

Lindau Kombilösung – Sechs Behauptungen und sechs Antworten

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

Antwort: Dies ist unrichtig. In diesem Vertrag ist lediglich eine *Zielsetzung* für die Fahrzeiten festgehalten, keinerlei Verpflichtung. Siehe auch Referat Paul Stopper, Schweiz, am 15. Oktober 2011 auf dem Bahnkongress.

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

Antwort: Das ist unrichtig. Die Planungsunterlagen der damals neu gegründeten Deutschen Bahn AG aus dem Jahr 1997 sahen im Fall eines *Dieselbetriebs* mit Neigetechnik für die Strecke Lindau Hbf (= Inselbahnhof) – Memmingen eine Fahrzeit von 46 Minuten vor. In den neuen Planungsunterlagen (sma) werden als Fahrzeit Memmingen – Lindau nun 47 Minuten genannt – bei *elektrischem* Betrieb mit Neigetechnik. Elektrische Traktion heißt im Vergleich zur Diesel-Traktion immer *kürzere* Fahrzeit. Hier werden jedoch plötzlich längere Fahrzeiten unterstellt. Offensichtlich sind die Fahrzeiten politisch motiviert und weniger technisch bestimmt. In jedem Fall ist belegbar, dass bei den genannten erwarteten – nicht verpflichtenden – Fahrzeiten die Fernverkehrszüge Zürich – München einen Halt auf dem Inselbahnhof einlegen können.

3. **Behauptung:** Wenn in Lindau kein Fernverkehrshalt in Reutin gebaut wird, fahren die Eurocity-Züge an Lindau ohne Halt vorbei. Bei Existenz eines solchen Fernverkehrs-Bahnhofs werden diese Züge in Lindau-Reutin einen Halt einlegen.

Antwort: Das kann so unmöglich gesagt werden. Es gibt weit größere Städte, an denen Fernverkehrszüge ohne Halt durchfahren. Wolf Drechsel nennt Erlangen (105.000 Einw.) und Bamberg (70.000 Einw.). Es kann überhaupt nicht vorausgesagt werden, wie die Fernverkehrshalte bei der Verbindung Zürich – München im Jahr 2017ff aussehen werden. Auf alle Fälle ist es völlig falsch, den Bau eines Bahnhofs ausschließlich wegen eines unsicheren Halts weniger Fernverkehrszüge zu konzipieren.

4. **Behauptung:** Ein Halt der Fernverkehrszüge Zürich – München ist fahrplantechnisch gut darstellbar.

Antwort: Das trifft nicht zu. Ein solcher EC-Halt in Reutin ist fahrplantechnisch unpraktisch bis unterirdisch. Fahrgäste aus Richtung Friedrichshafen müssten auf Lindauer Stadtgebiet stets zwei Mal umsteigen – in Lindau Inselbahnhof und in Reutin. Das macht kaum jemand. Damit aber wird der EC Zürich – Lindau geschwächt und ein Halt in Reutin erst recht unwahrscheinlich.

5. **Behauptung:** Es gibt einen Zeitdruck, bis Ende 2011 eine Entscheidung zu treffen. Die Beteiligung der Schweiz an den Kosten der Elektrifizierung des deutschen Streckenabschnitts ist „an den rechtzeitigen Baubeginn gekoppelt“ (BZ v. 21. Oktober 2011).
Antwort: Tatsächlich hat die Deutsche Bahn AG noch in den letzten Wochen den Baubeginn bei der Elektrifizierung erneut (und möglicherweise unter Verletzung des genannten Vertrages) verschoben. Laut Mitteilung der Bundesregierung „erwartet die DB AG den Baubeginn erst nach dem Jahr 2013“ (Antwort auf eine Anfrage des SPD-MdB Heinz Paula; Lindauer Zeitung vom 15. Oktober 2011). Die Inbetriebnahme der elektrifizierten Strecke kann damit erst ab 2018 erfolgen. Volker Hentschel von DB Netz selbst hat angedeutet, dass die Bahn dann noch „ein oder zwei Monate länger (mit dem Baubeginn; W.W.) warten wird, wenn sich ein Bürgerbegehren für Reutin (als Hauptbahnhof) abzeichnet“ (Dirk Augustin in: Lindauer Zeitung vom 20. Oktober 2011).
6. **Behauptung:** Inzwischen gibt es Transparenz bei den Kosten. Die Stadträte können am 25. Oktober und die Bürgerinnen und Bürger können am 11. Dezember (...) sachlich und unvoreingenommen (...) entscheiden.“ (Wilfried Vögel in: BZ vom 21. Oktober 2011).
Antwort: Das trifft nur sehr bedingt zu. Erste Berechnungen für die möglichen Kosten liegen den Bürgerinnen und Bürgern seit der BZ-Ausgabe vom 21. Oktober vor. Doch es sind eher vorläufige Berechnungen. Dabei fehlen zwei große Positionen: die Kosten für eine mögliche Bahndamm-Sanierung (von V. Hentschel, DB AG Netz, vor kurzem mit „einem niedrigen zweistelligen Millionen Euro-Betrag“ beziffert). Und die in jedem Fall auf die DB AG und/oder die Stadt Lindau zukommenden Kosten für die Sanierung des Bahnhofsgebäudes. Es handelt sich jedoch hier jeweils um Posten, die höher als die in der bisher vorliegenden Aufstellung genannten Gesamtkosten für eine der drei Lösungen liegen.

Winfried Wolf, 22. Oktober 2011