

Winfried Wolf

Eisenbahn, Bodenspekulation und Stadtzerstörung

Die Beispiele Lindau und Stuttgart

Drei historischen Rückblenden, acht Lehren und eine Alternative für Lindau und die Euregio Bodensee

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

Beim Thema Lindau – Erhalt des Inselbahnhofs versus Verlagerung des Lindauer Hauptbahnhofs nach Reutin - sind bei der Deutschen Bahn AG und bei der bayerischen Staatsregierung plötzlich die leisen Töne vorherrschend. Bahnchef Rüdiger Grube war selbst vor Ort – mit Leibesübungen. Im Interview mit der Schwäbischen Zeitung äußerte er vor ein paar Tagen:

„Ich habe mir den veralteten Kopfbahnhof auf der Insel vor kurzem als Jogger angeschaut. Es ist völlig klar: Hier muss etwas gemacht werden. Dieser Bahnhof ist keine Visitenkarte für uns.“²

Der bayerische Verkehrsminister Martin Zeil (FDP) machte sich bei den Leserinnen und Lesern der „Lindauer Zeitung“ damit lieb Kind, dass er feststellte, er habe „einen Onkel in Rehlings“ gehabt und verbinde mit Lindau „liebste Kindheitserinnerungen.“ Zeil sodann wörtlich: „Der Inselbahnhof gehört zu Lindau wie der bayerische Löwe an der Hafeneinfahrt. (...) Keine andere Stadt kann eine so spektakuläre Anfahrt zu ihrem Bahnhof bieten.“ Zeil will „als Kompromiss“ die „Kombilösung untersuchen“ lassen, wonach

- in Reutin „ein moderner Bahnhof“ entsteht, „wo Fernzüge halten“
- der Inselbahnhof als Nahverkehrshalt bestehen bleibt.

Zeil: „Ich sehe hier die Möglichkeit, die touristischen Belange ebenso zu berücksichtigen wie die Interessen der Fernreisenden. Ich hoffe, dass sich jeder auf diese Lösung einlässt.“³

¹ Das Referat wurde erst nach der Konferenz „verschriftlicht“, wie es neudeutsch heißt. Ich ergänzte den Text vor allem um die Passagen, die ich u.a. im Verlauf des Kongresses in kurzen Interventionen angesprochen hatte. Grundsätzlich finden sich die wichtigsten Quellen für die Geschichte der Ludwig Süd-Nord-Bahn in: Inselkrimi Bahnhof Lindau, herausgegeben von Winfried Wolf, Klaus Gietinger, Karl Schweizer und Wolfgang Hesse, Berlin 2004 (Eigenverlag Winfried Wolf), ein Büchlein, das auf einer Tagung am 6./7. März 2004 mit dem Titel „150 Jahre Ludwig Süd-Nord-Bahn – Lasst die Kirche im Dorf und den Bahnhof in der Stadt“ in Lindau vorgestellt wurde. In diesem Büchlein findet sich auch eine von Karl Schweizer zusammengestellte Chronologie zur Debatte und zu den Plänen hinsichtlich Lindau Inselbahnhof / Verlegung des Hauptbahnhofs nach Reutin (S.94ff).

² In: Schwäbische Zeitung vom 5. September 2011. Dort heißt weiter: „Der alte Kopfbahnhof wird modernisiert und in Reutin entsteht ein Durchgangsbahnhof für den Fernverkehr.“

³ In: Lindauer Zeitung vom 19. September 2011.

Soweit, so schön. Im Grunde handelt es sich bei dem, was hier vorgestellt wird und wenn es denn der Wahrheit entspricht, um ein mittelprächtiges Wunder:

Derselbe Rüdiger Grube, der in Stuttgart mit der Brechstange versucht, Stuttgart 21 durchzusetzen und jeden Kompromiss, und sei es ein fauler nach Art des Heiner Geißlers, ablehnt...

... derselbe Martin Zeil, der mit der Brechstange in München das absurde Großprojekt S-Bahn-Tunnel durchsetzen will, der mit Vehemenz für eine dritte Startbahn auf dem Münchner Flughafen kämpft und der im April 2011, nach dem Wahlsieg von Grün-Rot in Baden-Württemberg, erklärte „Ich warne Grün-Rot, jetzt Stuttgart 21 und die Neubaustrecke (über die Schwäbische Alb; W.W.) nicht umzusetzen...“

... diese beiden Herren billigen also Lindau, einer Stadt mit 25.000 Einwohnern, *zwei* Eisenbahn-Systemhalte und *zwei* Bahnhöfe zu. Mit dem Unikum, dass im Hauptbahnhof vor allem die Nahverkehrszüge und im „Nebenbahnhof“ Reutin wichtige Fernverkehrszüge Station machen. Wohlgemerkt: Es gibt in Deutschland viele Städte in dieser Liga, denen die Bahn und die bayerische Staatsregierung nicht einmal einen Regionalexpress-Halt zubilligen. Von Fernverkehrszügen ganz zu schweigen.

Warum die „Kombi-Lösung“ als Trick erscheint, um den Inselbahnhof insgesamt in Frage zu stellen

Besonders fragwürdig erscheinen alle Verweise darauf, dass Reutin als Fernverkehrshalt wegen der Beschleunigung der Schienenverbindung zwischen Zürich und München so wichtig sei. Tatsächlich gab es gerade in den letzten Wochen eine neuerliche Verschiebung des Zeitpunkts, an dem die – von der Schweiz vorfinanzierte - Elektrifizierung zwischen München und Lindau vollendet sein soll. Obgleich das entsprechende Abkommen von Lugano bereits 1996 geschlossen wurde, wird nach neuesten Aussagen der deutschen Bundesregierung der Baubeginn „erst nach 2013 liegen“.⁴ Eigentlich wurde als Baubeginn 2010 und als Realisierung „Ende 2016“ vereinbart. Da der Baubeginn nun bereits um bis zu drei Jahre verschoben wurde, dürfte der Termin der Realisierung nicht mehr zu halten sein. Das heißt, selbst bei einer durch einen Nachbarstaat mit einem größeren Betrag vorfinanzierten Strecke besteht bei der Deutschen Bahn AG bzw. der deutschen Bundesregierung respektive der Staatsregierung in München kein gesteigertes Interesse an einer entsprechenden Verbesserung des Schienenfernverkehrs. Damit sind unter den aktuellen Bedingungen die Perspektiven für eine schnellere Schienenverbindung Zürich – München, die es wohl frühestens 2018 geben wird, einigermaßen ungewiss.

Im Übrigen konkurriert die Schiene hier bereits mit zwei anderen Verkehrsmitteln: Auf der Verbindung gibt es heute bereits Billigflugverkehr für Preise, die teilweise unter denen der aktuellen Bahnpreise liegen. Es gibt auch eine mit der Bahn und dem Flugzeug konkurrierende Fernbusverbindung mit Fahrpreisen von weniger als 25 Euro, was unter der Hälfte dessen liegt, was die Fahrt auf der Schiene kostet.

⁴ Lindauer Zeitung vom 15. Oktober 2011. So heißt es in einer Antwort der Bundesregierung auf eine Kleine Anfrage des Augsburger SPD-Bundestagsabgeordneten Paula. Dieser schlussfolgert: „Wie die Bahn aufgrund dieser Ausgangslage noch von einer Inbetriebnahme im Jahr 2017 ausgehen kann, ist mir ein Rätsel.“ Ebenda.

Dabei sollen die Möglichkeiten für Angebote im Fernbus-Linienverkehr ab 2012 deutlich verbessert und der Bahn dadurch zusätzliche Konkurrenz geschaffen werden – dank einer Initiative derjenigen Partei, der Herr Zeil angehört: Die FDP brachte im Oktober 2009 die Forderung nach einer Liberalisierung des Fernbus-Linienverkehrs in den CDU/CSU-FDP-Koalitionsvertrag ein. Auf dieser Grundlage beschloss im August 2011 die Bundesregierung den Gesetzesentwurf zur Novellierung des Personenverkehrsbeförderungsgesetzes (PBefG), in dem eine umfassende Busverkehrs-Liberalisierung festgehalten wird (in Form einer Änderung von § 13 PBefG). Dieses Gesetz hat gute Chancen, noch 2011 im Bundestag und im Bundesrat verabschiedet zu werden.

Dabei ist es die Deutsche Bahn selbst, die Schienenverbindungen im Fernverkehr aufgibt und teilweise solche bereits heute auf Busse umstellt. Zwischen Nürnberg und Prag, auf einer mit Zürich – München vergleichbaren Städteverbindung, gab es bis 2004 eine IC-Verbindung. Sie wurde durch die Deutsche Bahn am 1. Dezember 2004 eingestellt. 2009 eröffnete dann die Bahn zwischen den beiden Städten eine „Express-Busverbindung“, für die sie offensiv wirbt („verkehrt sechs Mal täglich“; „mit den günstigen Preisen der Bahn“ (!); „Preise ab 19 Euro für die einfache Fahrt“; „Zwei-Klassen im Bus“, „modernster Komfort mit Toilette und Steckdosen“ usw.). Jeder Verweis auf die Verbindung Zürich – München als Begründung für eine Verlegung des Hauptbahnhofs Lindau von der Insel nach Reutin ist vor diesem Hintergrund unernst. Die Zukunft einer solchen Schienenverbindung kann unter den gegebenen Verhältnissen grundsätzlich nicht als gesichert gelten. Und wenn sie zustande kommt, unter anderem weil es den Vertrag mit der Schweiz gibt, dann könnte sie leider aus heutiger Sicht keine größere Bedeutung haben.⁵

Grube und Zeil plädieren in Lindau derzeit für eine „Kombi- und Kompromiss-Lösung“, nachdem beide Seiten, die Deutsche Bahn AG und der Freistaat Bayern, rund dreizehn Jahre lang erklärt hatten, dass *allein* ein neuer Bahnhof in Reutin in Frage kommen und verkehrstechnisch Sinn machen würde, dass der Bahnhof auf der Insel und alle Schienen von der Insel verschwinden müssten. Noch im Juli 2011 präsentierte DB Netz auf einer „Infoveranstaltung Bahnknoten Lindau“ ein Papier, in dem es heißt: „Die Bestandsvariante hat gegenüber Reutin aus Sicht der DB AG deutliche Nachteile“; und: „Reutin hat als Bahnstandsstandort aus Sicht der DB AG viele Vorteile.“⁶

Die sogenannte Kombilösung wird seit August 2011 auf eine Art und Weise präsentiert, als handle es sich bereits um eine mit allen Kosten durchgerechnete und mit einem überzeugenden Fahrplan unterlegte Lösung. Zwar legte die Stadtverwaltung Ende Oktober 2011 einen „Kostenvergleich Bahnhofsvarianten“ in der „BZ-Bürgerzeitung“ Ende vor.⁷ Doch dabei fällt auf:

- Es gibt immer noch keine Kalkulation für eine Sanierung des Inselbahnhofs. Obgleich doch der Bahnchef Grube selbst sagte: „Keine Visitenkarte... Da muss etwas getan werden...“ Dieses Thema wird in den Vergleichen der drei Varianten nur verbal unter Variante 1 („Der Hauptbahnhof bleibt wie bisher auf der Insel“) erwähnt mit den Worten: „Eine Sanierung des bestehenden Bahnhofsgebäudes ist nur vorgesehen, wenn Dritte gefunden werden, die die

⁵ Auch die Behauptung, im Vertrag von Lugano sei eine zukünftige Fahrtzeit auf der Verbindung Zürich – München von 3 Stunden und 15 Minuten als verpflichtend festgeschrieben, ist – wie von Paul Stopper auf dem Bahnhofskongress ausgeführt - falsch. Dies ist dort *als Ziel* genannt. Im Übrigen ist dieses Ziel auch dann erreichbar, wenn die Insel Lindau der Hauptbahnhof bleibt und wenn die EC-Züge Zürich – München im Inselbahnhof Lindau Halt machen und wenden. Siehe das Referat von Wolf Drechsel, Gesellschaft für fahrgastorientierte Verkehrsplanung, Nürnberg, auf dem Bahnhofskongress am 14. Oktober 2011.

⁶ Lindauer Zeitung vom 12. Juli 2011.

⁷ BZ-Bürgerzeitung vom 21. Oktober 2011 (Ausgabe 42/2011).

Kosten übernehmen.“ Wohlgermerkt: Es handelt sich um einen Bahnhof, der sich im Eigentum der Deutschen Bahn AG, genauer deren Tochter DB Netze Personenbahnhöfe (zuvor DB Station & Service) befindet. Die Bahn hat jahrzehntelang das Gebäude herunterkommen lassen, will aber offensichtlich auch zukünftig keinen Cent für eine Sanierung bezahlen. Andererseits will die Bahn im Fall des Verkaufs des Gebäudes und des Geländes (= Variante Hbf Reutin) sehr wohl 100 Prozent des Verkaufserlöses in die eigene Tasche stecken. In der genannten detaillierten Tabelle mit einem „Kostenvergleich“ taucht der Inselbahnhof schlicht nicht auf.

- Die Kosten für die angeblich notwendige Sanierung des Bahndamms werden nicht einmal erwähnt. Die Kosten-Position „Bahndamm“ wird nirgendwo genannt. Dabei führte die DB AG diesen Aspekt im Juli 2011 noch in einer Weise ins Feld, dass der Redaktionsleiter der „Lindauer Zeitung“, Dirk Augustin, diese Kosten als wesentliches Argument gegen Reutin ins Feld führte und seinen Artikel zu dem Thema überschrieb mit „Bahnhof Reutin würde Lindau Millionen kosten – Wenn die Bahn AG aufs Festland zieht, muss die Stadt den Bahndamm und einiges mehr zahlen“.⁸
- Schließlich ist erstaunlich, dass das Thema Neuorganisation des Stadtbussystem bei den Varianten Reutin als Hauptbahnhof und „Kombilösung“ heruntergespielt wird. Bei Reutin als Hauptbahnhof heißt es: „Eine Verlegung des Zentralen Umsteigepunktes der Stadtbusse ist nach eingehender Untersuchung nicht sinnvoll.“ Im Fall der Kombilösung heißt es: „Die Anbindung mit Stadt- und Regionalbus ist gewährleistet.“ Bei der Tabelle „Aufwendungen der Stadt Lindau im Vergleich“ wird eine „0“ genannt als „Kosten für zusätzliche Stadtbusanbindung Insel“.

In der nun offiziell mitgeteilten Gesamtsumme kommt die Kombilösung insgesamt mit 10,4 Millionen Euro am teuersten gegenüber 8 Millionen Euro bei Beibehalt des Inselbahnhofs als Hauptbahnhof und 6,65 Millionen Euro bei einem Hauptbahnhof Reutin. Die Kombilösung kommt auch die Stadt am teuersten; ihr Anteil an den genannten Gesamtkosten läge bei 7,5 Millionen Euro. Gleichzeitig kommt die Beibehaltung der bisherigen Situation die Stadt mit Abstand am preiswertesten; dann wären mit 2,77 Millionen Euro nur 37 Prozent der Kosten der Kombilösung fällig. Bei Reutin als Hbf sollen die auf die Stadt zukommenden Kosten bei 3,85 Mio Euro liegen.

Indem jedoch die Sanierungskosten für den Seedamm und die Restaurierungskosten für den Inselbahnhof nirgendwo auftauchen (und die Kosten für die Umgestaltung des Stadtbussystems bei Kombilösung und Reutin als Hbf deutlich zu niedrig bzw. falsch angegeben sein dürften), ist die gesamte Rechnung äußerst fragwürdig.

⁸ Lindauer Zeitung vom 12. Juli 2011. Dort heißt es: „Dabei hat die Veranstaltung am Donnerstag (dem 7. Juli 2011; W.W.) vor allem eins ergeben: Der Umzug des Bahnhofs wird für die Stadt sehr teuer. So begründete Bahnmanager Volker Hentschel das Festhalten seines Unternehmens an Reutin unter anderem damit, dass eine teure Sanierung des Bahndamms notwendig werde, wenn Züge weiter auf die Insel fahren sollen. Das Geld würde sich die Bahn gerne sparen. Das bedeutet aber wohl, dass der Bahndamm an die Stadt fällt. Möglicherweise hält der Damm noch ein paar Jahre länger, wenn keine schweren Züge mehr drüberfahren. Irgendwann aber ist die Sanierung unumgänglich. Nach den Kosten befragt, sprach Hentschel von einem niedrigen zweistelligen Millionenbetrag, sprich zehn bis 15 Millionen Euro. Hinzu kommen die Kosten für die Erschließung des neuen Bahnhofs. Es ist nämlich Sache der Stadt, die nötigen Straßen zu bauen und den Berliner Platz so auszubauen, dass er den zusätzlichen Verkehr verkraftet und den Zentralen Umsteigepunkt (ZUP) des Stadtbusses nach Reutin zu verlagern.“

Tatsächlich droht die Kombilösung die schiefe Ebene zu sein, an deren Ende es nur einen Hauptbahnhof Reutin könnte. Dies aus drei Gründen: *Erstens* weil die Kombilösung ohnehin die teuerste Variante ist und öffentliches Geld für öffentlichen Verkehr und Gelder der DB AG für Infrastruktur in Deutschland knapp sind. *Zweitens* weil bei der Kombilösung die beiden großen Positionen „Bahndammsanierung“ (lt. Bahn zwischen 10 und 15 Millionen Euro!) und Sanierung des Inselbahnhofs (ein Betrag von mindestens fünf und möglicherweise 10 Millionen Euro) anfallen werden und diese beiden Positionen jedoch gar nicht berücksichtigt sind. Die Kosten für eine Bahndamm-Sanierung wird die Bahn tragen müssen und daher alles tun, um aus der Kombilösung irgendwann doch noch auszusteigen. Bei der Position Inselbahnhof werden Bahn und Stadt zumindest einen Teil schultern müssen. Beides treibt die Gesamtkosten hoch und erhöht auch die Belastung für die Stadt Lindau deutlich.

Drittens wird der Vorschlag Kombibahnhof von einer Instanz vorgelegt, die für Kompromiss-Vorschläge wenig glaubwürdig ist. Wenn Grube, Zeil und der DB-Netz-Manager Volker Hentschel plötzlich für einen derartigen Kompromiss eintreten, dann plädieren drei knallharte Vertreter der Position „Die Bahn muss als *privatwirtschaftliches* Unternehmen agieren“ plötzlich dafür, dass die Bahn sich am Gemeinwohl und an den Interessen der Bevölkerung orientieren werde. Man sollte die Stellungnahmen dieser Herren sehr genau nehmen. Bayerns Verkehrsminister spricht im eingangs angeführten Zitat davon, er werde die „Kombilösung *untersuchen*“ lassen. Volker Hentschel, der Manager der Bahntochter DB Netz, lässt inzwischen durchblicken, dass ein Nein zur Kombilösung durchaus dazu führen könnte, dass die Bahn erneut auf Reutin als Hauptbahnhof und auf die komplette Aufgabe des Inselbahnhofs setzt. Der Leiter der „Lindauer Zeitung“ formulierte das wie folgt: „Sollte die Kombilösung am 11. Dezember (bei einem Bürgerentscheid; W.W.) durchfallen, dann hält sich Hentschel noch ein kleines Türchen offen. Bisher hatte er stets gesagt, dass die Bahn AG dann den Inselbahnhof planen werde. Grundsätzlich bleibt es auch dabei, meint er, formuliert aber: `Wir werden das Ergebnis interpretieren und dann entscheiden.` Sprich: Zeichnet sich ein Bürgerbegehren für Reutin ab, könnte die Bahn noch ein oder zwei Monate länger warten.“⁹

Das mit der schiefen Ebene ist also sehr konkret zu verstehen: Wenn einmal ein Fernverkehrsbahnhof in Reutin gebaut sein wird – und er soll nach offiziellen Angaben durchaus relativ aufwendig ausfallen¹⁰ – wenn deutlich wird, dass die Sanierung des Inselbahnhofs in kurzer Zeit konkret ansteht und die Kosten dafür einigermassen hoch sind, wenn die Lage mit dem Bahndamm sich weiter zuspitzen sollte (was auch seitens der DB AG bewusst dramatisierend erfolgen kann)... dann könnte die Bevölkerung in Lindau für die Radikallösung „nur noch Hauptbahnhof Reutin“ weichgekocht werden.

Bevor ich am Ende des Beitrags nochmals auf das Top-Thema des Bahnhofsstandorts in Lindau eingehe, werde ich im folgenden drei historische Rückblenden vornehmen und daraus Lehren ziehen, die bis heute von Bedeutung sind – und zwar für die Verkehrspolitik und die Schiene im allgemeinen und für unser Thema in Lindau im besonderen.

⁹ In: Schwäbische Zeitung/Lindauer Zeitung vom 20. Oktober 2011.

¹⁰ „... das bestehende Bahnhofsgebäude (in Reutin; W.W.) wird auf den neuesten Stand gebracht oder ein Neubau könnte an dieser Stelle entstehen.“ Es gibt eine „neue Erschließungsstraße zur neuen Bahnstation parallel zur Bregenzerstraße, die mit einem neuen Kreisverkehr eingebunden wird“; Es entstünden „120 Park- und Ride-Parkplätze.“ Es bestehe „die Option, den Fußgängersteg von den Bahngleisen bis zum Lindaupark zu verlängern...“ BZ vom 21. 10.2011).

Erste Rückblende: 1841-1853

„Es war die öffentliche Hand, es war der Druck des Bürgertums...“

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

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

Somit erfolgte ab dem Jahr 1844 der Bau der Ludwig-Süd-Nord-Bahn (die Eisenbahnverbindung Hof – Nürnberg – Augsburg – Kempten – Lindau) bereits unter staatlicher (und nicht wie ursprünglich geplant unter privatkapitalistischer) Regie. 1853 erreichte diese Bahnverbindung das Bodenseeufer in Aeschach, 1854 war – über einen neu aufgeschütteten Bahndamm - die Verbindung zur Insel hergestellt. Erst jetzt war der bayerische König Maximilian II bereit, die Strecke einzuweihen und Lindau zu besuchen. Mit einiger Berechtigung sah er erst im Erreichen der Insel die Krönung beim Bau dieser Strecke.

Die öffentliche Hand kam den Eisenbahngesellschaften – sei es den privatkapitalistischen, sei es den in öffentlichem Eigentum befindlichen – weit entgegen. Schließlich ging es beim Eisenbahnbau um eine Sache, die dem Gemeinwohl diene. Zu diesem Zweck gab es weitreichende Entscheidungen und für die Eisenbahngesellschaften höchst praktische Beschlüsse. 1837/38 wurde in München das „Bayrische Expropriationsgesetz“ beschlossen, wonach privater Immobilienbesitz für den Bau von Eisenbahnen gegen Entschädigung, aber auch gegen den Willen der Betroffenen enteignet werden konnte. In den meisten Fällen wurden Grundstückskäufe für die Eisenbahnen von der öffentlichen Hand finanziert, die Immobilien also den privaten Eigentümern abgekauft, und sodann den Eisenbahngesellschaften gratis oder zu sehr niedrigen Preisen überlassen. So beschloss 1851 der Lindauer Magistrat die kostenlose Überlassung aller zum Bahnbau benötigten städtischen Gebäude und Grundstücke.

Zwei erste Lehren sind aus diesem Rückblick zu ziehen:

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

Zweite Lehre: *So gut wie alles Gelände, das für den Eisenbahnbau und -betrieb erforderlich war, wurde den damaligen – privatkapitalistischen oder staatlichen – Eisenbahngesellschaften gratis überlassen. Das wurde damals zu Recht gesellschaftlich akzeptiert, da dies oft formal direkt oder*

implizit indirekt mit der Auflage verknüpft war, dass diese Bahnen auf diesem Gelände Eisenbahnverkehr durchführen, also ein wichtiges gesellschaftliches Bedürfnis befriedigen würden. Es war völlig klar, dass das Gelände nur für diesen einzigen Zweck übereignet wurde.

Zweite Rückblende: 1910 bis 1945

In dem im Folgenden in einer Skizze behandelten Zeitabschnitt von Anfang des 20. Jahrhunderts bis zum Zweiten Weltkrieg wurden in Deutschland aus Länderbahnen reichlich dirigistische Staatsbahnen; schließlich, 1918/19, wurde die Reichsbahn gebildet. In den USA entwickelte sich Anfang des 20. Jahrhunderts bereits der Autoverkehr massenhaft und die Kapitalfraktion um Öl (Rockefeller) und Auto (Ford) stieg zur führenden auf. In Europa und in Deutschland entwickelte sich der Autoverkehr zunächst zaghaft. Er galt aber bald als Zukunft des Verkehrs.

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

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

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

Am 1. April 1938 besuchte Adolf Hitler Stuttgart. Er informierte sich im kleinen Kreis über die „Neugestaltung der Stadt der Auslandsdeutschen“. Es ging um die Erschließung der Stadt für den zukünftigen Autoverkehr, um die völlige Umgestaltung der Innenstadt für diese Zielsetzung und ... um die Auflösung des erst 1927 eröffneten Kopf- und Hauptbahnhofs und seine Verlegung in den

Rosensteinpark. Auf dem Gelände des bisherigen – und heutigen – Kopfbahnhofs und des Gleisvorfelds sollte es ein System breiter Straßen geben.

Vergleichbares war für München geplant – die Verlegung des Kopfbahnhofs aus dem Zentrum heraus und nach Laim. In einem NSDAP-Schriftsatz vom 29. April 1938 heißt es dazu: „Städtebaulich ergibt sich so für die Hauptstadt der Bewegung, auf dem über zweieinhalb Kilometer langen freigewordenen Gelände des jetzigen Bahnkörpers einen wahrhaft monumentalen Straßenzug zu schaffen.“¹¹

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

Derzeit entstehen in Schwellenländern, die gerade ihren großen Autoboom erleben, neue Städte. Solche neuen Städte – unter anderem neue „Autostädte“ in China – werden beispielsweise von dem heute als „Stararchitekten“ gefeierten Albert Speer geplant. Dieser hält am überkommenen Mobilitätsmodell fest und erklärte: „Ich halte nichts von autofreien Innenstädten.“ Speer junior – der heutige Städteplaner - bekannte sich dabei zu einigen verkehrspolitischen Grundideen von Albert Speer senior, seinem Vater, der in führender Position an den Motorisierungsplänen der NSDAP und an der Zielsetzung der Nazis für autogerechte Städte als Voraussetzung für eine „Volksmotorisierung“ mitwirkte. Albert Speer junior im „Spiegel“-Interview: „Auch seine (des Vaters; W.W.) Idee, die Bahnhöfe herauszulegen (...) und die Innenstadt frei von Schienen zu halten, finde ich sinnvoll.“¹²

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

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

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

Dritte Rückblende – Bahnreform 1994/95 und die Entwicklung 1995-2010

Anfang 1994 verschmolzen die Deutsche Bundesbahn und die Deutsche Reichsbahn zur Deutschen Bahn AG. Bewusst war die privatwirtschaftliche Form einer Aktiengesellschaft für die „neue Bahn“

¹¹ Ausführlich in: Volker Lössch, Gangolf Stocker, Sabine Leidig und Winfried Wolf (Hrsg), Stuttgart 21 – Wem gehört die Stadt?, Köln 2010, S. 165ff

¹² In: Spiegel vom 8. November 1999. Das erste Speer-Zitat in: Financial Times Deutschland vom 9. September 2011.

gewählt worden. Zu diesem Zweck musste die Verfassung geändert werden, weshalb die neoliberale Kohl-Kinkel-Regierung, getragen von CDU/CSU und FDP, die Unterstützung der SPD benötigte. Allerdings wurde, auch aufgrund des gesellschaftlichen Kräfteverhältnisses, das eine komplette Privatisierung der Eisenbahnen kaum gestattete, ein neuer ambivalenter Grundgesetzartikel 87e eingefügt, der einerseits den privatwirtschaftlichen Charakter der Deutschen Bahn AG unterstreicht, andererseits „Bau und Ausbau“ der Schienenwege des Bundes und die Fernverkehrs-„Angebote auf diesem Schienennetz“ mit den beiden Begriffen „Allgemeinwohl“ und „Verkehrsbedürfnisse“ verknüpft.

Die Bahnreform wurde am Ende von einer äußerst großen Koalition, bestehend aus von CDU/CSU, SPD, FDP und den Grünen, unterstützt. Nur die parlamentarische Gruppe der PDS stimmte gegen die „Bahnreform“ und die Grundgesetzänderungen. Die Bahnreform wurde der Öffentlichkeit als „Neuanfang bei der Bahn“ verkauft. Die verkündeten Ziele lauteten

- massive Steigerungen des Personen- und Güterverkehrs auf der Schiene
- eine deutliche Erhöhung des Marktanteils der Schiene im modal split des Personen- und des Güterverkehrs
- die Entwicklung der Deutschen Bahn AG zu einem Service-Unternehmen, zu einem Konzern, der die Interessen und Bedürfnisse der Fahrgäste ins Zentrum stellen würde.

Wenn damals glaubhaft und massenwirksam gesagt worden wäre, was das reale Ergebnis der Bahnreform sein würde, dann hätte es die beschriebene Form der Zustimmung in den Parlamenten nicht gegeben. Dennoch waren diese Ergebnisse vorhersehbar – und sie wurden von Individuen und kleinen Gruppen vorhergesagt.¹³ Diese Ergebnisse sind im Zeitraum 1994 bis 2010 die folgenden:

- Das Schienennetz wurde um weitere 10.000 km abgebaut (von 44.000 auf 34.000 km). Die Zahl der Bahnhöfe (Stationen mit Empfangsgebäude, also mit Service) wurde um ein Drittel reduziert und die Zahl der Gleisanschlüsse von 14.000 auf 3800 abgebaut.
- Die Zahl der Beschäftigten im Schienenverkehr wurde mehr als halbiert – von 380.000 auf rund 180.000.
- Der Anteil der Schiene im Verkehrsmarkt konnte nicht gesteigert werden; er blieb auf dem bis dahin erreichten und allseits beklagten niedrigen Niveau von 7,5 Prozent
- Als Teil des gesamten Schienenpersonenverkehrs wuchs der Schienennahverkehr in Folge der Verdopplung der Nahverkehrsmittel („Regionalisierungsgelder“) um rund 35-40 Prozent.
- Der eigenwirtschaftliche (nicht staatlich subventionierte) Fernverkehr ging beim Aufkommen (Zahl der Fahrten) deutlich und bei der Verkehrsleistung (Pkm) leicht zurück, sodass der Anteil des Schienenfernverkehrs am Fernverkehrsmarkt stark rückläufig ist.

¹³ Am 1. November 1992 wurde die Initiative für eine bessere Bahn – FBB e.V. gegründet – u.a. mit Heiner Monheim, Meike Spitzner, Dagmar Enkelmann, Ria Steinke (GdED-Jugend), Tine Seebohm und Winfried Wolf. Die Initiative hatte eine Zeitschrift mit Namen „bessere bahn“, von der bis Herbst 1994 – also parallel zu den Debatten und Beschlüssen zur Bahnreform – vier Ausgaben erschienen. FBB e. V. wurde von drei VCD-Landesverbänden mitgetragen und kooperierte eng mit Mitgliedern der GdED-Jugend und mit Robin Wood (Robin Wood und FBB führten die gemeinsame Kampagne „Halbe Bahn fürs ganze Volk?“). FBB kritisierte bereits damals die Bahnreform und sagte einen großen Teil der späteren Entwicklung voraus. Ende der 1990er Jahre gab es mit dem „Manifest der 1435 Worte“ eine Plattform gegen die weitere Aufspaltung der Deutschen Bahn und die Beschleunigung des Privatisierungstempos, die von vielen Menschen im Umweltbereich, von einzelnen prominenten Grünen, von mehreren VCD-Landesverbänden und von der PDS mitgetragen wurde. Das Manifest war aus dem FBB e.V. hervorgegangen.

Der letztgenannte Aspekt ist besonders verblüffend und erneut wichtig für unser Thema Lindau, weil damit die fatale Konzentration der Debatte auf die Fernverbindung Zürich –München in Frage gestellt wird. Im gesamten Zeitraum 1995 bis 2010 flossen mehr als 50 Milliarden Euro staatliche Mittel in Fernverkehrsprojekte. Dennoch gab es den genannten Rückgang oder, freundlich gesagt, eine Stagnation der Fernverkehrsleistungen. Dabei spielte die komplette Aufgabe der Zuggattung InteRegio im Jahr 2001 eine – auch für die Bodensee-Region (Konstanz!) und für Lindau wichtige – Rolle. Inzwischen sind große Regionen Deutschlands komplett vom Schienenfernverkehr abgehängt.

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

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

Am 28. April 1997 wurde die Schließung des Lindauer Insel- und Kopfbahnhofs als weiteres „21er-Projekt“ vorgestellt.¹⁴ Zu diesem Zeitpunkt war der Streit darüber, ob das nichtbahnnotwendige Gelände Eigentum der neu gegründeten DB AG sein oder zum staatlichen – dem Bundesfinanzministerium zugeordneten - Bundeseisenbahnvermögen BEV gehören würde, zugunsten der Bahn entschieden.¹⁵

Seither gibt es bei der Deutschen Bahn AG Grundstücksverkäufe in großem Ausmaß. Die Einnahmen aus diesem Geschäftszweig hübschen die Konzernbilanz in erheblichem Umfang auf. Genauere Zahlen liegen nicht vor; es dürfte sich jedoch um Beträge von einigen hundert Millionen Euro jährlich und um rund zehn Milliarden Euro seit Gründung der Deutschen Bahn AG handeln. Viele Bahngrundstücke wurden in den zunächst zur DB AG zählenden Unternehmen Aurelis und Vivico gebündelt, die später komplett verkauft wurden (Aurelis gehört inzwischen zum Unternehmen Hochtief, das wiederum vom spanischen Baukonzern ACS kontrolliert wird). Seit 1995 wurden mindestens 1500 Bahnhöfe verkauft. Auch große Bahnhöfe befinden sich darunter; so sind die großen Hauptbahnhöfe in Leipzig und Hamburg Eigentum von ECE, der Tochter des Otto-Konzerns. ECE wiederum unterhält eine Stiftung mit Namen „Lebendige Stadt“, in deren Gremien Leute saßen und sitzen, die bei maßgeblichen Geländegeschäften der Bahn eine wichtige Rolle spielen.¹⁶

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

¹⁵ Im Eisenbahnneuordnungs-Gesetz von 1993 war ursprünglich vorgesehen, dass alles „nicht bahnotwendige“ Gelände an eine neue Einrichtung namens Bundeseisenbahn-Vermögen (BEV), die direkt dem Bund gehört, zugewiesen wird. Mittels einer bereits im Gesetz versteckten Passage, wonach es stattdessen auch einen „Vergleich“ zwischen Bund und Bahn geben könnte, kam es dazu, dass diese gesamte Gelände-Masse faktisch der DB AG übereignet wurde. Dazu ausführlich: W. Wolf, „Bahnprivatisierung als Immobiliengeschäft“, in: Stuttgart 21, Wem gehört die Stadt?, a. a. O., S. 165ff.

¹⁶ In den Gremien der Stiftung „Lebendige Stadt“ sitzen vielfach Leute, die in Städten mit großen Immobilienprojekten eine wichtige Rolle spielen. Dies wurde deutlich im Fall Stuttgart 21. Der stellvertretende Vorsitzende der Stiftung ist sinnigerweise Wolfgang Tiefensee, der vormalige Bundesbau- und Bundesverkehrsminister.

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

Zu Stuttgart 21 referierte auf unserem Kongress Gangolf Stocker.¹⁷ Grundsätzlich lässt sich sagen: Je länger die Auseinandersetzung um Stuttgart 21 dauert, desto deutlicher wird, dass es sich auch dort in erster Linie um ein riesiges Grundstücksgeschäft handelt. Das muss in der Kampagne zur Volksabstimmung, die es zu dem Projekt am 27. November 2011 geben wird, deutlich werden.¹⁸

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

„Die Bahn weiß, dass sie hier auf der Insel wertvolles Gelände hat, das die Stadt braucht, wenn sie eine positive Stadt- und Inselentwicklung betreiben will. Die Stadt weiß, dass sie kein Geld hat, um die Grundstücke zum Marktpreis zu erwerben. Dieses Dilemma muss gelöst werden. (...) Im Bahnhof oder im nahen Postgebäude könnte etwas entstehen, das interessant ist.“ Kürn ließ im weiteren Verlauf des Gesprächs das Wort „Tagungs- und Kongresszentrum fallen.“¹⁹ Der Mann war später führend aktiv für die Bodensee-Bank; er ist aktuell Aufsichtsratsvorsitzender dieser auf „Privatkunden“ und Firmen spezialisierten Bank und unterhält eine eigene Vermögensberatung (Peter Kürn GmbH). Kürn weiß also, von was er spricht.

Es könnte auch um weit mehr gehen. Im Erläuterungsbericht der Deutschen Bahn AG zum (inzwischen eingestellten) Planfeststellungsverfahren heißt es auf Seite 50 zum Thema Bahndamm, dort als „Seedamm“ bezeichnet: „Außerdem könnten (im Fall, dass die Bahn die Insel verlässt; W.W.) problemlos größere Öffnungen (Brücken) im Seedamm angelegt werden.“²⁰ Öffnungen wofür? Wenn wir uns ein Luftbild des „Kleinen Sees“ zwischen Festland, Insel, Straßenbrücke und Bahndamm ansehen, dann drängt sich die Idee auf, dass hier an einen Jachthafen gedacht sein könnte; auch eine Teilbebauung des Damms selbst ist nicht auszuschließen („Wohnen am Wasser“). Die Öffnungen könnten weiter damit begründet werden, dass auf diese Weise die Versandung des Kleinen Sees reduziert wird und im Fall einer ausgebagerten Rinne für größere Schiffe – mit dem Ziel eines neuen Jachthafens – diese Rinne längere Zeit frei bleibt. In der Debatte, was alles möglich

¹⁷ Siehe auch Gangolf Stockers Beiträge in Stuttgart 21 – Wem gehört die Stadt, a. a. O., S. 51ff, und in Oben bleiben, Volker Lösch, Gangolf Stocker, Sabine Leidig, Winfried Wolf (Hg.), Köln 2011, S. 90ff.

¹⁸ Ausführlich zum Charakter von S21 als Immobiliendeal siehe: W. Wolf, „Bahnprivatisierung als Immobiliengeschäft“, in Stuttgart 21 – Wem gehört die Stadt, a.a.O., S. 165ff.

¹⁹ Zitiert in Inselkrimi Lindau, a. a. O., S. 76. Ursprüngliches Zitat nach: Lindauer Zeitung vom 20. September 2003.

²⁰ Erläuterungsbericht S. 50, hier nach: Inselkrimi Lindau, a. a. O., S. 76f. Das Planfeststellungsverfahren wurde auf Betreiben der DB AG am 30. Mai 2011 zurückgenommen; das Eisenbahn-Bundesamt bestätigt dies am 5. Juni 2011. Der Text bleibt jedoch für das Verständnis, um welche Projekte es konkret ging und um was es wieder gehen könnte, wenn die Bahn die Insel verlässt, von Bedeutung.

wäre, wenn die Bahn nicht mehr auf die Insel fährt, waren auch bereits Hebebrücken im Gespräch. Generell gilt: Oft entwickeln die gleichen Leute, die völlig phantasielos sind, wenn es um die Entwicklung des Inselbahnhofs und um die Präsentation von Lindau als bahnfremde Stadt und als ein Modell für einen sanften Tourismus geht, erstaunliche, blühende Phantasien für eine Insel ohne Eisenbahn. Und während es beim Thema Schiene immer heißt, das Geld sei knapp und für dieses und jenes Schienenprojekt nicht vorhanden, spielt Geld bei den Projekten für eine autogerechte Insel dann keine Rolle mehr.

Letzten Endes geht es in Lindau wie bei allen jüngeren großen Immobiliengeschäften der Bahn um einen Deal, der aus historischer Sicht illegal und kriminell ist: Die Bahn zieht sich zurück von Gelände, das ihr vor gut 160 Jahren weitgehend gratis überlassen wurde. Sie kassiert als formale Eigentümerin dieses wertvollen Geländes große Summen. In München viele Hunderte Millionen Euro; in Stuttgart von der Stadt Stuttgart 600 Millionen Euro; im Fall Lindau könnten es 50 oder 60 Millionen Euro sein. Die Bahn investiert aber für einen „neuen Bahnhof“ nur einen Bruchteil dessen, was sie mit dem Geländeverkauf verdiente. Vielmehr lässt sie sich diesen Um- und Neubau möglichst weitgehend erneut von der öffentlichen Hand finanzieren – in Stuttgart durch die Stadt, durch das Land und durch den Bund. In Lindau durch den Freistaat, durch den Bund (über anteilige Mittel, die der Bund an DB Netz bezahlt) und nicht zuletzt durch die Stadt.

Aus dieser dritten Rückblende ergeben sich die folgenden letzten **Lehren**:

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

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

Dürr spricht vage von „Entwicklungen“. Doch genau das meint „development“ übersetzt; und „Developer“ sind Grundstücksverwerter, meist Leute, die mit Grund und Boden spekulieren.

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

„Cash in the Däsch // is the name // of he game“.²²

²¹ In SWF 1 vom 15. September 1996; 19.30 Uhr; Autor der Sendung. R. Nürnberg.

²² Das wird noch lange auf YouTube live aus des Bahnchefs Mund zu sehen und zu hören sein. Wobei auch die ergänzenden Kommentare auf der YouTube-Website passend sind, etwa: „So’n kleener Knax // in the Ax // is doch kein Schock // for the Lok“. Oder: „But Eis on the Gleis // is not klug // for the Zug“. Und: „Schwitz in the sitz // is wrong for the Waggon“.

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

13,6 Milliarden Euro oder mehr als ein Drittel des Umsatzes der Deutschen Bahn AG wird aus öffentlichen Mitteln gespeist.²³ Daran gemessen sind dann die offiziell ausgewiesenen Gewinne der DB AG von einer oder – so absehbar für 2011 – zwei Milliarden Euro eben nicht tatsächlich ein Gewinn. Bringt man die genannten öffentlichen Gelder in Anrechnung und Abzug, so reduziert sich damit die Alimentierung auf 12,6 oder 11,6 Milliarden Euro.

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

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

Die Bahn ist der größte Grundstückseigentümer der Republik. Beim Bahngelände handelt es sich oft um Filetstücke, eben weil die Bahn das Land erschloss und bis ins Zentrum der Städte gelangte. Dabei spielen die Kopfbahnhöfe eine wichtige Rolle, da man nur mit dieser Struktur an den Rand der Stadtzentren herankam und Kopfbahnhöfe und das sie umgebende Areal (Gleisvorfeld) inzwischen maximale Bodenpreise abwerfen wenn dieses Gelände denn als nicht mehr „bahnnotwendig“ deklariert, wenn Kopfbahnhöfe als „nicht zeitgemäß“ definiert, wenn die Gleise in den Keller verbannt oder der Bahnhof an den Stadtrand verlegt wird.

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

²³ Der Umsatz der DB AG betrug 2010 34,4 Mrd Euro. In diesen waren allerdings die 3,5 Mrd Euro BEV-Gelder nicht enthalten (siehe im Folgenden), sodass der reale Umsatz einschließlich der BEV-Gelder für alle Beamten-Gehälter bei 37,9 Mrd. Euro liegt. 13,6 Mrd. Euro öffentliche Mittel entsprechen 36 Prozent gemessen an diesem fiktiven Gesamt-Umsatz.

Bei den öffentlichen Geldern, die an die DB AG fließen, handelt es sich 1.) um 5,5 Mrd. Euro Regionalisierungsmitteln für den Nah- und Regionalverkehr (aus dem Bundesetat, die an die Länder und von dort u.a. an DB Regio fließen). Insgesamt sind es 7,2 Mrd. Euro an Regionalisierungsmittel; davon gehen die genannten 5,5 Mrd. Euro an die DB AG, die übrigen 1,2 Mrd. Euro an private Betreiber); 2. um 2,5 Mrd. Euro, die vom Bund zum Infrastrukturerhalt an DB Netz gehen (gemäß der LuFV = Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung); 3. um 1,5 Mrd. Euro, die der Bund an DB Netz zum Ausbau des Schienennetzes zahlt; 4. um 3,5 Mrd. Euro, die das Bundeseisenbahnvermögen (BEV) an die bei der DB AG noch aktiven rund 30.000 DB-AG-Beamte als Ergänzung für die Gehälter bezahlt, die die DB AG diesen als „marktgerechte“ Einkommen bezahlt); 5. um rund 600 Mio Euro, die die Kommunen und der Bund an die DB AG Tochter Station & Service für den Erhalt und die Renovierung usw. von Bahnhöfen bezahlt. Siehe ausführlich in: Bernhard Knierim und Winfried Wolf, Alternativer Geschäftsbericht Deutsche Bahn AG 2010; Lunapark21 Extra05 (Sommer 2011).

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

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

Und natürlich ist es in diesem Zusammenhang immer wieder das britische Beispiel wichtig; Großbritannien war unter Premier Margret Thatcher das Land, das eine Vorreiterrolle beim Neoliberalismus mit seinem wichtigsten Akzent auf der Veräußerung öffentlichen Eigentums spielte. Gerade in jüngerer Zeit gibt es wieder Stimmen, die das britische Beispiel als Vorbild sehen. Es mag durchaus sein, dass dort inzwischen Bahnfahren wieder besser funktioniert, nachdem die Privatisierung der Infrastruktur 2001 rückgängig gemacht und die Infrastruktur rück-verstaatlicht wurde. Bereits hier ist jedoch anzumerken, dass zwischen 1996 und 2001 rund 10 Milliarden britische Pfund (12-14 Mrd. Euro) Gewinne aus dem Netz an private Investoren abgezogen wurden und die Infrastruktur wegen fortgesetzter Unterfinanzierung extrem ausblutete.

Doch selbst wenn man Mitte 2011 eine Momentaufnahme der britischen Bahn macht, dann ergibt sich laut dem offiziellen Bericht der britischen Regierung (Mc Nulty Report) vom Mai 2011:

- Seit der Bahnprivatisierung hat sich Bahnfahren in Großbritannien erheblich verteuert
- Im Vergleich zur Zeit vor der Privatisierung erfordert das britische Schienensystem heute drei Mal mehr Subventionen
- Der Schienenverkehr in Großbritannien ist um 30 Prozent weniger effizient wie derjenige bei vergleichbaren europäischen Bahnen.

Es handelt sich beim McNulty Report um einen offiziellen Bericht der gegenwärtigen britischen Regierung, die von privatisierungswütigen Konservativen und Liberalen gestellt wird. Entsprechend fordert der Bericht auch nicht – wie die Labour Party und die Eisenbahngewerkschaften RMT - eine Rückverstaatlichung des Bahnbetriebs. Stattdessen fällt den Verfassern dieses Berichts nichts anderes ein, als das zu tun, was bereits 15 Jahre lang erfolgte – und was zur aktuellen Misere führte: noch mehr Belegschaftsabbau, noch mehr Bahnhöfe, die geschlossen werden, noch mehr Intensivierung der Arbeit der Bahnbeschäftigten usw.

Das macht den Bericht aus unserer Sicht allerdings besonders „glaubwürdig“. Vereinfacht besagt er: Je mehr bei den Eisenbahnen privatisiert wird, desto teurer kommt dies die öffentliche Hand, desto teurer kommt dies die Nutzer des Systems, die Fahrgäste, und desto geringer wird die Effizienz, die Produktivität des Systems Schiene.

Übrigens: Eine der ersten Forderungen der „Troika“ – der aus Internationalem Währungsfonds, EU-Kommission und Europäischer Zentralbank bestehenden Dreiergruppe, die bei Eurostaaten mit drohender Pleite mit „Sparplänen“ auftritt – ist immer die Privatisierung der Eisenbahn im jeweiligen Land. So erfolgt in Griechenland; so gefordert für Portugal. In Griechenland mit der Pointe, dass die wichtigste Eisenbahnverbindung diejenige zwischen Athen und Thessaloniki ist, die jedoch mit einer

weitgehend fertig erstellten Maut-Autobahn konkurriert. Die Autobahn wurde von Hochtief gebaut; das die Maut eintreibende Unternehmen wird von Hochtief kontrolliert.

Der Niedergang der Eisenbahn ist nicht naturnotwendig, sondern von Menschen und von einem System gemacht

Die bisher beschriebene Entwicklung der Eisenbahnen erscheint sicherlich vielen als objektiv bedingt, als eine Entwicklung, der Menschen kaum Einhalt gebieten können. Schon gar nicht erscheint vielen eine Alternative in Sicht.

Tatsächlich gibt es jedoch eine Alternative. Und bereits ein Blick von diesem Tagungsort über den Bodensee – ich kenne die auf unserem Kongress gelobten Verhältnisse in Vorarlberg zu wenig, also schlage ich vor, in diesem Fall den Blick etwas mehr in Richtung der südwestlichen Bodenseegestade, in die Schweiz, schweifen zu lassen – verdeutlicht, dass der Trend ja auch ein ganz anderer sein könnte. Ich möchte zum Schluss nur sechs Parameter nennen und die *Situation in der Schweiz* mit derjenigen in Deutschland vergleichen.

Netzlänge: In Deutschland wurde das Schienennetz im Zeitraum 2001 bis 2010 von 36.200 km auf 33.300 km oder um 3000 km bzw. um acht Prozent abgebaut. In der Schweiz wurde es im gleichen Zeitraum von 3216 km auf 3557 km oder um gut zehn Prozent erweitert.²⁴

Bahnhöfe: In Deutschland wurde die Zahl der Bahnhöfe zwischen 2001 und 2010 von 5300 auf 4150 – oder um 22 Prozent - abgebaut. In der Schweiz wurde die Zahl der Bahnhöfe im gleichen Zeitraum von 734 auf 763 – oder um 4 Prozent – erhöht. Würde man die Zahl der Bahnhöfe, die Service bieten (in Deutschland meint dies meist „Bahnhöfe mit Empfangsgebäude“) nehmen, so fiel die Bilanz nochmals drastischer zuungunsten Deutschlands aus.

Leistung im Personenverkehr: Die Deutsche Bahn AG konnte die Leistung im Personenverkehr im Zeitraum 2001 bis 2010 um 9,3 Prozent erhöhen; in der Schweiz konnte diese Leistung im gleichen Zeitraum um 43 Prozent gesteigert werden.

Personal bei der Eisenbahn: Bei der DB AG wurde die Zahl der Beschäftigten im Bereich Schiene zwischen 2001 und 2010 von 180.200 auf 155.500 oder um 14 Prozent abgebaut.²⁵ Bei der SBB wurde im gleichen Zeitraum die Zahl der Bahnbeschäftigten von 27.400 auf 28.150 (oder um 2,7 Prozent) gesteigert.

Resonanz bei der Bevölkerung: In Deutschland legt ein Bundesbürger derzeit rund 922 km pro Jahr im Bahnverkehr zurück. In der Schweiz sind es 2101 km. Dabei ist das deutsche Schienennetz rund neun Mal größer als dasjenige der Schweiz.

Kundenbindung: In der Schweiz befanden sich im Jahr 2010 insgesamt 429.000 Menschen im Besitz eines Generalabonnement, was der BahnCard100 (einer Netzkarte) entspricht. In Deutschland gibt es

²⁴ Ich wähle hier den Zeitraum 2001-2010, weil ich für diesen über aktuelle und detaillierte Zahlen zur Schweiz verfüge. In einer tiefer gehenden Analyse müsste man einen größeren Zeitraum einbeziehen, womit jedoch die Bilanz nochmals deutlicher zu Ungunsten der DB AG ausfallen würde.

²⁵ Es gilt dabei, die Nicht-Schienenbereiche der DB AG herauszurechnen. Siehe im Detail: Knierim/Wolf, Alternativer Geschäftsbericht Deutsche Bahn AG 2010, *Lunapark21* Extra05, S. 48.

gerade mal 37.000 BC100. In der Schweiz haben 2,4 Millionen Menschen ein „Halbtaxticket“, was ansatzweise mit der BahnCard50 verglichen werden kann.²⁶ In Deutschland haben nur 1,7 Millionen Menschen eine BC50.²⁷

Öffentliche Zuschüsse für die Schiene: In der Schweiz müssen je Leistungseinheit im Schienenverkehr respektive je Einheitskilometer²⁸ rund 5,7 Cent an öffentlichen Mitteln zugeschossen werden. In Deutschland lag dieser Betrag bereits 2003 bei rund 7,5 Cent, also deutlich höher. Es spricht einiges dafür, dass die öffentlichen Mitteln für die Schiene inzwischen nochmals höher liegen.

Doch bereits auf Basis der dokumentierten und kaum bestrittenen Zahlen ist deutlich:

Der relativ luxuriöse Schienenverkehr in der Schweiz kommt die Steuerzahlenden deutlich preisgünstiger als der relativ miserable Schienenverkehr, der in Deutschland geboten wird. Dies könnte man auf die Formel bringen: „Bahnluxus lohnt; Bahnmisere kommt teuer zu stehen“.

Ein Fünf-Punkte-Programm – als eine Perspektive für Lindau

Das Beispiel Schweiz ist ein gutes Thema, um ein letztes Mal zurück zum Thema Lindau zu kommen. Grundsätzlich muss natürlich alles getan werden, um die fatale Entwicklung der Bahn in Deutschland als Ganzes zu stoppen und um auch hierzulande eine Bürgerbahn und Flächenbahn nach dem Vorbild der Schweiz zu entwickeln. Die Erfahrung lehrt jedoch, dass für eine solche Zielsetzung das Engagement und praktische Beispiele vor Ort – auf der regionalen Ebene – mindestens so wichtig sind wie die „Große Bahn-Politik“. Es gibt in Deutschland auf regionaler Ebene ja bereits vorbildliche Bahnprojekte. Das gilt für Usedom. Das gilt für die Region Karlsruhe. In beiden Fällen führte das wunderbare Engagement und die Kreativität überzeugter Eisenbahner vor Ort dazu, dass sich in diesen Regionen der Bahnverkehr phantastisch entwickelte und die Zahl der Fahrgäste im Zwanzig-Jahres-Zeitraum um rund das Zehnfache gesteigert werden konnte. Ansatzweise gilt dies auch für die zwischen Aulendorf und Friedrichshafen verkehrende Bodensee-Oberschwaben-Bahn, besser bekannt unter dem Namen „Geißbockbahn“, die mehr als eine Verdopplung der Fahrgastzahlen im Vergleich zum vorausgegangenen Bahnbetrieb der Bundesbahn erreichte. Interessant ist hier im Übrigen, dass die Erfolge in Usedom und Karlsruhe mit „integrierten regionalen Bahnen“ erzielt wurden, das heißt, die entsprechenden Bahnbetreiber-Gesellschaft kontrolliert ganz oder weitgehend auch die Schieneninfrastruktur. Die Geißbockbahn jedoch ist ausschließlich eine

²⁶ Das Generalabonnement in der Schweiz und das Halb tax-Ticket bieten deutlich mehr Vorteile wie BC100 und BC50. Wenn wir sie hier und im folgenden mit diesen beiden deutschen BahnCards gleichsetzen, beschönigen wir die Situation in Deutschland bereits.

²⁷ Die DB AG bietet die BC50 an (mit den genannten 1,7 Mio Menschen, die diese Mobilitätskarte haben). Darüberhinaus gibt es 2,6 Millionen BC25-Karten. Es gibt gute Argumente dafür, dass die BC25 nicht den qualitativen Charakter der BC50 hat, bei der man den Preis aller Fahrpreise halbiert. Die mit der BC25 verbundene Reduktion der Fahrpreise um 25 % wirkt eher wie ein üblicher Rabatt. Doch selbst wenn die Summe der BC50 und der BC25 addiert wird, gibt es in Deutschland nur 4,2 Mio Bahncardinhaber (BC50, BC25 und BC100 addiert). In der Schweiz besitzen 2,9 Millionen Menschen ein Halbtaxabo oder ein Generalabonnent. Übertragen auf das fast zehn Mal größere Deutschland entspricht dies knapp 30 Millionen Menschen, die bei „Schweizer Verhältnissen“ in Deutschland eine solche Mobilitätskarte für Bahnfahrten haben müssten.

²⁸ Der Bezugspunkt ist hier der sogenannte Einheitskilometer (Ekm). Damit ist die Addition von Personen- und Tonnenkilometer zu Ekm gemeint.

Eisenbahn-Betreibergesellschaft, die unter dem Diktat überhöhter Trassenpreise und unzureichender Infrastruktur-Qualität leidet. Als erfolgreiche Bahnmodelle in der westlichen Bodensee-Region können auch der „Seehas“ und das „Seehäsele“ bezeichnet werden.

Eine alternativer Entwicklungsplan für Lindau – ein Plan im Interesse von Stadt und Bevölkerung – lässt sich in dem folgenden *Fünf-Punkte-Programm* zusammenfassen²⁹:

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

Der Erhalt des Hauptbahnhofs auf der Insel ist keine Angelegenheit von Nostalgie. Es gibt dafür schlicht sachlich gute Argumente. Die Insel Lindau ist weiterhin das kulturelle, gesellschaftliche und touristische Zentrum der Stadt. Die Insel und der Hafen bilden die wesentlichen touristischen Attraktionen der Stadt Lindau. Der Tourismus spielt für die Stadt und die Region eine wichtige Rolle – und für diesen Tourismus sind Insel, Hafen, Hafepromenade und Altstadt entscheidend. Nur dort gibt es die wunderbare Verknüpfung von Schienen- und Schiffsverkehr. Ein Inselbahnhof als Hauptbahnhof – in Verbindung mit dem bestehenden guten Stadt-Bus-System – sind wichtig dafür, dass die Insel nicht in einer Pkw-Flut erstickt. Ein Hauptbahnhof auf der Insel ist auch in finanzieller Hinsicht die für die Stadt günstigste Variante – eine Kombilösung oder allein Reutin als Hauptbahnhof kommen bereits rein finanziell wesentlich teurer. Das Standardargument „auf dem Festland leben fast 85 Prozent der Bevölkerung“ ist nur auf den ersten Blick einleuchtend. In Wirklichkeit ist der Zugang zum Schienenverkehr für die Lindauer Bevölkerung eben *nicht* dann besser, wenn der Hauptbahnhof in Reutin ist, zumindest dann nicht, wenn es auf dem Lindauer Gebiet die unten aufgeführten, zusätzlichen Bahnhalte gibt.

Ein Teil derjenigen, die sich bisher dafür aussprachen, dass in Reutin ein neuer Hauptbahnhof entsteht, geht davon aus, dass damit die Stadt vom Schienenverkehr und Schienenlärm entlastet werden würde und dass beispielsweise die Schranken an den Bahnübergängen weniger oft und nicht so lange wie bisher geschlossen sein würden. Originellerweise ließ die „Lindauer Zeitung“ bei der selbst organisierten Umfrage zur Bahnhofsthematik, die sie Mitte Oktober 2011 durchführen ließ, Umfragebögen auch direkt an Autofahrer, die vor geschlossenen Bahnschranken standen, durchs Pkw-Fenster reichen. Damit wurde bewusst darauf abgezielt, die momentane Wut der Autofahrer in ein „passendes“ Umfrageergebnis umzumünzen.

Doch in Wirklichkeit bedeutet eine Verlegung von Fernverkehrshalten nach Reutin in jedem Fall – auch bei Realisierung der Kombi-Lösung –, dass *nicht weniger* Züge die gesamte Stadt queren und dass die Schranken zumindest so lange wie bisher geschlossen sein werden. Die Trennungsfunktion für die Stadt, die der Bahn heute zugeschrieben wird, würde eine weit größere Bedeutung bekommen. Das Thema „geschlossene Schranken“ hat somit rein gar nichts mit der Frage „Inselbahnhof als (alter) Hauptbahnhof oder Reutin als (neuer) Hauptbahnhof“ zu tun.

²⁹ Dieser Teil des Textes war nicht Bestandteil des Referats auf dem Kongress „Lindau-Stuttgart“. Teilweise basiert er auf Elementen, die in anderen Referaten auf diesem Kongress vorgetragen wurden, teilweise auf dem alternativen Programm, das bereits in dem Buch *Inselkrimi Bahnhof Lindau* im Jahr 2004 entwickelt wurde (dort Seite 81ff).

Professor Wolfgang Hesse hielt auf dem Kongress „Lindau – Stuttgart“ ein Referat zum Thema Taktverkehr in der gesamten Region Stuttgart – Lindau. Er kam dabei zu dem Schluss, dass ein Standort Reutin als neuer Fernverkehrshalt bei der Zielsetzung der Vertaktung des Fernverkehrs und insbesondere der Realisierung eines Taktfahrplans für den Schienenpersonenfernverkehrs Sinn machen könnte. Dem wurde unter anderem seitens des Verkehrsplaners Wolf Drechsel (Gesellschaft für fahrgastorientierte Verkehrsplanung in Nürnberg) entgegengehalten, dass die Fahrzeit, die die Bahn gegenwärtig für die Entfernung Lindau – München im Fall der Elektrifizierung angibt, identisch ist mit der Fahrzeit, die vor rund einem Jahrzehnt für die Deutsche Bahn AG im Fall der Optimierung der bestehenden Verbindung mit Diesel-Traktion machbar erschien. Nun ist jedoch ein elektrifizierter Eisenbahn-Betrieb im Vergleich zur Diesel-Traktion immer mit verkürzten Fahrzeiten verbunden. Damit erscheinen die Fahrzeiten, die in der aktuellen Debatte seitens der Deutschen Bahn AG und seitens des Freistaats Bayern für den elektrifizierten Verkehr ab dem Jahr 2017 (oder später) genannt werden, fragwürdig – oder auch politisch motiviert.

Im Klartext: Eine Integration des Inselbahnhofs in einen vertakteten Regional- und Nahverkehr ist in jedem Fall machbar; auch erscheint eine Einbeziehung des Inselbahnhofs in einen vertakteten Fernverkehr, unter Einschluss der Verbindung Zürich – Lindau – München, dann machbar, wenn der politische Wille vorhanden ist. Auch Wolfgang Hesse vertrat in der Debatte auf dem Kongress die Auffassung, dass er die Insel als Hauptbahnhof favorisieren würde und dass sich ein Taktfahrplan mit Fernverkehrshalt in Reutin oder auf der Insel Lindau machen lasse.

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

Interessant ist auch das Beispiel Venedig mit Venezia Santa Lucia als Hauptbahnhof auf der Insel und damit im historischen Zentrum (im „centro storico“). Keiner kommt auf die Idee, diesen Hauptbahnhof dorthin zu verlegen, wo die überwältigende Mehrheit der venezianischen Bevölkerung lebt. Im centro storico lebt nur noch ein Sechstel der Bevölkerung. Die Gründe für den Beibehalt des Hauptbahnhofs auf der Insel sind nicht unähnlich derjenigen, die für den Inselbahnhof Lindau als Hauptbahnhof genannt werden.³⁰

Zweitens. Der Inselbahnhof wird restauriert. Mit einer solchen Instandsetzung dieses Gebäudes würde ein architektonischer Schatz gehoben. Die gesamte für die Stadt wichtige Hafensperrmauer würde damit qualitativ aufgewertet. Die Teilnehmerinnen und Teilnehmer des Kongresses „Lindau-Stuttgart“ waren bei einem Rundgang beeindruckt von diesem Gebäude im späten Jugendstil und

³⁰ Auf der Insel Venedig leben noch knapp 60.000 Menschen, im Festlandbereich (Mestre und Marghera) jedoch 360.000.

überzeugt davon, dass es teilweise auch diejenigen Seiten des Bahnhofs sind, die den meisten Menschen verborgen bleiben (etwa der Innenhofs, der früher Teil der Bahnhofsbewirtschaftung war), die das enorme Entwicklungspotential dieses Gebäudes dokumentieren.

Drittens. Neugestaltung Hintere Insel. Es kommt zu einer Umgestaltung der Hinteren Insel. Ziel ist es, dieses große Areal besser in die Gesamtstruktur der Insel Lindau einzubeziehen. Dabei wird ein kleiner, südwestlicher – für den zukünftigen Bahnbetrieb und auch für eine spätere Bodensee-S-Bahn nicht benötigter – Teil des bisherigen Bahngeländes für neue Nutzungen frei. Interessanterweise argumentierte Paul Stopper von der Bodensee-S-Bahn-Initiative dafür, zu prüfen, ob das sehr große Gelände für Pkw-Abstellplätze auf der Hinteren Insel nicht deutlich – beispielsweise zugunsten von Grünflächen und Parkanlagen - gekappt werden könnte.

Denkbar wäre die Durchführung eines städtebaulichen Wettbewerbs für diese Um- und Neugestaltung. Dieser müsste für die Bevölkerung Lindaus transparent sein und ihr effektive Möglichkeiten der Einflussnahme bieten.

Viertens. In Lindau und Region werden – zusätzlich zu Reutin – mehrere neue Bahnhalte eingerichtet. Genauer gesagt: Solche Haltepunkte und Bahnhöfe müssen *reaktiviert* werden. Von den vormals dreißig Bahnhalte-Punkten, die es in der Stadt Lindau und im Landkreis Lindau gab (davon allein acht im Stadtgebiet von Lindau), müssen in Lindau selbst zumindest Aeschach Richtung Allgäu, Oberreitnau und Zech wieder eingerichtet werden. Die Praxis erfolgreicher Bahnprojekte dokumentiert, dass die Nutzung der Schiene überall dort zunimmt, wo neue Haltepunkte eingerichtet werden und wo diese Haltepunkte sich in relativ dichtem Abstand zueinander befinden und im Schienenpersonennahverkehr im Takt angefahren werden. Dies wurde insbesondere in dem Referat von Wolf Drechsel auf dem Kongress „Lindau – Stuttgart“ herausgestellt und mit Beispielen aus der Bahnpraxis untersetzt.

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

Entscheidend ist: Die erforderliche Stärkung der Schiene erfolgt in erster Linie mit der Stärkung des Nah- und des Regionalverkehrs. Auch in der aktuellen Debatte in Lindau wird in der Regel diese einfache Erkenntnis der Verkehrswissenschaft beharrlich geleugnet und der Blick starr auf „Zürich – München“ gerichtet. Wer beim Thema Hauptbahnhof Lindau in erster Linie mit dem Schienenfernverkehr argumentiert, hat das Einmaleins der Mobilität nicht verstanden.³¹

³¹ 90 Prozent der menschlichen Bewegungen (Gänge, Fahrten) liegen im Bereich unter 40 km. Im Schienenverkehr liegen 90 Prozent aller Fahrten im Bereich Nahverkehr mit einer Entfernung von unter 50 km. Der Anteil des Schienenpersonenfernverkehrs macht nur zehn Prozent der Zugfahrten aus. Nimmt man ausschließlich das Segment des Fernverkehrs – das sind Zugfahrten mit IC/EC, ICE und in Nachtzügen bzw. mit Autoreisezügen – dann liegt die durchschnittliche Reiseweite selbst hier bei lediglich 250 km. Das heißt, selbst als Fernverkehrsstrecke ist die Verbindung Zürich – München eine außergewöhnliche lange Strecke.

Fünftens. Lindau wird Integraler Bestandteil des Projektes Bodensee-S-Bahn – die Stadt Lindau tritt als wichtiger Promoter für dieses Vorhaben auf.

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

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

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

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

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

Einen besonderen Charme dieses Projekts sehe ich auch darin, dass mit ihm automatisch eine Kritik an der immer noch verbreiteten Auto-Orientierung in der Region verbunden ist: Bestehende Projekte zum weiteren Ausbau des Straßennetzes werden mit der Bodensee-S-Bahn faktisch in Frage gestellt. Die immer noch drohende Perspektive einer Autobahn – oder einer Autobahn-ähnlichen Verbindung – am Nordufer des Bodensees (faktisch fehlt hier nur noch die Verbindung Überlingen - Lindau) wird mit der Bodensee-S-Bahn hoffentlich endgültig verhindert. Die Verwirklichung einer solchen Bodensee-Nordufer-Autobahn (mit Autobahn-ähnlichen Teilstrecken und ´vierspurig ausgebauten „Umgehungsstraßen“) würde einen enormen Zustrom von Autos an den Bodensee und damit eine erhebliche Abwertung der Region für die Bevölkerung vor Ort und für den Tourismus mit sich bringen. Doch genau die Steigerung des Autoverkehrs am und um den See haben sich maßgebliche Institutionen der Region zum Ziel gesetzt – gesponsert von der Autoindustrie. So plädierte Anfang 2011 die „Bodensee-Tourismus GmbH“, zu der sich mehrere Landkreise und Kantone in der Bodensee-Region zusammengeschlossen haben, dafür, „den Bodensee zur Leuchtturmregion des Automobilsommers 2011“ zu machen.³²

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

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

Im Jahr 2011 – nach der Klimakonferenz von Ende 2009 in Kopenhagen, nach der „Deepwater Horizon“-Katastrophe im Golf von Mexiko 2010 und vor dem Hintergrund von „Peak Oil“ (mit erneut hohen und perspektivisch weiter steigenden Ölpreisen) und mit dem Wissen von „Peak Soil“ (mit einer weltweit verstärkten Hungersnot aufgrund des Einsatzes von Agrokraftstoffen)³³ – ist klar, dass ein Beibehalten der Autogesellschaft oder gar deren Intensivierung die Gesellschaft in rein finanzieller Hinsicht, aber auch hinsichtlich der Belastungen für Menschen, Umwelt und Klima teuer zu stehen kommt. Geld an sich spielt bei Verkehrsprojekten immer dann keine Rolle, wenn es sich um zerstörerische und verkehrspolitisch unsinnige Projekte handelt – siehe Stuttgart 21. Die politischen

³² Die „Mobilität zu Wasser, zu Lande und in der Luft“ müsse „gebündelt“ werden. Die Schiene taucht in dieser Konzeption erst gar nicht auf. Nach: Südkurier vom 13. Januar 2011.

³³ „Peak Oil“ (wörtlich: „Öl-Spitze“) meint den Zeitpunkt, an dem das Maximum an Öl aus der Erde gepumpt wird. Bei dann gleichbleibendem Angebot und weiter steigender Nachfrage müsste dies nach der Logik der kapitalistischen Marktwirtschaft zu sprunghaft steigenden Ölpreisen führen. „Peak Soil“ (wörtlich: „Boden-Spitze“) meint, dass auch der landwirtschaftlich nutzbare Boden absolut begrenzt ist, dass irgendwann das Maximum dessen erreicht ist, was an Erdboden für die Ernährung der Menschheit genutzt werden kann. Und dass der „Ausweg“, den die Verteidiger der Automobilität mit den „Biokraftstoffen“ predigen, nur das eine heißt: „Peak Soil“ wird früher eintreten; der Anbau von Agrokraftstoffen muss die grundsätzlich gegebene Boden-Knappheit beschleunigen. Bereits heute ist der in den USA und in Europa massiv geförderte Anbau von Agrokraftstoffen für den enormen Anstieg der Preise für agrarische Erzeugnisse, den es seit 2007 gibt mitverantwortlich – und damit mitverantwortlich für den Welthunger.

Möglichkeiten für eine Verkehrswende sind mit der Bildung einer grün-roten Landesregierung in Baden-Württemberg deutlich bessere als je zuvor. Nach den OB-Wahlen in Lindau im Februar 2012 könnten sich ebenfalls neue Perspektiven eröffnen. Professor Heiner Monheim schlug in seinem Schlusswort auf dem Bahnhofskongress Lindau –Stuttgart vor, dass Verkehrskongresse in Lindau und auf der Insel zu einer festen Institution werden sollten. Das wäre zweifellos eine wunderbare Perspektive, bei der sich aus dem Engagement gegen ein einzelnes Projekt, das Schienenverkehr und Stadtqualität zerstört, etwas Bleibendes und für eine zukünftige nachhaltige Verkehrspolitik Wichtiges herausbilden würde.

In jedem Fall ist festzuhalten: Für das hier skizzierte alternative Programm in Lindau und generell für eine nachhaltige Verkehrs- und Bahnpolitik sprechen überzeugende Argumente. Wer diese Alternativen ablehnt oder ignoriert, folgt der Devise, die im letzten Chart des Referats von Paul Stopper zu lesen war:

„Meine Meinung steht fest. Bitte verwirren Sie mich nicht mit Tatsachen“.

Hinweise zum Text und Autor

Winfried Wolf war 2004 und 2011 im Rahmen seiner Aktivitäten in der Bahnfachleutegruppe Bürgerbahn statt Börsenbahn (BsB) einer der Organisatoren der (bisher drei) Bahnhofskongresse in Lindau und zum Thema Inselbahnhof. Seine letzte größere Publikation zum Thema Verkehr: Winfried Wolf, Verkehr. Umwelt. Klima – Die Globalisierung des Tempowahns, Wien 2009 (512 Seiten, 2. erw. Auflage).

Wolf ist Mitherausgeber der im Text genannten zwei neuen Bücher zu Stuttgart 21 und des ebenfalls im Text genannten Büchleins „Inselkrimi Bahnhof Lindau“.

Winfried Wolf ist Chefredakteur von Lunapark21 –Zeitschrift zur Kritik der globalen Ökonomie.