



Rundbrief 01/2004 **des Regionalverbandes Bodensee-Oberschwaben**

Ehrung von Mitgliedern

Was wäre die PRO BAHN Arbeit ohne die Treue seiner Mitglieder:

Für 20 Jahre PRO-BAHN Mitgliedschaft ein herzliches Dankeschön an:

- ◆ Familie Kirchmann in Gaienhofen
- ◆ Herrn Bauer in Wangen
- ◆ Herrn Kamper in Biberach
- ◆ Herrn Tiessen in Konstanz

Für 10 Jahre PRO-BAHN Mitgliedschaft bedanken wir uns bei:

- ◆ Frau Funke in Meersburg
- ◆ Familie Greißing in Ulm
- ◆ Familie Heger in Aichstetten
- ◆ Familie Lanz in Isny
- ◆ Familie Ludescher in Laupheim
- ◆ Familie Merk in Kissleg
- ◆ Familie Ringendahl in Markdorf
- ◆ Herrn Rogoll in Markdorf
- ◆ Herrn Schoch in Rielasingen
- ◆ Herrn Schöne in Salem
- ◆ Familie Schüler in Radolfzell-Böhringen
- ◆ Herrn Strasser in Konstanz
- ◆ Herrn Strobel in Konstanz
- ◆ Herrn Tröstler in Salem

Von einigen Mitgliedern, die bereits vor mehr als 10 Jahren Pro Bahn e.V. beigetreten sind, fehlt uns teilweise das genaue Eintrittsdatum. Falls sich dieses von Ihnen noch recherchieren ließe, wären wir Ihnen für eine diesbezügliche Info dankbar. Sollten Sie zwischenzeitlich online erreichbar sein, bitte senden Sie einen kurzen Gruss an: harald.sauter@freenet.de. Wir können Sie sodann aktuell und kostengünstig informieren und Ihren Mitgliedsbeitrag noch gezielter einsetzen.

Verkehrsverbund BODO gestartet

Für die Bewohner der Landkreise FN und RV hat das neue Jahr sogleich gut angefangen – der Verkehrsverbund BODO startete pünktlich zum 01.01. Der neue Verbundfahrplan mit 700 Seiten Umfang war teilweise bereits vor Verbundstart, zum Fahrplanwechsel am 14.12. an einigen DB-Schaltern und in öffentlichen Stellen verfügbar. Zu loben sind die ausführlichen Erläuterungen „Wer ist bodo?“ – „Was macht bodo“ und „Was bringt bodo?“ auch wenn die Bodo-Managementgesellschaft partout an keiner Stelle des Fahrplans ihre Kommunikationsadresse verraten will. Wir tun's: 0751 / 3614 141. Im Folgenden gehen wir auf einige Aspekte der Tarifgestaltung ein:

BODO macht zunächst einmal für Gelegenheitsreisende ohne BahnCard, Bahnfahren über längere Distanzen innerhalb des Verbundgebietes erheblich günstiger! Auch wenn auf kurzen Distanzen wie Markdorf-Friedrichshafen Stadtbhf. die Ersparnis von €0,05 pro einfacher Fahrt gegenüber früherem DB-Tarif noch bescheiden ausfällt, so stehen als geldwertem Vorteil dem Benutzer die Busse im Stadtgebiet nun kostenlos zur Verfügung. Lautet das Ziel FN-Flughafen, so fährt es sich ab Markdorf bereits 36% günstiger als noch in 2003. So richtige Schnäppchenpreise wie vom Discounter bieten sich z. Bsp. zwischen Leutkirch und Überlingen. Betrag der einfache Fahrpreis im DB-Tarif hier noch €16,00, so fährt es sich fortan um nur noch €5,00 einfache Richtung. Ersparnis: 68,75%, bzw. wenn man davon ausgegangen wäre, dass ein BW-Ticket gelöst worden wäre, so liegt die tatsächliche Ermäßigung im Bereich von 50% hin&zurück. Vermutlich dürfte die Nachfrage in dieser Relation jedoch eher gering ausgeprägt sein. Ganze sensationelle 33% Zeitersparnis und dank Bodo nun auch 52% Kostenersparnis gegenüber DB-Tarif bieten

die am 14.12. zwischen den IRE Basel-Lindau und den Sprinter-IRE FN-Ulm in der Relation Überlingen-Ravensburg geschaffenen schlanken „Eckanschlüsse“.

BahnCard-Besitzer werden sich bei 52% Preisnachlass also fragen, weshalb man für nur einen einzigen Euro (Erwerbspreis der Bodo-Card) gleich das ganze Füllhorn an Ermäßigungen an jeden ausschüttet und was ihnen von ihrem für zwischen € 50,00 und € 200,00 teuren Anrecht auf ermäßigte Fahrpreise bleibt. Im Verbundgebiet BODO wurde die BahnCard einfach für wirkungslos erklärt. Verständlich daher auch die teils heftigen Kundenreaktionen gegenüber dem DB-Verkaufspersonal, nur hat es damit mal wieder die Falschen getroffen. Wäre es nicht sinnvoller, jedem BC-Besitzer gleich die 20% BODO-Rabatt einzuräumen anstatt ihn für 1 Euro noch eine weitere Plastikkarte kaufen zu lassen, fragt sich Ulrich Bauer, VCD-Kreisvorsitzender und Pro Bahn-Mitglied. Laut Jürgen Löffler, BODO-Geschäftsführer, eine so wörtlich „interessante Idee“.

Dass die neue Bodo-Tarifstruktur auch Verkehrsströme teilweise umlenken wird, betrifft insbesondere den bayerischen Abschnitt der Allgäubahn 971. Hatten Kißlegger oder Leutkircher bislang das Verlangen an den See zu fahren und sich dazu Friedrichshafen als Ziel auserwählt, so wird zukünftig aus Preisgründen eindeutig die Route über Aulendorf priorisiert werden. Schließlich fährt es sich innerhalb des Verbundgebietes wesentlich billiger ans Schwäbische Meer als über das verbundfreie „bayerische Ausland“.

An Familien und Kleingruppen wurde gedacht. Bis zu 5 Personen reisen am Wochenende in bis zu 3 Zonen um € 6,00 sowie um € 10,00 im gesamten Netz. Diese Pauschalpreise für Kleingruppen gelten ebenso an Werktagen mo.-fr. ab 08:30 Uhr, vor 08:30 Uhr nur für Einzelpersonen. 10 Jahre nach Einführung der BOB-Tageskarte erhalten mit dieser Kleingruppenregelung auch die an der Gürtelbahn und schwäbischen Allgäubahn gelegenen Kreisbewohner endlich Zugang zu attraktiven Nahverkehrsangeboten. Ein Nachholbedarf, den Pro Bahn e.V. in Bezug auf die KBS 731 immer wieder beim Landratsamt FN angemahnt hatte.

Als Rückkehr in die Bahn-Steinzeit entpuppt sich allerdings die Wiedereinführung bereits lange überholter Kinder-Altersgrenzen. Reisten durch innovative DB AG-Tarife Kinder bis 15 Jahren in Begleitung der Eltern bis zum 31.12.2003 noch kostenlos, so sind Kinder im Bodo bereits ab 5 Jahren plötzlich wieder kostenpflichtig und ab 12 Jahren zählen sie bereits als Erwachsener ! Teilweise neutralisierend wirkt die neue Bodo-Schülermonatskarte, die quasi nach Schulende und am Wochenende freie Fahrt im Verbundgebiet gewährt. Gewöhnlich gehen Kinder jedoch erst mit 10-12 Jahren im Rahmen weiterführender Schulen außerhalb des Wohnortes mit Bus und Bahn zur Schule. Insofern entfaltet die „neue alte“ Kinderaltersgrenze von 4-11 Jahren eine negative Wirkung. Alternativ kann für die Kids um € 8,50 pro Monat ein Junior-Ticket gelöst werden, das dann im gesamten Netz zur freien Fahrt berechtigt.

Das Baden-Württemberg-Ticket gilt mit Verbundstart auch in den Stadt- und Regionalbussen des bodo-Verbunds und kann dort auch erworben werden.

Mit BODO und dem neuen Bayern-Ticket zusammen sparen ?

Von Harald Sauter

Das neue Bayern-Ticket zu € 22,00 gilt jetzt auch am Wochenende und an vielen Feiertagen ganztägig (Montag bis Freitag ab 9 Uhr). Ebenso neu ist die „Single-Variante“ für zum Preis von € 15,00.

Bayern-Ticket und Bayern-Ticket Single gelten zudem in allen im Linienverkehr eingesetzten Bussen der Regionalverkehr Oberbayern GmbH (RVO), Regionalbus Ostbayern GmbH (RBO), Regionalverkehr Allgäu GmbH (RVA) und Regionalverkehr Bayerisch-Schwaben GmbH (RBS). Ebenso im MVV, VGN, AVV sowie in Zügen der Bayerischen Oberlandbahn und den neuen ALEX-Zügen zwischen München und Oberstdorf ! Der neue BODO-Tarif führt uns zunächst preisgünstig über die KBS 731, 753 oder 971 bis zur bayerischen Landesgrenze. Das am heimischen badischen oder württembergischen Bahnschalter bereits lösbare neue Bayern-Ticket, preiswert weiter. Wenigstens dachte ich mir das so !

Jürgen Löffler, Bodo-Geschäftsführer hierzu: „Aufgrund der tariflichen und vertraglichen Vereinbarungen ist ein bündiges Aneinanderfügen von Gebietsangeboten (Naldo-, DING-Verbund-tarif, Ländertickets) nicht vorgesehen. Eine Kombination von Tarifen kann somit nur an Tarifpunkten erfolgen, mithin also am jeweils letzten Tarifpunkt des bodo-Verbundgebietes, z.B. in Aitrach, Altshausen, Aulendorf, Kressbronn oder Sipplingen. Bedingung ist, dass der jeweils benutzte Zug auch an diesem Tarifpunkt hält. Beispiel: bodo-Tageskarte Netz, wird bis Kress-bronn benutzt, Weiterfahrt bis Lindau mit DB-Haustarif mit einem Fahrschein Kressbronn - Lindau.



Da das Bayern-Ticket nur bis Nonnenhorn gilt, müsste also zwischen Kressbronn und Nonnenhorn, vorausgesetzt die Strecke bis Kressbronn wäre mit einem bodo-Fahrschein abgedeckt, noch zusätzlich nach DB-Tarif gelöst werden“ (*Anmerk.: Wieherst da nicht der Amtsschimmel ?*) Anders verhält sich die Kombination bodo-Tarif mit Bayern-Ticket im Allgäu, da auf der Strecke Wangen - Kißlegg - Leutkirch - Aitrach das Bayern-Ticket gilt. Hier kann in Kombination mit der bodo-Tageskarte, selbstverständlich auch mit anderen gültigen bodo-Fahrscheinen, ohne Lücke kombiniert werden.“

Schienenpersonennahverkehr muss pünktlicher werden - Task Force eingerichtet **Gemeinsame Pressemitteilung des UVM Baden-Württemberg und der DB AG vom 03.11.2003**

Staatssekretär Stefan Mappus vom Umwelt- und Verkehrsministerium und der Konzernbevollmächtigte der Deutschen Bahn AG für Baden-Württemberg, Dr. Peter Schnell, haben eine Task Force zur Verbesserung der Pünktlichkeit und der Qualität im Schienenpersonennahverkehr eingerichtet. "Ziel der Arbeitsgruppe ist es, insbesondere die Pünktlichkeit der vom Land bezuschussten Nahverkehrsleistungen deutlich zu verbessern", sagte Staatssekretär Mappus am Montag (3. November 2003) in Stuttgart. In der Task Force seien das Umwelt- und Verkehrsministerium, die Nahverkehrsgesellschaft Baden-Württemberg und die Deutsche Bahn AG vertreten. "Unsere Kunden wollen pünktlich fahren. Deshalb haben wir schon im Februar die 'Offensive Bahn Baden-Württemberg' ins Leben gerufen und zahlreiche fahrplantechnische, infrastrukturelle und organisatorische Maßnahmen vereinbart, die entweder bereits umgesetzt sind oder zum kommenden Fahrplanwechsel am 14. Dezember 2003 umgesetzt werden. Nun gilt es, an diesem erfolgreichen Konzept zusammen mit dem Land Baden-Württemberg weiter zu arbeiten", so Dr. Schnell.

Nachdem zwischen dem Land und der DB Regio abgeschlossenen Verkehrsvertrag ist die Bahn insbesondere bei Unpünktlichkeit verpflichtet, dem Land eine Vertragsstrafe zu bezahlen. "Die Bahn muss wieder pünktlicher werden, die Vertragsstrafe ist dabei nur Mittel zum Zweck. Wir wollen, dass die Bahn wieder zum Sinnbild für Pünktlichkeit wird", erklärte Mappus. Wichtiger als eine Vertragsstrafe sei, dass sich die Fahrgäste auf die Fahrpläne verlassen können und pünktlich ihr Ziel erreichen. Die vom Land und der Bahn eingerichtete Task Force habe deshalb den Auftrag erhalten, alle Nahverkehrsverbindungen und Schienenstrecken in Baden-Württemberg daraufhin zu untersuchen, welche Maßnahmen erforderlich sind, damit die Züge im Schienenpersonennahverkehr wieder pünktlicher und zuverlässiger fahren.

Vereinbart wurde bereits, dass bei Neigetechzügen der Baureihe 611 die Motorkühleinrichtung verändert wird, um die Zuverlässigkeit dieser Züge zu erhöhen. Sie waren im Sommer häufig hitzebedingt ausgefallen. Auch sind viele der durch die starke Sommerhitze bedingten Schäden im Gleisbereich inzwischen beseitigt. Die Bahn war an solchen Stellen gezwungen langsamer zu fahren und arbeitet nun daran diese Langsamfahrstellen bis Ende des Jahres weiter zu beseitigen.

In Baden-Württemberg verkehren nach Darstellung von Staatssekretär Mappus heute fast 50 Prozent mehr Nahverkehrszüge als noch vor 10 Jahren. Über 100 neue Haltepunkte wurden eingerichtet oder würden noch in diesem Jahr in Betrieb gehen. Damit sei das Schienennetz in manchen Bereichen an die Grenzen seiner Leistungsfähigkeit gekommen. Es sei Aufgabe der Eisenbahnunternehmen, das zunehmend komplexe Fahrplangefüge den veränderten Gegebenheiten laufend anzupassen. Der Schwerpunkt liege bei guten Anschlüssen im Fern- und Nahverkehr. Wir müssen den Slogan 'Pünktlich wie die Eisenbahn' wieder ins Bewusstsein der Menschen rücken, das schafft eine höhere Zufriedenheit beim Kunden und wir erwarten dadurch noch mehr Fahrgäste", erklärten Staatssekretär Mappus und Konzernbevollmächtigter Dr. Schnell.

Ausfall der diesjährigen Fahrplan-Antragskonferenzen

Von unserem Mitglied Peter Schüler, Original-Ton der NVBW vom 03.02.04

Aufgrund gravierender DB-seitiger Verzögerungen im diesjährigen Planungsprocedere für den Fahrplan 2005 sehen wir uns außerstande, die tournusgemäß stattfindenden Frühjahrskonferenzen durchzuführen. Sie fallen ersatzlos aus. Seit Mitte letzten Jahres forcierte DB Personenverkehr seine Planungen für die Einführung eines Halbstundentaktes im Fernverkehr unter dem Stickwort SIAM - **S**trategisches **I**ntegriertes **A**ngebots-**M**anagement. Die Umsetzung dieses Konzeptes zum Fahrplan 2005 hatte gravierende Eingriffe in das Fahrplangefüge zur Folge und band alle verfügbaren Planer von Fernverkehr und Regionalverkehr. Vor wenigen Tagen allerdings musste die DB AG dieses Ziel wegen nicht lösbaren Trassenkonflikten aufgeben und auf Basis des Status quo in die Fernverkehrsplanung 2005 einsteigen. Im Rahmen eines Spitzengesprächs der sogenannten „Task Force Qualität“ wurde zwischen DB Regio, DB Netz und UVM die eingetretene Planungssituation zeitlich und fachlich bewertet. Im Ergebnis müssen alle Planungsressourcen gebündelt werden, um bis Mitte April die Trassenanmeldungen bei DB Netz – diskriminierungsfrei – sicher zu stellen. Die Durchführung der IHK-Fahrplankonferenzen hätte vor diesem Hintergrund keine planerische



Basis und keinen echten Raum für die wertige Aufnahme Ihrer Anträge. Wir bedauern die kurzfristige Absage. Wir beabsichtigen die Entscheidungskonferenz im Herbst für die Berücksichtigung Ihrer Belange zu nutzen und werden für die rechtzeitige Übermittlung einer entsprechenden Arbeitsunterlage sorgen.

Railion nun auch in der Schweiz aktiv / Neue Route für Verkehre Deutschland – Vorarlberg via Konstanz, Romanshorn und Rorschach schont die Umwelt

Railion-Pressemitteilung vom 13. Oktober 2003

Rund 20 Railion-Güterzüge pro Woche nehmen im Verkehr Deutschland / Österreich seit Anfang Oktober planmäßig die umweltfreundlichere – weil durchgehend elektrifizierte – Route durch die Schweiz am Bodensee entlang. Bisher fuhren die Züge von Rangierbahnhöfen in Deutschland mit Dieseltraktion über die Südbahn und Lindau nach Österreich.

Railion verfügt als erstes nicht-schweizerisches Eisenbahnverkehrsunternehmen über die erforderliche Sicherheitsbescheinigung, die ihr durch das Bundesamt für Verkehr erteilt wurde. Lokführer aus Deutschland und der Schweiz führen die Züge, die mit der modernen Baureihe 185 bespannt sind, durchgehend von Deutschland bis zur schweizerisch-österreichischen Grenze. Dazu Dr. Klaus Kremper, Vorstandschef Railion: „Ein weiterer wichtiger Meilenstein für Railion auf dem Weg zur europäischen Güterbahn. Nur durch reibungslosen internationalen Verkehr können wir die Schiene für unsere Kunden als echte Alternative zur Straße positionieren. Railion entrichtet für die Trassenbenutzung in der Schweiz Gebühren, die der Finanzierung der schweizerischen Eisenbahninfrastruktur zugute kommen.“

Anmerk.: Einerseits bemängelte man die Eingleisigkeit FN-Lindau sowie die anscheinend umständliche Betriebsabwicklung; andererseits akzeptiert man die Eingleisigkeit Konstanz-Rorschach und freut sich Schweizerische „Maut“ bezahlen zu dürfen. Bleiben die wahren Hintergründe im Verborgenen ?

Schwarzwaldbahn und Seehas: Land wird Zuschlag an DB Schwarzwaldbahn GmbH und Fa. EuroTHURBO GmbH (Seehas) erteilen

Pressemeldung der NVBW vom 15. Januar 2004

Das Ergebnis der europaweiten Ausschreibung der Leistungen des Schienenpersonennahverkehrs (SPNV) auf den Strecken Karlsruhe – Konstanz (Schwarzwaldbahn) und Engen – Konstanz (Seehas-Verkehr) steht fest. Wie Umwelt- und Verkehrsminister Ulrich Müller mitgeteilt hat, beabsichtigt das Ministerium, den Zuschlag an das Unternehmen DB Schwarzwaldbahn GmbH, eine 100 %-ige Tochter der DB Regio AG, und EuroTHURBO GmbH, eine 100 %ige Tochter der Schweizerischen Bundesbahnen AG, zu erteilen. Aus vergaberechtlichen Gründen werde der Zuschlag allerdings erst nach Ablauf von 14 Tagen erteilt werden können. Bis zu diesem Termin haben die nicht berücksichtigten Bewerber, die ebenfalls heute verständigt wurden, die Möglichkeit der Überprüfung der Entscheidung durch die Vergabekammer.

Die Ausschreibung war im Februar 2003 im Amtsblatt der EU veröffentlicht worden. Sie entsprach in der Methodik der erfolgreichen Ausschreibung, mit der das Land auch schon die S-Bahn Rhein-Neckar erfolgreich und rechtssicher vergeben hat. Je drei Anbieter haben für die Schwarzwaldbahn und für den Seehas-Verkehr ein Angebot mit verschiedenen Nebenangeboten abgegeben. Nach der Überprüfung durch die Fachleute des Ministeriums und der landeseigenen Nahverkehrsgesellschaft sind folgende Angebote als die wirtschaftlichsten bewertet worden:

- Angebot der DB Schwarzwaldbahn GmbH zur Übernahme der SPNV-Leistungen Karlsruhe - Konstanz,
- Angebot der EuroTHURBO GmbH zur Übernahme der SPNV-Leistungen zwischen Engen und Konstanz.

Bei der Schwarzwaldbahn setzte sich die DB damit gegen Angebote eines Konsortiums aus Südwestdeutscher VerkehrsAG, Hohenzollerischer Landesbahn, Albtal-Verkehrs-Gesellschaft und EuroTHURBO sowie eines Angebots der Fa. Connex durch, beim Seehas-Verkehr hat die EuroTHURBO die Nase vorn vor Angeboten der DB Schwarzwaldbahn und der Fa. Connex.

Der Minister zog eine positive Bilanz des Verfahrens: "Die Ausschreibung war ein Erfolg. Auch wenn auf den ersten Blick die ausgewählten Verkehrsunternehmen fast die gleichen sind, die bereits heute den Verkehr fahren, kann ich mit Nachdruck feststellen: Wir profitieren alle von der Ausschreibung: Ab Dezember 2006 wird es eine deutliche Verbesserung geben. Den Fahrgästen stehen künftig neue, moderne und komfortablere Fahrzeuge und ein besseres Fahrplanangebot zur Verfügung. Dennoch sinkt der Zuschuss, den das Land für jeden gefahrenen Zugkilometer beisteuern muss."



Nach Darstellung von Minister Müller ist es Ziel des Landes, in ganz Baden-Württemberg mehr Fahrgäste für die Schiene zu gewinnen. "Das gilt erst recht für die Schwarzwaldbahn, die seitens der DB Reise & Touristik AG durch Herausnahme verschiedener Interregio-Verbindungen schrittweise in die Bedeutungslosigkeit hineinmanövriert worden ist. Mit dem verbesserten Angebot werden wir zeigen, dass das ein Fehler war", zeigte sich Müller von einer Fahrgaststeigerung überzeugt. Das künftige Angebot werde nicht nur den Bedürfnissen der Anrainer der beiden Strecken entsprechen, sondern durch spürbare Angebotsverbesserungen auch Anreize zum Umsteigen auf die Schiene bieten.

Künftig wird es auf den beiden Strecken von morgens bis spät abends einen durchgängigen Stundentakt geben. Der Seehas-Verkehr, der bisher zu einem großen Teil vom Landkreis Konstanz bezuschusst worden ist, wird in den Hauptverkehrszeiten auf dem Streckenabschnitt Engen – Singen – Radolfzell – Konstanz verdichtet. Das Gleiche gilt für die ebenfalls besonders nachgefragte Relation Karlsruhe – Offenburg.

Die DB Schwarzwaldbahn GmbH wird auf der Strecke Karlsruhe - Konstanz Doppelstockwagen der neuesten Generation einsetzen. Die Wagen verfügen z. B. über Klimaanlage, behindertengerechte Toilette, Displays für Fahrgastinformation und eine veränderte Innenausstattung mit verbesserter Gepäckablage. Üblicherweise werden drei oder vier Wagenzüge mit bis zu 473 Sitzplätzen verkehren. Gezogen bzw. geschoben werden die Züge von neuen E-Loks der Baureihe 146, die speziell für Nahverkehrszwecke konstruiert sind und hohe Beschleunigungs- und Bremswerte aufweisen. Damit gelingt es, bei annähernd gleicher Fahrzeit wie bisher mehr Haltepunkte zu bedienen.

Die Fa. EuroTHURBO wird ein völlig neues Fahrzeug in Dienst stellen. Es handelt sich dabei um einen elektrischen, vierteiligen Triebzug der Schweizer Fa. Stadler ("Flirt"), der in Berlin gefertigt wird. Er ist ebenfalls klimatisiert, hat eine behindertengerechte Toilette, eine Kapazität von 216 Sitzplätzen und bietet verbesserte Informationsmöglichkeiten im Fahrgastraum. Dieses Fahrzeug wird im übrigen ab 2006 auch auf der Wiesentalbahn zum Einsatz kommen. Das ausgeschriebene Verkehrskonzept werde zum Fahrplanwechsel im Dezember 2006 umgesetzt. Bisher sei man im Zeitplan.

Inselbahnhof Bahnhof Lindau auf das Festland ? – Planfeststellungsverfahren läuft – mit Beteiligung von Pro Bahn e.V. !

Fundierte Stellungnahmen und Einsprüche zum Planfeststellungsverfahren für Lindau-Reutin haben sowohl der Pro Bahn-Regionalverband Schwaben/Augsburg als auch unser Landesverband abgegeben. Über die umfangreichen Ausarbeitungen berichten wir in unserer nächsten Ausgabe. An dieser Stelle ein herzliches Dankeschön an Christian Moritz und Josef Schneider für ihre fundierte Ausarbeitungen und ihr enormes Zeitengagement.

Harald Sauter

Stadt Lindau klar für Schienenanbindung der Insel

Mit freundlicher Genehmigung der Schwäbischen Zeitung vom 17.01.04

Kein gutes Haar haben Stadtverwaltung und von der Stadt beauftragte Fachleute an der Planung der Bahn für den neuen Bahnhof in Reutin gelassen. Mangelnde Berücksichtigung der Situation der Stadt Lindau sowie jede Menge Fehler wie fehlende Kostenaufstellungen haben die Fachleute in einer Sitzung des Stadtrates aufgelistet. Mehrere Stunden lang hat der Stadtrat vor rund 200 Zuhörern in der Inselhalle an der Stellungnahme der Stadt zum Planfeststellungsverfahren der DB AG für den Reutiner - Bahnhof gearbeitet. Dabei hat sich die Stadt nicht darauf beschränkt, die Pläne der Bahn AG zu kritisieren. Vielmehr wurde ein Plan vorgestellt, wie aus Sicht der Stadt Lindau eine Bahnhofsverlegung nach Reutin unter Beibehaltung einer Inselanbindung aussehen könnte.

Wiesheu sieht Signale für Bahn-Ausbau München-Lindau

Mit freundlicher Genehmigung der Augsburger Zeitung vom 05.11.03

Trotz leerer Kassen und einer lange Zeit zögernden Haltung des Bundes könnten in den nächsten Wochen die Weichen für ein wichtiges Bahn-Projekt gestellt werden: die Elektrifizierung der Strecke München - Memmingen - Lindau. Das hat Bayerns Verkehrsminister Otto Wiesheu in einem Pressegespräch am Rande eines Regio-Forums der Bahn AG in Nürnberg deutlich gemacht. Wiesheu denkt bereits weiter: Auch die Strecke von Ulm nach Memmingen soll auf elektrischen Zugbetrieb umgestellt werden. Die Botschaften aus Zürich und Chur sind eindeutig: Die Schweiz hat signalisiert, dass sie spätestens 2012 keinen Diesel-Zug mehr sehen will, sagte Wiesheu. Konkreter äußerte er sich zum Zeithorizont für den Bahnausbau nicht. Das



Nachbarland pocht aber aus drei Gründen auf eine Elektrifizierung der Strecke München - Lindau: In München soll ein Anschluss für die Ostschweiz an das deutsche ICE-Netz hergestellt werden. Die Schweiz hofft auf Güterverkehr aus Süddeutschland für ihren im Bau befindlichen Neat-Alpentunnel durch den Gotthard Richtung Italien. Die Verbindung Zürich - Wien über München ist bei einem Ausbau schneller als die heutige Strecke über den Arlberg. Deshalb will die Schweiz den Ausbau durch das Allgäu mitfinanzieren - im Gespräch ist ein Betrag von 50 Millionen Euro. Dies lehnte der Bund bislang aus Gründen des Territorialprinzips; ab (wir berichteten). Nun aber, so Wiesheu, habe das Ministerium von Manfred Stolpe (SPD) signalisiert, dass es mit einer Umwegfinanzierung einverstanden sei: Die Schweiz und Bayern zahlen gemeinsam einen Zuschuss als Ergänzung; zum Ausbau über den Anteil des Bundes hinaus. Der Bund müsste so nicht als Empfänger von Geld aus Zürich auftreten. Dies sollte dem Vernehmen nach vermieden werden, um nicht seinerseits mit Forderungen etwa aus Wien nach einer Beteiligung beim Ausbau der Strecke über den Brenner konfrontiert zu werden. Im Bundesverkehrswegeplan sind 180 Millionen Euro für den Ausbau vorgemerkt. Nun sei eine gute Priorisierung; des Ausbaus nötig. Als internationale Projekte; stehen vier Milliarden Euro auf der Wunschliste, aber nur 400 Millionen auf der Finanzierungsseite. Wiesheu betonte, ein möglicher zweigleisiger Ausbau auf einigen Abschnitten könne erst folgen, wenn durch die Elektrifizierung mehr Güterverkehr auf diese Verbindung gelenkt werde, die eine Alternativroute zum Brenner nach Italien wird. Deshalb sei es wichtig, in einem zweiten Schritt erst die Verbindung Ulm - Memmingen zu elektrifizieren und danach; die Zulaufstrecke von Augsburg nach Buchloe. Eine elektrifizierte Verbindung von Ulm über Memmingen nach Lindau könnte allerdings eine Konkurrenz zu Plänen Baden-Württembergs werden, die Südbahn von Ulm über Friedrichshafen nach Lindau ebenfalls elektrisch zu betreiben. Dort ist die auszubauende Strecke mit rund 130 Kilometer deutlich länger als der Lückenschluss Ulm - Memmingen (50 Kilometer); allerdings ist die Südbahn zweigleisig und hat damit Kapazitäten für mehr Güterzüge. Wiesheu kritisierte, dass der künftige Bundesverkehrswegeplan bereits heute im Schienen-Teil unterfinanziert sei. Bayern werde dies im Bundesrat zum Thema machen. Der Vorstand der Bahn-Tochter DB Regio, Ulrich Homburg, sagte angesichts leerer Kassen vor allem bei Kreisen und Städten voraus, dass es künftig kaum noch Spielraum für Wohltaten im Nahverkehr geben werde. Wiesheu warnte vor massiven Einschnitten; falls das Konzept der Ministerpräsidenten Roland Koch (CDU, Hessen) und Peer Steinbrück (SPD, NRW) zum Subventionsabbau umgesetzt werde. Dann können wir den Bayern-Takt nicht mehr in der heutigen Form erhalten.

Pfänder Eisenbahntunnel überflüssig ?

Mit freundlicher Genehmigung der Schwäbischen Zeitung vom 06.12.2003

Für einen Eisenbahntunnel durch den Pfänder besteht kein dringender Bedarf. Zu diesem Ergebnis kommt eine Studie der Österreichischen Bundesbahnen. Dennoch wurden mögliche Varianten ausgearbeitet. Die zehn Kilometer lange Eisenbahnstrecke zwischen Bregenz und Lindau ist nur zu einem Drittel ausgelastet. Innerhalb von 24 Stunden könnten 105 bis 135 zusätzliche Zugfahrten eingeschoben werden, weil in der Nacht zwischen 23.40 Uhr und 5 Uhr keine Züge fahren. "Wenn man von der Lärmbelastung absieht, könnte theoretisch der gesamte Güterschwerverkehr, der derzeit durch den Pfänder-Straßentunnel fährt, auf die Schiene verlagert werden", sagt Manfred Bartl von den Österreichischen Bundesbahnen (ÖBB). Im Auftrag der ÖBB haben drei Verkehrsplaner eine Machbarkeitsstudie über eine Bahnverlagerung zwischen Bregenz und Lindau erarbeitet, die vom österreichischen Verkehrsministeriums, der ÖBB und dem Landes Vorarlberg begleitet wurde. Die Studie kommt zum Ergebnis, dass es derzeit und längerfristig kein dringender Bedarf für einen Eisenbahntunnel durch den Pfänder gibt. Dennoch wurden mehrere Varianten für eine Verlagerung ausgearbeitet. "Damit können wir im Interesse einer langfristigen Vorsorgeplanung die nötigen Grundstücksflächen und Trassenkorridore freihalten", betonte der Vorarlberger Verkehrslandesrat Manfred Rein gestern bei der Vorstellung der Studie. Als beste Variante "unter Einbeziehung aller Faktoren" schlugen die Gutachter folgende Trassenkombination vor: Hangtunneltrasse von Lochau bis Bregenz, Neubau des Bahnhofs Bregenz in Tieflage kombiniert mit Unterflurtrasse vom Bahnhof Bregenz bis zum Güterbahnhof Wolfurt und einem Anschluss Richtung Schweiz an das Netz der Schweizer Bahn ebenfalls als Unterflurtrasse. Die Weiterführung in die Schweiz erfolgt auf der bisherigen Trasse, die verbessert und ausgebaut werden soll. Gesamtkosten: 621 Millionen Euro. Die Bürgermeister von Hörbranz, Helmut Reichart, und Lochau, Xaver Sinz, zeigten sich von der "Bestvariante" nicht sonderlich begeistert, weil sie für Hörbranz und Lochau keine Entlastung, sondern zusätzliche Lärmbelastung bringen würde. Die Bürgermeister plädierten für eine umfassendere Untertunnelung der Bahn ab Lindau- Zech. Verkehrslandesrat Rein konnte die aufgebrachtten Gemüter beruhigen. Er wies darauf hin, dass nichts beschlossen und schon gar nichts gebaut werde. "Im Generalverkehrsplan sind die finanziellen Mittel für ein derart umfassendes Bahnprojekt in Vorarlberg erst ab dem Jahr 2020 vorgesehen."