

## Zusammenfassung der Thesen des Vortrages vom 14.10.2011, Hotel Bayerischer Hof, Lindau

### 1. Dominanz des Nahverkehrs

Aller Internationalisierung und Globalisierung zum Trotz: Verkehr ist nach wie vor zum erdrückend überwiegenden Teil eine Sache der Nähe.

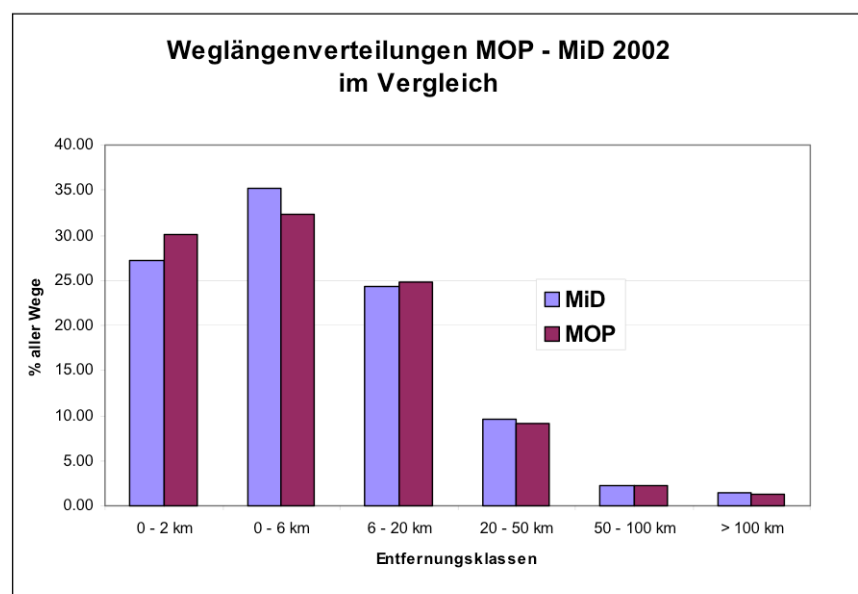


Abbildung 4: Weglängenverteilungen in MOP und MiD im Vergleich

Die Zahlen von 2002 haben sich nach Auskunft des Bearbeiters seither nicht wahrnehmbar verändert. So ergibt sich zum Beispiel:

- 60% aller Wege werden im Entfernungsbereich unter 20km zurückgelegt
- aber auch ca. 80% aller Reisendenkilometer (Wegeanzahl x Wegelänge) werden im Entfernungsbereich unter 100km zurückgelegt,
- Fernreisen mit mehr als 100km Entfernung sind im Durchschnitt der Bevölkerung ein sehr seltenes Ereignis, das im Mittel ca. alle 6 Wochen auftritt.

In Bezug auf Entscheidungen für den Eisenbahnverkehr rund um Lindau sind daher – wie überall – in erster Linie die Belange des Nahverkehrs relevant, der Fernverkehr darf nur eine marginale Rolle spielen.

### 2. Perspektive des Fernverkehrs – Eurocity München-Zürich

#### 2.1 Planungsphilosophie „so schnell wie möglich“

Diese Perspektive muß heute als veraltet gelten, ist in Deutschland aber nach wie vor gängige Praxis – sie orientiert Infrastrukturplanung ausschließlich an den technischen und finanziellen Möglichkeiten, die Notwendigkeiten der Fahrplangestaltung spielen keine Rolle.

Nimmt man diese Perspektive ein, so legen die verfügbaren Unterlagen den Schluß nahe, daß die Fahrzeit Memmingen-Lindau im elektrischen Betrieb mit Neigetechnik auf 47 Min. vorgesehen ist. Die uns vorliegenden Unterlagen aus dem Jahr 1997 weisen für den Dieseltrieb mit Neigetechnik eine Fahrzeit von 46 Minuten aus.

Damit liegt auf die Fahrzeit Lindau-Memmingen im Trend der vergangenen 15 Jahre, Fahrzeiten aufgrund von mangelhafter Fahrzeug- und Infrastrukturinstandhaltung immer weiter zu verlängern. Es kann technisch kein Problem sein, elektrisch mehrere Minuten schneller zu fahren als mit Diesel, so daß das Argument angeblich fehlender Minuten für einen Halt auf dem Inselbahnhof als nicht besonders schlagend betrachtet werden darf.

#### 2.2 Planungsphilosophie „so schnell wie nötig“

Diese gilt seit Jahrzehnten in der Schweiz und wird auch in Deutschland seit den frühen 1990er Jahren angewandt, der DB-Fernverkehr ignoriert sie nach wie vor weitgehend. Sie orientiert Infrastrukturplanung an den fahrplantechnischen Notwendigkeiten und nimmt nur die Fahrzeitverkürzungen vor, die im Interesse möglichst attraktiver Anschlußbeziehungen in möglichst vielen Reiseketten notwendig sind.

Aufgrund der überaus leistungsfähigen Infrastruktur des Inselbahnhofes ist eine umfassender Anschlußknoten in Lindau naheliegend. Theoretisch wäre ein solcher auch in Bregenz denkbar, allerdings sprechen folgende infrastrukturellen Gründe gegen eine solche Lösung:

- der Bregenzer Bahnhof verfügt nur über 5 Bahnsteigkanten,
- die Zufahrt aus Richtung Lindau ist nur 1-gleisig, würde also keine Parallelfahrten aus dieser Richtung erlauben

Die Frage, ob das verkehrliche Potential für einen großen Anschlußknoten Lindau oder Bregenz größer ist, müßte vertieft untersucht werden.

Für den Eurocity wäre die Einbindung in einen Knoten zur Minute 00 in Lindau möglich, wenn man die Fahrzeitgewinne, zwischen Lindau und Memmingen nicht voll ausreizt, sondern evt. noch für einen Halt in Wangen nutzen würde. Ein Knoten zur Minute 00 würde vor allem die schnelle Anbindung des nördlichen Bodensee-Ufers an den EC ermöglichen.

### Fragen an die Kombi-Lösung

#### *1. Orientierung der Reisenden – Einfachheit der Nutzung*

Selbst dem Bearbeiter sind bei dieser Untersuchung mehrmals Verwechslungen von „Lindau Hbf.“ und „EC-Haltestelle Lindau-Reutin“ unterlaufen. Es muß befürchtet werden, daß sich immer wieder Reisende auf den Insel-Hauptbahnhof in der Erwartung eines Fernzughaltes verirren werden.

#### *2. Servicefunktionen*

Die Ausstattung des Bahnhofes Lindau mit Service-Funktionen (Fahrkartenschalter, Buchhandlung, Bäckerei etc.) ist für einen Bahnhof bei dieser Stadtgröße durchaus ungewöhnlich.

Wenn die kleine Stadt Lindau künftig zwei größere Bahnhöfe besitzen sollte, wird es außerordentlich schwierig (bis unmöglich) werden, beide Bahnhöfe dauerhaft adäquat mit diesen Servicefunktionen zu versehen.

#### *3. „Anfang vom Ende“*

In mehreren historischen Beispielen (z.B. Kempten) erwies sich die Herausnahme des Fernverkehrs als Anfang vom Ende eines innenstadtnahen Bahnhofes. Längerfristig kann für den Inselbahnhof solches nicht ausgeschlossen werden.

#### *4. Dauerhafter EC-Halt ist nicht garantiert*

Heute werden auch große Städte (z.B. Erlangen (105.000 Ew) und Bamberg (70.000 Ew)) regelmäßig von Fernzügen ohne Halt durchfahren. Da die Strategie des DB Fernverkehr ständig wechselt und keinerlei Prognostizierbarkeit gegeben ist, sollte die Stadt ihre Entscheidung für einen Bahnstandsstandort nicht an Zusagen des DB-Fernverkehrs orientieren.

#### *5. Verpaßte Anschlüsse*

Die geplanten Umsteigezeiten sind in der folgenden Aufstellung wiedergegeben:

## Vergleich der Umsteigezeiten

Fett = Studentakt	Fahrplan 2011	Zielzustand	Umsteigeort:
<b>IRE Südbahn – EC München</b>	19'	16'+ 8'	
<b>IRE Südbahn – REX München</b>	-	5'	Lindau-Reutin
<b>IRE Südbahn – REX Bregenz</b>	6'	16'	
IRE Singen – EC München	-	4'+ 8'	Lindau Hbf
IRE Singen – RE Kempten	-	11'	
IRE Singen – <b>REX Bregenz</b>	-	4'	Hbf + Reutin
ALX / RE Kempten – EC Zürich	53'	8'	
<b>REX Lindau Hbf – EC München</b>	-	8'	
<b>RB Friedrichshafen – EC Zürich</b>	30'	14'+ 11'	
<b>RB Friedrichshafen – REX Bregenz</b>	33'	35'	
Shuttle Lindau Hbf – EC Zürich	-	11'	
<b>IRE Singen – EC Zürich</b>		44'	
<b>RB Friedrichshafen – REX Bregenz</b>		35'	

Die der Kombi-Lösung zugrundeliegenden Fahrpläne weisen für die Relationen aus Richtung Friedrichshafen stets 2 Umstiege auf den Eurocity mit zum Teil sehr nennenswerten Umsteigezeiten auf. Somit würde für die Relation Friedrichshafen-München stets die Verbindung über Ulm attraktiver, was für Lindau die Chancen auf einen dauerhaften Fernzughalt mindert. Zweimaliges Umsteigen im Abstand von wenigen Minuten macht auch Reisen vom übrigen nördlichen Bodensee-Ufer mit dem Eurocity uninteressant.

Aufgrund der nicht knotengerechten Kantenlänge Memmingen-Lindau werden die Anschlüsse Richtung Bregenz ohnehin systematisch verpaßt. Somit wäre aus der Perspektive des Eurocity-Produktmanagers die Kombi-Lösung abzulehnen.

### Fazit

Unter dem Eindruck weltweit eskalierender Schuldenkrisen erscheint der Gedanke der Kombi-Lösung unzeitgemäß.

Der Inselbahnhof weist für alle heute denkbaren Entwicklungen eine völlig ausreichende Leistungsfähigkeit auf und muß lediglich modernisiert werden. Es erscheint nicht plausibel, warum zusätzlich dazu Fernbahnhofskapazitäten geschaffen und dauerhaft unterhalten werden müssen.

Nürnberg, den 16.10.2011

Wolf Drechsel, Gesellschaft für fahrgastorientierte Verkehrsplanung b.R.