fahrgäste kundtun, wie PRO BAHN e.V. dies bereits in der Anhörung zum Planfeststellungsverfahren beim Behördentermin als Vertreter öffentlicher Belange tat. Seiten- und Spaltenangaben beziehen sich, soweit nicht anders genannt, auf Herrn Rauschers vorgenannten Artikel in der Eisenbahn-Revue International 5/2005.

Einzugsgebiet eines Lindauer Bahnhofs

Überregionale Bedeutung des Bahnstandorts Lindau als Reiseziel

Um die Verlegung des Knotenbahnhofs Lindau von der Insel ans Festland zu begründen, stellt Herr Rauscher vorwiegend darauf ab, Quellverkehre aus der Bevölkerung Lindaus am Festland, aus dem Landkreis Lindau und den angrenzenden Landkreisen für Die Bahn zu gewinnen zu vermögen, S.246, li.+mi.Sp. Doch sogar in seinem Artikel führt er auf S.247 li.+mi.Sp. an, was die DB Netz AG im Erläuterungsbericht zum Planfeststellungsverfahren auf den Seiten 37 und 38 noch im Jahre 2003 verlautbarte:

Verkehrszählungen im Straßenverkehr hatten nämlich ergeben, daß die Stadt Lindau, bei 23.000 Einwohnern, auf der Straße im Jahresdurchschnitt täglich 38.122 KFZ zur Personenbeförderung als Quell- und Zielverkehre zu verzeichnen hat, daß aber über die Brücke zur Lindauer Insel, von nur 3.000 Menschen bewohnt, täglich im Jahresdurchschnitt 20.300 KFZ in beiden Richtungen zur Personenbeförderung rollen, also im Tagesschnitt 10.150 KFZ auf die Insel und wieder von ihr herunterfahren. Bei einer Durchschnittsbesetzung dieser KFZ mit 1,5 Reisenden errechnet Herr Rauscher eine Zahl von rund 15.000 im motorisierten Straßenverkehr auf die Insel beförderten Personen.

Laut einer eigenen Zählung von 1998 konnte Die Bahn offenbar nur 970 Reisende mit Ziel Lindauer Insel oder Hafen in der Hauptsaison und nur 525 Reisende mit denselben Zielen in der Nebensaison durchschnittlich je Tag feststellen. Damit hätte Die Bahn in Lindau einen den Bundesdurchschnitt merklich unterschreitenden Marktanteil an der Personenbeförderung, und dies trotz bester Lage am Rande der historischen Altstadt und unmittelbar am pittoresken Hafen mit Anschluß an die Linienschiffahrt auf dem Bodensee und dem oft traumhaften Blick über den See.

Doch statt sich zu fragen, welche Ursache dieses Mißverhältnis haben könnte, und wie man die Tagestouristen wieder für Die Bahn zurückgewinnen könnte, wird dieser Umstand quasi als gottgegeben betrachtet und das Heil in der Flucht von der Insel gesucht. Nur, um dann mit einer anderen Zielgruppe, den Festlands-Lindauern, denselben Fehler noch einmal zu begehen ?

Regionale Bedeutung

S.246, li.Sp. unten: Herr Rauscher erwartet, daß Lindenberger oder andere Landkreisbewohner mit dem Auto nach Lindau fahren, um mit der Bahn zu verreisen. Offenbar war er noch nicht in Röthenbach, zwei Halte oder 28 Bahnminuten von Lindau entfernt, und hat die Lindenberger dort beim Umsteigen vom Zug auf den darauf abgestimmten Bus beobachtet. Und am Bahnhof Hergatz werden täglich mehr Reisende abgefertigt, als die Gemeinde Einwohner hat.

S.246, li.Sp. unten: Die "unmittelbar an das Stadtgebiet angrenzenden Gemeinden Bodolz, Weissensberg und Sigmarszell" liegen alle an der KBS 970 und hatten früher auch Haltepunkte; Sigmarszell zwar nur mit seinem Teilort Schlachters, aber immerhin. Existierten diese heute noch, müßte sich Herr Rauscher weniger Gedanken um den Marktanteil seines Unternehmens im Markt der Personenbeförderung von und nach Lindau machen. Denn die Studie zum deutsch-französischen Projekt Bahn.Ville zeigt, daß "Von den Ein- und Aussteigern an den neuen Haltepunkten [...] 60% die aktuelle Bahnfahrt ohne das Vorhandensein der neuen Station nicht getätigt" hätten, folglich Neukunden darstellten, vgl. http://www.bahn-ville.net/de/11_arbeitsschritte/phase_9/Handbuch/Kap4.pdf auf S.44 unten.

Für die Lindauer wäre auch ein Halt in Oberreitnau als Verknüpfungspunkt mit dem Stadtbus und dem Überlandbus nach Wangen ein Plus.

S.246, mi.Sp., Mitte: Herr Rauscher verschweigt, daß das Gros des kulturellen Lebens in Lindau, u.a. zwei Kinos, das Theater, alle Kongresse bis hin zur Nobelpreisträger-Tagung, das Gros der Gaststätten, die Altstadt mit ihrem Facheinzelhandel, zwei Häfen und ein Freibad auf der Insel zu finden sind. Hätten die zuvor benannten Orte in der näheren Umgebung wieder Bahnanschluß, wäre der Besuch der kulturellen Veranstaltungen auf der Lindauer Insel einfacher möglich. Bei einem Regionalbahnkonzept vergleichbar mit dem der Bodensee-Oberschwaben-Bahn GmbH, Friedrichshafen, hätten auch die Bewohner weiterer Landkreisgemeinden diesen vereinfachten Zugang nach Lindau, seinen Stadtteilen und, bei entsprechender Verknüpfung, seinem Stadtbus-Liniennetz. So z.B. könnte die Linie 3 an ihren Endpunkten in Oberreitnau und Zech, aber auch am Berliner Platz in Reutin mit wieder einzurichtenden Bahnhaltstellen verknüpft werden, die Linie 4 in Enzisweiler, Aeschach und Weißensberg, vgl. Karte S.247.

Die weiter oben genannte Tatsache, daß im Jahresdurchschnitt täglich 10.150 KFZ auf die Insel rollen und wieder weg, wo es auf der Insel kaum mehr als 2.000 Parkplätze geben dürfte, läßt, abgesehen vom Parkplatz-Suchverkehr, den Linienbussen, Taxen und privaten Abholern, darauf schließen, daß diese Kurzzeit-Touristen nur wenige Stunden auf der Insel verbringen. Ob sie nun nach Bregenz, nach Bad Schachen, Langenargen fahren oder gleich nach Italien, läßt sich nur mutmaßen. Auf jeden Fall würde die Wiedereröffnung der ehemaligen Bahnhaltstellen im Verbund mit lokal begrenzten, günstiger als den EuregioBodensee-Tickets angebotenen Verbund-Tarifen für Bus und Bahn, wie sie im benachbarten Vorarlberg oder dem BODO-Verbund im Bodenseekreis und Landkreis Ravensburg gelten, die Attraktivität der Bahn auch für Tagesausflügler steigern.

S.246, li./mi.Sp.: Die ProBahn-Zeitung hat vor Jahren eine Studie einer westfälischen Universität wiedergegeben, wonach rund 60-80 Prozent aller Bahnkunden in Städten der Größe Lindaus aus dem fußläufigen Einzugsbereich kommen. Diese Erkenntnis wird durch eine neuere Studie gestützt, vgl. die deutsch-französische Studie Bahn.Ville, Zentrale Ergebnisse Bahn.Ville I, S.80, http://www.bahn-ville.net/de/11_arbeitsschritte/phase_9/Handbuch/Kap8.pdf

Sieht man sich den Stadtplan auf S.250 an, dann erkennt man sofort, daß die Reutiner es nicht einfach hätten, zu Fuß zu einem neuen Bahnhof am Berliner Platz zu kommen. Der Stadtplan auf S.250 zeigt jedenfalls auch, daß der Fußweg aus Aeschach über den Seedamm nur wenige Meter länger ist als der Fußweg zum Berliner Platz in Reutin, wo der neue Bahnhof hingebaut werden soll. Ein Aeschacher meinte gar im Anhörungsverfahren unmittelbar nach H.-D. Koch (Protokoll der Regierung von Schwaben, Augsburg, zum Anhörungstermin 19.-21.04.2004, S.425), daß wegen der Fußgängerampeln, die er auf dem Weg von seiner Wohnung in der Achstraße nach Reutin abwarten müsse, 15 min brauche, und zum Inselhauptbahnhof nur zwei Minuten länger.

Die meisten Lindauer, nämlich aus dem Ortsteil Aeschach, hätten somit von dem neuen Bahnhof keinen Vorteil, nur mehr Lärm wegen der zusätzlichen 100-Grad-Kurve und mehr Abgase, weil die Diesel-getriebenen Züge der DB AG zum Berliner Platz 0,5 km weiter fahren müssen als auf die Insel und zudem näher an ihren Wohnungen vorbeifahren.

Erreichbarkeit des Lindauer Insel-Hauptbahnhofs von der Straße

S.246 re.Sp. unten/S.247: Staus in der Hauptsaison machen die Erreichbarkeit des Inselhauptbahnhofs zum Lotteriespiel. Wenn jedoch die Stadt Lindau eine kombinierte Bus/Fahrrad-Spur auf der Inselbrücke und der Zwanzigerstraße einrichtete, was die Brücken- und Fahrbahnbreite erlauben, könnte der eher zeitkritische Weg zum Bahnhof weit verlässlicher für die Nutzer des ÖPNV und von Taxen gestaltet werden.

Und wenn vom 600-Plätze-Parkplatz P5 auf der Hinteren Insel ein Zwanzigstel (30 Plätze) für die DB-Kunden reserviert würde, wäre dies für Park & Ride ausreichend. Schließlich liegt Lindau nicht im Tagespendler-Einzugsbereich einer Großstadt wie z.B. am Rande des Münchner die Stadt Kaufbeuren, wo das Angebot auch nur rund 100 Plätze beträgt. Der Bedarf an Pendler-Parkplätzen ist in Lindau eher gering einzuschätzen. Zum Vergleich sei Graben-Neudorf mit seinen 11.000 Einwohnern im Straßenkreuz der B35 und B36 genannt, wo es am Bahnhof mehrere P&R-Plätze mit rund 250 Stellplätzen gibt. Karlsruhe HBF ist zu Berufsverkehrszeiten mit RE/RB in 9 bzw. 15 min, Bruchsal in 10 min, Mannheim HBF in 38 min, Stuttgart HBF in 46 min und Heidelberg HBF in 45 bzw.60 min zu erreichen. Nach Karlsruhe und Stuttgart braucht man mit dem Auto deutlich länger. Und dennoch sind die 250 Plätze werktags um 9 Uhr nur zwischen 80 und 90 Prozent belegt. Möglicherweise würde sich dies dann ändern, wenn man die Sitzplatzkapazität in den Zügen nach Karlsruhe, Stuttgart und Mannheim erhöhte - ein Problem, das auch die Attraktivität Der Bahn für Lindauer betrifft: Wer möchte schon gerne die Dreiviertelstunde zwischen Buchloe und München oder Augsburg das Leben in überfüllten Zügen genießen, deren Klimaanlage nur auf Vollbesetzung ausgelegt sind ?

S.247, li.Sp. oben: Daß Schwerbehinderten-Parkplätze gerne zweckentfremdet werden, weil sie meist so verlockend frei und so schön nahe am Ziel der bequemen Autofahrer liegen, bedauern wir nicht nur im Falle des Lindauer Hauptbahnhofs, nicht einmal nur im Falle von Bahnhöfen allgemein: Hier ist noch viel Sensibilisierungsarbeit notwendig.-

Übrigens hat die DB eine DB-Car-Sharing-Station am Lindauer Inselhauptbahnhof eingerichtet. Also kann die Erreichbarkeit des HBF im allgemeinen so schlecht doch nicht sein, oder ?

S.246, mi.Sp., Mitte: Die Schüler des Aeschacher Schulzentrums westlich der Ach erreichen dieses heute schon, sofern sie aus Richtung Friedrichshafen anreisen können, über den Haltepunkt Aeschach und hätten einen weiteren Schulweg aus Reutin, vgl. Stadtplan S.250, und das nicht nur, weil sie dann eineinhalb Kilometer weiter mit der Bahn befördert würden, was ihre Eltern zu zahlen hätten.

Würde der Zentrale Umsteige-Punkt ZUP des Lindauer Stadtbussystems von der unmittelbaren Nähe zu diesem Schulzentrum an den Berliner Platz verlegt, würde die Stadt Lindau nicht nur 2,6 Mio EUR einmalige Investitionen und jährlich 0,7 Mio EUR an Mehrausgaben zu verkraften haben, sondern etliche Schüler aus dem Stadtgebiet müßten auch weiter mit dem Bus fahren, und die Linien vom neuen ZUP in Reutin zum Schulzentrum müßten in den Hauptverkehrszeiten verstärkt werden, woraus sich die Mehrausgaben im Betrieb erklären. Denn heute kommen nur recht kurze Busse zum Einsatz, weil die nicht nur auf der Insel teilweise sehr beengten Straßenverhältnisse den Einsatz größerer Transportgefäße auf den derzeitigen, die Stautrecken meidenden Routen unmöglich machen würden. Denn die Staus, die Herr Rauscher auf S.246 re.Sp. unten nennt, können nicht durch den Schrankenrückstau verursacht sein, wenn sich ganze Wagenkolonnen im Kriechtempo auf der Inselbrücke und Zwanzigerstraße auf die vollgeparkten Inseleparkplätze zubewegen.

Zulaufgeschwindigkeiten zum Knotenbahnhof

S.246, mi./re.Sp.: Wer hat Die Bahn daran gehindert, ihre marode Infrastruktur auf der Insel und in Reutin zu modernisieren ? Und während heute nicht einmal ein Drittel aller Züge von der engen Kurve aus Österreich betroffen sind, würden beim Reutiner Bahnhof mehr als zwei Drittel von der 100-Grad-Kurve mit nur mäßig größerem Radius und kaum höheren Durchfahrtgeschwindigkeiten betroffen sein. Letztere würden sie im übrigen gar nicht nutzen können, da in den Reutiner Bahnhof wegen des Konzepts der Doppelbelegung der Gleise genau so wie in den Inselhauptbahnhof nur mit 30 km/h eingefahren werden dürfte. Außerdem ist noch das Weichenfeld am Abzweig Aeschach ein Grund, weswegen die Kurvengeschwindigkeit dort kaum höher als 50 km/h sein dürfte, wo heute wenigstens in Richtung Allgäu schneller, weil geradeaus, über die Weichen gefahren werden kann, was insbesondere wegen der danach ansteigenden Strecke wichtig ist.

Auslastung der Züge und Verbesserungsmöglichkeiten

S.249, unteres Drittel: Herr Rauscher schlägt den Reisenden-Transfer mit Bussen von einem neuen Reutiner Knotenbahnhof zum Hafen auf der Insel vor und bezieht sich auf Reisendenzählungen in der Hauptsaison 2000, ohne den Wochentag und die Witterung anzugeben. Offenbar war es ein Arbeitstag mit einer Verkehrsspitze (Schülerbeförderung) in der Stunde von 7 bis 8 Uhr. Hätte er samstags oder sonntags bei schönem Wetter vormittags zählen lassen, hätte er z.B. einen Zug mit 4 ex-Silberlingen und einer Sitzplatzkapazität von 304 in der 2. Klasse zur Stunde 10 zu rund 70 % besetzt angetroffen. Diese rund 200 Menschen, die vorwiegend das Ziel Altstadt und Hafen haben, würden vor dem neuen Bahnhof auf die beiden kurzen Bussen der Lindauer Linien 1 und 2 treffen, die bei japanisch-dichter Befüllung 50 Menschen aufnehmen können, und keinen adäquaten Platz mehr finden, weil es ja auch Lindauer gibt - 10 Prozent der Lindauer haben ein Jahresticket ! Die zwei Drittel, die also zu Fuß 1.500 m gehen müssen, bevor sie den Beginn der Lindauer Insel erreichen, oder 2.000 m gehen müssen, bis sie am Hafen ankommen, werden beim nächsten Mal wieder das Auto verwenden, um nach Lindau zu gelangen. Abgesehen davon, daß Herr Rauscher vereinfachend eine Einmalzählung auf die Gesamtlage extrapoliert, ist eine solche Denkweise auch fatal für den Bestand des Lindauer Stadtbusses. Denn wenn Tagestouristen den Einheimischen die Busse streitig machen, wird die Zahl der Jahresabonnenten schnell wieder ins Bedeutungslose fallen.

S.246, re.Sp., oben: Ist es ein Wunder, daß die Nahverkehrszüge im Schnitt deutlich schlechter besetzt sind als die Fernverkehrszüge, wenn deren nur vier Paare im engen Zeitfenster zwischen 9 h 30 und 20 h 30 durch Lindau rollen, während der Nahverkehr nach fünf Uhr morgens beginnt und erst nach Mitternacht aufhört, von bzw. nach Lindau zu rollen ? Müßte man nicht vielmehr fragen, wieso auch die Fernverkehrszüge nur 208 Reisende maximal aufweisen (vgl. Zählungsdarstellung im Erläuterungsbericht DB Netz AG im Planfeststellungsverfahren S.28) ? Diese passen nämlich ohne Gedränge in die drei EC-Waggons zweiter Klasse zu 77 Sitzplätzen, die meistens die kapazitative Ausstattung der ECs zwischen München und Zürich darstellen und auf S.249 oben abgebildet sind.

Richtig ist, daß die Bahn, aber nicht nur im Fernverkehr, unbedingt beschleunigt werden muß zwischen Lindau und München. Denn über die A96 schafft der Autofahrer diese Distanz locker in weniger als zwei Stunden, während der EC 2 h 10 bis 2 h 20 und die Umsteige- Verbindung des Nahverkehrs über Memmingen 3 h 07 benötigt. Im schweizerischen Postbus reist man übrigens schneller als im EC direkt zwischen Zürich und München. Wer da noch auf den harten Sitzen des VT 642 wie in der Holzklasse bereit ist zu fahren, oder gar 2 h 50 min lang zwischen Lindau, Kempten und München im VT 612-Rüttler alle Bandscheiben zwischen seinen Rückenwirbeln herausgedrückt bekommen will, muß schon ein Faible für die Bahn haben, um damit nach Lindau zu reisen.

Herr Rauscher beklagt auf S.247 lang und breit die schlechte Nutzung der Nahverkehrszüge im Zulauf auf Lindau. Natürlich wurden die Straßen stark ausgebaut, und auch die "begleitende Parkraumbewirtschaftung", wie Herr Rauscher die Verknappung des Parkraums umschreibt, findet in Lindau nur ansatzweise statt. Doch dies ist kein Spezifikum Lindaus allein. Zwar konnten in Oberstdorf die Parkraumbewirtschaftung und ein exzellentes Bussystem bis in die hinterste Tallage den Marktanteil Der Bahn ungewöhnlich hoch bei über 20 Prozent der Fremdenverkehrsreisen halten. Doch wieso übt der eigentlich in bester touristischer Lage zu findende Lindauer Hauptbahnhof keine größere Anziehungskraft auf die Kurzurlauber aus ?

Herr Rauscher berücksichtigt dabei eben nicht den Komfort der Bahn - harte Sitze und laute, rüttelnde Triebwagen hatte ich schon angemerkt - und die Unzuverlässigkeit, die von ständig ausfallenden Triebwagen der Reihen VT 611, 612 und 642, von dreistündigen Verspätungen wegen Betriebsstörung im elektronischen Stellwerk in Immenstadt bis zur mehrfachen vier- bis sechswöchigen Streckensperrung auf der KBS 970 und besonders der KBS 971 herrühren. Herr Rauscher berücksichtigt dabei auch nicht, daß auf der KBS 971 seit 1993 zwar stündliche Verbindungen zwischen München und Lindau bestanden, aber leider keine durchgehenden. Im Falle des Umsteigens nur in Buchloe beträgt die Fahrtzeit über diese eigentlich um 22 km kürzere Strecke 3 h 06 min, wenn man aber in Kißlegg und Hergatz umsteigen mußte, betrug sie sogar 3 h 30 min. In dieser Zeit fährt man mit dem Auto von Lindau nach Frankfurt. Seit Ende 2004 ist die Verbindung über Memmingen sogar auf den 2 h- Takt ausgedünnt.

Herr Rauscher war zur Hauptsaison wohl noch nicht in Lindau, und wenn ja, dann wohl kaum mit Der Bahn. Denn dann hätte er feststellen können, daß rund um den Bodensee ein erheblicher Fahrradtourismus stattfindet. Autofahrer führen ihre Sportgeräte einfach am Gepäckträger oder im Kombi mit. Der Radtourist, der

in Lindau oder anderswo am Bodensee mit seinem Fahrrad bei Der Bahn zusteigen möchte, muß bereits ab 15 h nachmittags damit rechnen, wegen Überfüllung abgewiesen zu werden. Wer einmal diese Erfahrung gemacht hat, oder gar mit seinem Kinderwagen nicht mehr zusteigen konnte, fährt nächstes Mal wieder Auto, um am Bodensee Radfahren zu können. Auch als gewöhnlicher Reisender ist man nicht erfreut, wenn man mit seiner hellen Sommerhose die Fahrräder putzen darf, die teilweise nicht nur in den engen und heißen Einstiegsbereichen der Triebwagen dicht an dicht stehen, sondern auch in den Gängen zwischen den Sitzreihen, denn so groß ist hier die Nachfrage.

S.248, li.Sp., Mitte: Herr Rauscher vergleicht die Strecke Hergatz-Lindau mit der Münchner S-Bahn-Stammstrecke zwischen Pasing und Ostbahnhof. Ausgehend davon, daß in München 1,3 Millionen Menschen leben und in der Stadt Lindau 23.000, dann ist die Belastung der Strecke Lindau-Hergatz mit 3000 Fahrgästen gegenüber den 230.000 Fahrgästen auf der S-Bahn-Stammstrecke doch durchaus vergleichbar: bei Lindau ergibt sich ein Quotient von 0,13, für München 0,17, und dies, obwohl auf der Münchner S-Bahn-Stammstrecke bald jede zweite Minute je Richtung ein Zug fährt, das Angebot also wie am Fließband ist, und alle paar hundert Meter gehalten wird. Wenn auch Haltepunkte wie Oberreitnau und Weissensberg bedient würden, hätte man in Lindau sicher dasselbe Verhältnis oder gar einen besseren Quotienten !

Nur, wenn die Strecke zwischen Lindau und Geltendorf bei München elektrifiziert wird, kann der Lokwechsel bei den EuroCities in Lindau entfallen. Beläßt man den Knotenbahnhof auf der Insel, würde sich allein deshalb die Fahrtzeit zwischen München und Zürich um sechs Minuten verkürzen lassen. Wenn diese Züge nicht mehr auf der Insel, sondern nur noch in Reutin hielten, bräuchten sie nicht mehr über den Seedamm hin- und zurückfahren und könnten dadurch dreieinhalb bis vier Minuten Fahrtzeit einsparen. Dies und nur dies ist der Fahrtzeitgewinn, der durch die Bahnstreckenverlegung ans Festland verursacht wird. Doch anstatt das knappe Geld in einen Bahnhofsneubau zu stecken, wodurch nur die Fernverkehrszüge dreieinhalb Minuten an Fahrtzeit gewinnen können, könnte man im Landkreis Lindau 10 km kurvenreiche Strecke abkürzen, wenn man vom österreichischen Lochau/Hörbranz entlang der A96 bis Schlachters die Strecke neu baute und den Personen- und Güterfernverkehr zwischen München und der Schweiz darüber leitete. Der Inselhauptbahnhof behielte seine Funktion als Knotenbahnhof für die Regionalzüge und den Fernverkehr Innsbruck-Feldkirch-Ulm-Stuttgart-Ruhrgebiet, könnte aber in der Kapazität um 25 Prozent reduziert werden.

Güterverkehr behindert Personenverkehr bei Lindau 21

S.247, li.Sp. Mitte: Der Bahngüterverkehr sollte laut Erläuterungsbericht zum Planfeststellungsverfahren Knotenbahnhof Lindau-Reutin der DB Netz AG von 2003, S.54, im Jahre 2020 nur noch vier Güterzugpaare täglich umfassen. Trotz MORA C und Schließung der Güterabfertigung in Reutin Ende 2004 kann man immer wieder beobachten, daß sich sogar mehrere Güterzüge gleichzeitig zum Lokwechsel und Gefahrenübergang DB/ÖBB in Reutin aufhalten. Die vier zu den beiden Durchfahrtsgleisen parallel verlaufenden Güterzugbildungsgleise sind jedenfalls nie verrostet anzutreffen, vgl. Foto S.249 unten. Daher kann man getrost davon ausgehen, daß sie auch tatsächlich gebraucht werden. In dem von der DB Netz AG geplanten Knotenbahnhof Lindau-Reutin ist für die Übergabe von Güterzügen an die ÖBB nur ein einziges Gleis vorgesehen, obwohl heute schon drei Güterzüge gleichzeitig in Reutin für das Planfeststellungsverfahren nachgewiesen werden konnten. Da diese Güterzüge nach den vorgelegten Plänen immer ein Bahnsteiggleis benutzen müßten, um zu diesem einen Güterzugabfertigungsgleis 64 (vgl. Erläuterungsbericht S.56 oder Gleisbelegungsstudie) zu gelangen, das auch der Bildung des Autoreisezugs dienen müßte, wäre bei einer im Bundesverkehrswegeplan 2003 prognostizierten Güterzugsdichte von 15,5 Paaren täglich, vgl. Kasten S.248 oben, und einer durchschnittlichen Verweildauer der Züge von rund 30 Minuten lt. Gleisbelegungsstudie der DB Netz AG in ihrem Erläuterungsbericht mit einer erheblichen Beeinträchtigung des Reisezugbetriebs an den Bahnsteiggleisen zu rechnen. Sobald mehr als ein Güterzug gleichzeitig in Reutin-neu abgefertigt werden müßte, müßte für jeden zusätzlichen Güterzug ein Bahnsteiggleis von vieren gesperrt werden. Es wurde auch kein Umfahrgleis geplant, wofür wohl auch kaum der Platz ausreichen dürfte. Und weil diese vier Bahnsteiggleise ohnehin auf Belegung mit zwei Zügen zur Taktzeit geplant sind, wäre ein Ausweichen auf andere Gleise dann auch nicht mehr möglich. Ein Abstellen von Güterzügen ist auch auf den Zulaufstrecken von Kempten, Memmingen oder Friedrichshafen nicht mehr möglich. Und für Bauzüge, wie auf dem unteren Foto der S.249 zu sehen, ist erst recht kein Platz mehr im geplanten Reutiner Knotenbahnhof. Was nach

Inbetriebnahme des neuen Gotthardtunnels ab 2015 an Güterzügen auf Lindau zurollen wird, läßt sich ohnehin schlecht abschätzen. Daß es mehr als heute sein werden, davon muß man jedoch ausgehen.

Keine Erweiterungsmöglichkeit für Lindau 21

Ein Knotenbahnhof, wie ihn die DB Netz AG für Reutin plant, braucht einen Bahnhofsvorplatz, wo die Verknüpfung zwischen Bus, Taxi und Bahn stattfinden kann. Auch der ZUP des Lindauer Stadtbussystems soll nach dem Willen Der Bahn dorthin gebaut werden. Und plötzlich ist der verfügbare Streifen statt maximal 185 m nur noch max. 100 m breit, vgl. grau markierte Fläche zwischen km 153,0 und km 153,5 im Luftbild auf S.251. Das Empfangsgebäude mit 15 m Breite und 42,5 m Länge, hellblau markiert, will schließlich auch noch Platz haben, und die Bahnsteige, ein Hausbahnsteig, ein Mittelbahnsteig und einer auf der Südseite, sind mit 3,5 bis 8 m Breite (Erläuterungsbericht S.108) ohnehin schon knappst bemessen für einen Umsteigebahnhof mit doppelter Gleisbelegung. Eigentlich wollte die Stadt Lindau südlich des Bahnhofs zum See hin, wo als Naturschutzgebiet (sic !) der einzige Schilfgürtel am bayerischen Bodenseeufer zu finden ist, einen Teil der Landesgartenschau unterbringen und die Ladestraße rückbauen und nur noch Fahrradfahrern und Fußgängern die Passage erlauben. Dies hätte einen sanfteren Übergang vom NSG zur Wirtschaftsfläche des Bahnhofs erlaubt. Doch die DB Netz AG weigerte sich, das Autozug-Verladeterminale an die Nordseite des Bahnhofs zu verlegen, obwohl sie ohnehin alles neu bauen will und dort der Straßenanschluß weit einfacher einzurichten wäre.

Erreichbarkeit Lindaus mit der Bahn

S.248, li.Sp./mi.Sp.: Der Allgäu-Schwaben-Takt hatte zur Fahrgastzählung 1998 zwar schon 5 Jahre Bestand, aber eben immer noch seine Schwächen, wie eben diejenige, daß zwischen Mindelheim/Memmingen und Lindau kein wahrer Stundentakt galt: Jede zweite Stunde mußte man in Kißlegg und Hergatz umsteigen, und allein in Kißlegg eine Wartezeit von 22-25 Minuten hinnehmen. Dies hat natürlich fast niemand mitgemacht, und heute sind diese Fahrtmöglichkeiten durch die NVBW gänzlich gestrichen worden. Wer zur anderen Stunde fuhr oder heutzutage fährt, dessen Zug steht in Memmingen auch zwischen 10 und 22 Minuten; entsprechend wenig durchfahrende Fahrgäste nimmt man wahr. Und gerade über Memmingen und Kißlegg führt die kürzeste Verbindung von Ulm, Augsburg oder München nach Lindau, ob mit der Bahn oder auf der Autobahn.

Von Kempten beträgt die Reisezeit eineinviertel Stunden mit der Bahn. Auch hier ist sie dem PKW um 15 Minuten unterlegen wegen der gebirgstypischen Streckenführung und des sehr guten Straßenausbaus, z.B. A980.

S.248, mi.Sp., Mitte: Die zeitweise durch Staus eingeschränkte Erreichbarkeit des Knotenbahnhofs auf der Insel könnte wettgemacht werden, wenn Züge wie die der Bodensee-Oberschwaben-Bahn zwischen Friedrichshafen und Aulendorf eingesetzt werden und an den ehemaligen Haltepunkten an der KBS 970 halten würden, vgl. Karte S.247. Darüber hinaus sollten alle Regionalexpress-Züge in Oberreitnau halten, wo am ehemaligen Bahnhof eine Stadtbuslinie mit dem Überlandbus nach Wangen verknüpft ist.

Wirtschaftlichkeit

S.248, mi.Sp./re.Sp.: Die von Herrn Rauscher beklagte Unwirtschaftlichkeit ist von der DB selbst verschuldet. Denn während andernorts längst Lichtsignale und automatische Schranken installiert wurden, betätigen in Lindau - außer im Hauptbahnhof selbst - viele Mitarbeiter Seilzüge, um Signale, Weichen und Schranken zu stellen. Herr Rauscher will allein durch Modernisierung 4.000 Euro je Tag einsparen.

Bei der Anhörung zum neuen Lärmschutzgutachten am 28.04.2005 in der Inselhalle Lindau war von Herrn Thomas Weiße, Bahnanlagen-Management Süd, jedoch zu hören, daß die Bedienung der Schranken und Signale durch Menschen geringere Schrankenschließzeiten erlaubten als die Automatik. Dann wären die höheren Betriebs- und Wartungskosten der besonderen Lage Lindaus geschuldet und unvermeidlich.

Übrigens würde allein die Erstellung von Lärmschutzwänden zwischen dem Abzweig Aeschach und dem neuen Reutiner Knotenbahnhof drei Millionen Euro kosten, welche weitestgehend der Steuerzahler aus entsprechenden Fördertöpfen zu zahlen hätte. Voraussetzung für ein elektronisches Stellwerk wird also sein, daß wenigstens die Bahnübergänge aufgelassen oder durch Brücken ersetzt werden, die wie die schienengleichen Übergänge von Bregenzer Straße und Langenweg gleichzeitig das Gros des PKW-Verkehrs

über die Gleise leiten und dazu noch im Bahnhofsbereich liegen, wo besondere Zugabfertigungsvorschriften in Abhängigkeit von der nachgewiesenen Schrankenschließung gelten. Eine solche Brücke oder Unterführung kostet wegen des hohen Grundwasserstands mindestens 5 Millionen Euro, wovon wiederum der Steuerzahler 70 Prozent zu tragen hätte. Lärmschutzwände für 3 Mio. Euro würden ebenfalls vom Steuerzahler bezuschußt, nicht jedoch, wenn die Verbindung vom Aeschacher Abzweig nach Reutin nicht ausgebaut würde. Zieht man noch in Betracht, daß auch die Verlegung des ZUP zum neuen Bahnhof bei der Stadt Lindau mit einmaligen Investitionen von 2,7 Mio. Euro zu Buche schlagen würde, sieht man, wie sehr die öffentliche Hand durch ein solches Vorhaben belastet wird.

Zwischen dem Abzweig Aeschach bei km 151,5 und der Kamelbuckelbrücke bei km 154,5 müßten 6 km Streckengleise und weitere 5 km Bahn- und Abstellgleise sowie rund 1 km Weichenbereiche neu verlegt werden, wobei der Untergrund komplett ausgetauscht werden soll, und zwei zusätzliche Bahnsteiggleise und der Abzweig von Norden und Osten zur Lindauer Insel noch gar nicht mitgerechnet wurden. Bedenkt man, daß in Reutin das alte Empfangsgebäude abgerissen und ein neues mit einer Grundfläche von 42,5 mal 15 Metern und mit einer 16 Meter hohen Halle, aber auch Oberleitungen, drei Bahnsteige mit Überdachungen und Aufzügen und Treppen, ein neues Gebäude für den Aufenthalt von Bahnbediensteten und neue Parkplätze sowie die Autoverladeeinrichtungen, die Diesellokstation und eine komplette Abstellgleisgruppe nebst Entwässerung mit ihren spezifischen Anforderungen in unmittelbarer Seenähe gebaut werden müssen, muß man befürchten, daß die Gesamtinvestitionssumme von rund 65 Millionen Euro noch eher zu gering angesetzt ist. Und haben sich nicht fast alle Bauprojekte dieser Größenordnung in der Zeit bis zu ihrer Fertigstellung erheblich verteuert?

Eingedenk der 4000 Euro Einsparpotential im täglichen Betrieb, die Herr Rauscher auf S.248 mi.Sp. unten nennt, bräuchte Die Bahn beim Zinssatz von null Prozent 44,5 Jahre, um diese Investition zur Amortisierung zu bringen, wenn sie denn für alle Kosten aufkommen müßte und nicht der Steuerzahler. Fraglich ist weiter, ob Herr Rauscher diesem Einsparpotential die Mehrausgaben für die Wartung und den Betrieb dreier Aufzüge gegengerechnet hat, die nicht dem unmittelbaren Bahnbetrieb zuzurechnen sind, aber zusätzlich zum heutigen Kopfbahnhof mit seinen ebenerdigen Zugangs- und Umsteigemöglichkeiten anfallen.

Da man es beim Bahnhof mit einem Wirtschaftsgebäude und es bei den betrieblichen Anlagen mit stark genutzten zu tun hat, die sicherlich nicht so lange ungewartet bleiben können, ist fraglich, ob ein ordentlicher Kaufmann ein solches Wagnis allein unter diesem Gesichtspunkt auf sich nähme. Zudem kommt noch, daß der Zinssatz von Null Prozent niemals gilt, auch nicht dann, wenn man den Bahngrund auf der Insel schon verkauft hätte und damit den Bau in Reutin finanzieren könnte. Denn man könnte das erlöste Geld anlegen und müßte diesen Anlagezinssatz der Kalkulation zugrunde legen. Und bei einem Sparbuch-Zinssatz von nur 1,5 Prozent pro Jahr ergäbe sich nach der Annuitätenformel eine Amortisationszeit von 74 Jahren, wenn, wie Herr Rauscher auf S.248, mittlere Spalte unten, schreibt, an 365 Tagen im Jahr nur 4.000 Euro gespart werden können (bei jährlicher Zinseszinsrechnung).

Wenn man davon ausgehen kann, daß die Fahrkartenerlöse bisher kaum die Kosten für Vorhaltung und Verzinsung der Liegenschaften erwirtschafteten, wofür deren Unterhaltungszustand spricht, können nur Einsparungen und Zusatzserlöse den Neubau rechtfertigen.

Die Wirtschaftlichkeit des Neubaus könnte besser aussehen, wenn Die Bahn tatsächlich mehr Erlöse aus Fahrkarten durch eine Standortverlagerung einnähme. Um eine Amortisationszeit von 30 Jahren bei 1,5 % Zins pro Jahr zu erreichen, müßten aber rund 1.100 Monatsfahrkarten an Pendler zwischen Friedrichshafen und Lindau oder zwischen Lindau und Wangen zusätzlich ausgegeben werden können*).

Zusätzliche Passagiere können nämlich nur aus potentiellm Quell- oder Zielverkehr Lindaus gewonnen werden, denn der Durchgangsverkehr würde durch die Verdreifachung der durchschnittlichen Umsteigezeit im neuen Bahnhof sehr leiden. Da Die Bahn mit dem Neubau aber genau den Kunden vor den Kopf stößt, die Lindau als Tagesausflugsziel betrachten könnten, und nur dem geringeren Teil der Lindauer Bevölkerung im engeren Reutiner Umfeld Vorteile bringt, müßten die Ein- oder Auspendler dort gewonnen werden. Wie der Stadtplan auf S.248 zeigt, nimmt ein Bahnhof am Berliner Platz in Reutin eher eine Rand- als eine Zentrums-lage ein: Nach Süden das Naturschutzgebiet des Schilfgürtels, nördlich von Landratsamt, Bauhof, Hallenbad und Jugendherberge Grünland, nördlich des Heuriedwegs Grünland. Somit ist ein Fahrkarten-Plus mehr als fraglich: Denn Aeschacher haben es zu Fuß und per Fahrrad nicht näher zum Berliner Platz als zum Inselhauptbahnhof, Tettlinger fahren von Meckenbeuren ab, Wangener haben einen eigenen Bahnhof, Lindenberger, Scheidegger und Weilerer steigen in Röthenbach zu, und der Bahnhof Hergatz fertigt täglich

weit mehr Menschen ab, als die Gemeinde Einwohner hat.

Ganz offenbar spekuliert Die Bahn mit dem Verkauf des Geländes, das durch die Stilllegung des Inselhauptbahnhofs frei würde, einen Teil der für Reutin erforderlichen Investitionen finanzieren zu können. Doch erstens sind die Anlagen auf der Insel stark verschmutzt, so daß dort sicherlich der Boden bis weit unter die Grundwasserebene wird ausgetauscht werden müssen, und zweitens hat es mehr als fünfundzwanzig Jahre gedauert, bis für das ehemalige Militärgelände westlich des Inselhauptbahnhofs Investoren gefunden werden konnten, wovon einige wiederum staatlich sind wie z.B. die VHS, oder halbstaatlich wie die IHK. Dabei war das Kasernenareal nicht einmal ein Drittel so groß wie das Gleisareal des Hauptbahnhofs und wahrscheinlich weniger mit Schadstoffen im Boden durchsetzt als der Bahnhof. Schließlich käme für den Kauf des Bahnhofsareals auf der Insel wegen seiner schieren Größe in erster Linie die Stadt Lindau in Frage und somit der Steuerzahler.

Ob Lärmschutzwände, Ersatz der Bahnübergänge durch Brücken, Bestellung der Nahverkehrszüge, die 500 m weiter nach Reutin fahren als auf den Inselhauptbahnhof, Inselanbindung mit Bussen oder Shuttle-Zügen, Verlegung des ZUP, Beschäftigungslosigkeit des Stellwerkpersonals, Risiko des Grunderwerbs: immer wäre es der Steuerzahler, der für die Entlastung von Kosten beim privatwirtschaftlich organisierten, aber noch nicht an der Börse an Private verkauften Unternehmens DB AG zu sorgen hätte. Solange die DB AG dem Staat noch zu 100 Prozent gehört, könnte das dem Steuerzahler egal sein - linke Tasche, rechte Tasche. Da wir aber damit rechnen müssen, daß die Gewinne aus der Grundstücksveräußerung nach Realisierung des Bauvorhabens an Private fließen werden, wenn sie denn überhaupt fließen werden, sollten wir uns fragen: Welche Vorteile außer der Beschäftigung etlicher Bauarbeiter aus Polen etc. erhalten wir als Steuerzahler denn durch den Knotenbahnhof Reutin gegenüber der heutigen Situation ? (Bitte nicht falsch verstehen, Polen ist in der EU, und polnische Bauarbeiter müssen hier auch leben und zahlen Umsatzsteuer.)

Anbindung der Insel für Bahnreisende und Touristen

S.249 unten: Herr Rauscher will die Besucher der Lindauer Insel, die mit der Bahn im geplanten Reutiner Bahnhof ankommen, mit Bussen befördern. Dabei übersieht er, daß in der Hauptsaison die Züge aus München in VT612-Dreifachtraktion und die Züge aus Stuttgart und Ulm mit vier bis fünf Doppelstockwaggonen und zu ca. 70 Prozent ausgelastet in Lindau ankommen. Mit einem solchen Stoßbetrieb wäre nicht nur das Lindauer Stadtbussystem überfordert, sondern auch ein Shuttle-Triebwagenbetrieb zwischen dem geplanten Reutiner Bahnhof und einer eventuellen Station auf der Insel mit nur noch einem bis zwei Bahnsteiggleisen. Und wer dann die 2 km vom Reutiner Bahnhof bis zum Linienschiffahrtshafen zu Fuß gehen mußte, weil er abgewiesen wurde, kommt auch nicht wieder, jedenfalls nicht mehr mit Der Bahn.

Forderungen der Politik

S.248, re.Sp., unten: Geht man davon aus, daß die Forderungen der Politik sich in den Regionalplänen niedergeschlagen haben, dann gibt Herr Rauscher diese Ziele zumindest richtig wieder.

Eine Gleisbelegungsstudie der DB Netz AG im Anhang zum Erläuterungsbericht im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens ließ erahnen, was aufgrund der Reduzierung der Zahl der Bahnsteigkanten zu erwarten war: eine Verschlechterung der Umsteigesituation nicht nur wegen der zu benutzenden Gleisüberführung beim Neubau. Bei den zum Jahresfahrplan 2004 denkbaren 157 Umsteigeverbindungen - nur vier EC-Paare und ein IC-Paar führen und fahren über Lindau hinaus - betrug die durchschnittliche Umsteigezeit 10 min 58 sec. Hätte man dieselben Umsteigeverbindungen im neuen Knotenbahnhof Lindau-Reutin entsprechend der genannten Gleisbelegungsstudie abgewickelt, wäre die durchschnittliche Umsteigezeit auf 29 min 15 sec angewachsen, obwohl die danach durchgehenden Züge Basel-Kempen-München und Ulm-Kempen-St.Margrethen mit jeweils nur wenigen Minuten Standzeit diesen Durchschnitt stark gesenkt hätten. Doch die Haupt-Umsteige-Relation Feldkirch-Friedrichshafen-Ulm wäre stark beeinträchtigt worden. Bei dieser nahezu Verdreifachung des Schnitts der Umsteigezeiten widersprechen die seitens der DB Netz AG vorgelegten Pläne den beiden Regionalzielen, die Verbindungen in der Region zu verbessern und den integralen Taktfahrplan auszubauen.

Bei der öffentlichen Auslage der Pläne im Dezember 2004 waren die Zahlen des Bundesverkehrswegeplanes 2003 noch nicht in den DB-Plänen berücksichtigt. Die DB Netz AG ging von weniger Zugfahrten als im Jahr

2004 aus, beim Güterverkehr gar nur von einem Viertel der im Bundesverkehrswegeplan und im Kasten auf S.248 oben Mitte genannten Zugzahlen, vgl. Erläuterungsbericht S.54. Nachdem Güterzüge nachweislich heute bereits die noch vorhandenen vier Gleise zusätzlich zu den beiden Durchfahrgleisen in Reutin benötigen, und zwar teilweise zeitgleich alle, hätte ein derart massiertes Auftreten von Güterverkehr in dem nach DB Netz AG-Plänen errichteten Reutiner Knotenbahnhof das Erliegen des Personenverkehrs zur Folge. Es ist nicht ersichtlich, daß das Ziel einer dichteren Zugfolge durch einen geringer dimensionierten Bahnhof bei wachsenden Zugzahlen erreicht werden kann, insbesondere dann nicht, wenn nur wenige Züge, nämlich die durchfahrenden Fernverkehrszüge und die wenigen vom Allgäu nach St. Margrethen durchgebundenen Regionalzüge, von einer Beschleunigung um drei bis vier Minuten durch Weglassen des Seedamms profitieren könnten. Für alle anderen Personenzüge - jene aus Bludenz/Feldkirch, auf der Linie München-Basel, die IRE Lindau-Stuttgart und die RE-Züge nach Augsburg über Memmingen - wäre der neue Knotenbahnhof Reutin genau wie der alte Inselbahnhof ein Kopfbahnhof. Und weil diese Züge auf doppelt belegte Bahnsteiggleise einfahren müssten, würde sich auch an der Höchstgeschwindigkeit beim Einfahrsignal vom 30 km/h nichts ändern. Das Ziel des Ausbaus der Strecke für höhere Geschwindigkeiten wäre nur für die EC/IC-Züge mit dem neuen Knotenbahnhof zu erfüllen.

Fazit

Angesichts des geringen Nutzens, den eine Verlegung des Lindauer Hauptbahnhofs erbringt im Vergleich zu Streckenbegradigungen oder -abkürzungen, muß sich der Steuerzahler, der ja ganz offenbar mehr als die Hälfte der 65 Millionen Euro Investitionssumme nur für den neuen Knotenbahnhof in Reutin wird aufbringen müssen, fragen, warum nicht in die Strecke selbst investiert wird. Darüber hinaus ist zu fragen, nach welchem Betriebskonzept dieser neue, auf nur vier durchgehende Bahnsteiggleise reduzierte Knotenbahnhof ins Netz der Nah- und Fernverkehrs- Reisezüge integriert werden soll, ohne dabei die Wechselwirkung mit dem Güterverkehr außer Acht zu lassen. Denn nur, wenn sich die Reisezeiten der Reisenden verringern, kann eine Investition grundsätzlich sinnvoll sein. Die Fernverkehrsreisenden stellen dabei einen Anteil 54 Prozent, vgl. Erläuterungsbericht zum Planfeststellungsverfahren der DB Netz AG, S.32; ihre Reisezeit ließe sich durch Nichtbefahren des Seedamms um 4 Minuten verkürzen. Die Reisezeit der rund 35 Prozent Reisenden mit Ziel Lindau-Insel/-Hafen oder anderer Bahnhof als Lindau würde sich durch die Verschlechterung der Umsteigemöglichkeiten um 19 Minuten verlängern. Selbst, wenn nach der Elektrifizierung der Strecke bis Geltendorf das Umspannen in Lindau entfiel und der Aufenthalt sich von derzeit sieben auf eine Minute reduzieren ließe, könnte die Summe der Reisezeitgewinne bei Fahrgästen des Fernverkehrs den Verlust durch längere Umsteigezeiten beim Nahverkehr nicht ausgleichen. Die Bahnhofsverlegung ist unter diesen Gesichtspunkten insgesamt als nicht sinnvoll zu betrachten. Denn ein Halt der EC-Züge ohne Lokwechsel ließe sich auch durch Errichtung eines überdachten Mittelbahnsteigs zwischen den Durchfahrgleisen in Lindau-Reutin kostengünstig erreichen; die Anbindung an den Knotenbahnhof auf der Insel ließe sich durch die Nahverkehrszüge aus Österreich bewerkstelligen. Überdies ist bzgl. der 100 km eingleisiger Strecke zwischen Hergatz und Buchloe, auf dem die EC heute schon überwiegend fahren, zu fragen, ob eine Einsparung von vier Minuten durch Nichtbefahren des Seedamms und weiterer sechs Minuten durch Einsparung des Lokwechsels nach Elektrifizierung nicht an anderer Stelle wieder verloren gehen mangels Kreuzungsmöglichkeit. Das Ziel, die Bodenseeregion besser ins europäische Verkehrsnetz einzubinden, kann nicht dadurch erreicht werden, daß man punktuell einen an ebendiesem See gelegenen Bahnhof um zwei Kilometer verlegt und dabei die zurückzulegende Distanz für das Gros der vom Steuerzahler bestellten Züge verlängert, während wenige eigenwirtschaftlich fahrende Züge nur einen Kilometer einsparen könnten. Vielmehr müssen die Zulaufstrecken zweigleisig ausgebaut und begradigt werden, z.B. Abkürzung der Tannheimer Kurve westlich Memmingens um 14 km, Bau einer Umfahrung Lindaus längs der Autobahn von Schlachters nach Lochau-Hörbranz für 10 km Abkürzung, oder Bau einer Strecke vom österreichischen Güterbahnhof Wolfurt mit Anbindung an die KBS

970 östlich von Oberstaufen bei Salmas, was rund 50 km kurvenreichster Strecke bzw. rund 50 Minuten Fahrzeit sparen und trotz der Steigung noch Güterzugbetrieb erlauben würde.

Wie kurzfristig die Planung manchmal sein kann, hat sich überdies mit der zwangsweisen Stilllegung der dieselgetriebenen ICE-Neigetechnik-Züge der Reihe VT 605 oder mit der vom Eisenbahn-Bundesamt erzwungenen Abschaltung der Neigetechnik bei den Zügen der Reihen VT 611 und VT 612 gezeigt. Die Lage und Dimensionierung eines neuen Knotenbahnhofs sollte nicht abhängig gemacht werden von den technischen Eigenschaften nur einer Fahrzeuggeneration, die offensichtlich nur den Bruchteil der Nutzungsdauer des zu befahrenden Netzes hat. Im Gegenteil ist das Netz an den Möglichkeiten der einfachsten Fahrzeuge wie z.B. der zwanzig Jahre alten VT 628 und den Wechselwirkungen auf die anderen auszurichten, um einen harmonischen und durch leichte Störungen wenig beeinflussten, in den Knoten weitestgehend vertakteten Betrieb aufrecht erhalten zu können.

Christian Moritz

*) Berechnung der Pendlerströme, die für eine Amortisationszeit von 30 Jahren bei 1,5 % Zins p.a. nötig wären:

Die Annuität (65 Mio, 1,5% p.a., jährliche Zinsverrechnung) beträgt 7.415,20 EUR pro Tag. Abzüglich des betrieblichen Einsparpotentials von EUR 4.000,- müssen 3.415,20 EUR an Fahrkarten-Mehrerlösen aufgebracht werden. Eine Rückfahrkarte Lindau-Friedrichshafen oder Lindau-Wangen kostet EUR 8,30 zum Normalpreis. Dafür müßten 388 tägliche Pendler gefunden werden, die auch samstags und sonntags zum Normalpreis fahren. Da das aber zu teuer ist, und Pendler meist nur 5 Tage die Woche oder 21 Tage im Monat fahren, aber eine Monatskarte, bezogen auf 21 Werktage, den Fahrpreis nahezu halbiert, würden 388 Pendler mit Monatskarte nur 1.168,- EUR täglich an Mehrerlösen erbringen. Erst bei 1.134 Monatskarten-Pendlern, z.B. 400 Pendlern nach/von Wangen und 734 nach/ von Friedrichshafen, wäre dieses Ziel zu erreichen. Zwischen Wangen und Lindau könnte man damit die VT 612 im morgendlichen Berufsverkehr zwar zu 100% auslasten. Doch nachmittags hätte man in der touristischen Saison nach wie vor das Problem mit durch Fahrräder überfüllten Zügen. Zwischen Lindau und Friedrichshafen müßten zusätzliche Fahrzeuge eingesetzt werden, da hier die Züge mit Schülern morgens bereits teilweise überfüllt sind. Mit diesen gestiegenen Fahrzeug- und Trassenkosten würde man aber den Bedarf an Erlösen und somit an Pendlern weiter steigern.

Die finanzmathematische Formel der Annuität lautet wie folgt:

Es sei:

Ann die Annuität oder jährliche Zahlung an den Darlehensgeber

N der Nominalbetrag des Darlehens

i der Zinssatz pro Jahr

n die Laufzeit des Darlehens in Jahren oder Zahl der Jahre

* der Operator der Multiplikation ("mal")

x^n bedeutet die n-te Potenz von x, einem beliebigen Platzhalter

$$Ann = N \cdot \frac{i \cdot (1 + i)^n}{(1 + i)^n - 1}$$

In unserem Beispiel gilt: $N = 65.000.000,-$ Euro

und: $Ann = 365 \cdot 4.000,-$ Euro