

Rundbrief 03/2002

des PRO BAHN Regionalverbandes Bodensee-Oberschwaben

Protokoll der Hauptversammlung am 20.04.2002 in Singen,

Beginn: 15.00 Uhr - Ende: 17.45 Uhr

Anwesend: 11 Mitglieder des RV sowie Josef Schneider, Frank von Meissner und Hubert Riedle

Entschuldigt: Peter Schüler

Tagesordnung: siehe Einladungsschreiben

TOP 1:

Begrüßung durch Josef Schneider

TOP 2:

Bericht über das Ringzug-Projekt (s. Seite 2)

TOP 3:

zunächst Bericht von Günther Heger über Vorstandsarbeit: da der Regionalverband seit Februar 2001 keinen 1. Vorsitzenden hatte, war die Arbeit stark eingeschränkt; die Aktivitäten beschränkten sich weitgehend auf die Teilnahme an der Fahrplankonferenzen in Konstanz, Ulm und Weingarten. Bericht des Schatzmeisters Günther Heger; derzeit werden die vom Landesverband zur Verfügung gestellten Mittel nicht voll ausgeschöpft und deshalb anderen Regionalverbänden zur Verfügung gestellt; eine entsprechende Erhöhung der Mittel durch den Landesverband ist bei Bedarf jederzeit möglich. Entlastung des Schatzmeisters erfolgte ohne Einwände.

TOP 4

Versammlungsleitung: Josef Schneider, Protokollführer: Stefan Buhl

TOP 5

zunächst Diskussion über zukünftige Struktur des Vorstands; Josef Schneider erläutert, dass nur der Landesverband eingetragener Verein („e. V.“) ist, nicht jedoch der Regionalverband; damit sind die rechtlichen Erfordernisse des Landesverbands (1. und 2. Vorsitzender, Schatzmeister) auf Regionalverbandsebene nicht gegeben, die Mitgliederversammlung kann weitgehend frei die Vorstandsstruktur bestimmen; notwendig sind vor allem ein Ansprechpartner (für Adressverzeichnisse etc.) und ein Schatzmeister;

Harald Sauter bietet Kandidatur für 1. Vorsitz an, unter der Voraussetzung, dass sein Engagement geringer als vor ca. 5 bis 10 Jahren sein wird. Schwerpunkt soll verbesserte Kommunikation unter den Mitgliedern sein, wie bereits durch die beiden Mitglieder-Rundschreiben des Jahres 2002 wahrnehmbar ist. Ziel: 4 – 5 Rundschreiben pro Jahr. Keine Gegenkandidaturen, damit Wahl von Harald Sauter zum 1. Vorsitzenden ohne Einwände

für 2. Vorsitzenden (insbesondere zur Entlastung des 1. Vorsitzenden) bietet Stefan Buhl seine Kandidatur an; keine Einwände der Mitgliederversammlung

für weitere Mitarbeit ohne formales Amt bietet sich Hans Walz (Tuttlingen) an; plädiert dafür, dass sich Pro Bahn auch für den Busverkehr einsetzt. H. Walz wäre bereit, zum Thema BahnCard neu eine Reisendenumfrage durchzuführen. H. Sauter befürwortet diesen Vorschlag, H. Walz möge Fragebogen ausformulieren.

Günther Heger bleibt auf Vorschlag von Harald Sauter Schatzmeister, keine Einwendungen der Mitglieder-versammlung.

Peter Müller bietet ebenfalls Mitarbeit an (besonders wegen Stuttgart 21), jedoch ohne Vorstandsamt zu übernehmen; Vorschlag für Bezeichnung von Harald Sauter: „Unterstützer“

Diskussion über Vertretungsbefugnis der Vorstände: Gefahr, dass Vorstandsmitglieder bei hochpolitischen, auch intern umstrittenen Themen nach außen ihre eigene (Privat-)Meinung als Vereinsmeinung darstellen; Josef Schneider erläutert, dass er manchmal sehr schnell entscheiden muss,

was er sagen kann, wenn beispielsweise ein Journalist anruft und um Stellungnahme bittet; bislang haben sich aber keine größeren Probleme ergeben

Harald Sauter verliest Mitteilung von Peter Schüler: bietet Vorsitz einer Kreisgruppe Konstanz an (Harald Sauter schlägt für Peter Schüler das Schwerpunktthema Schwarzwaldbahn vor, während sich Stefan Buhl dem Nahverkehr im Landkreis Konstanz widmet). Keine Einwendungen der Mitgliederversammlung Manfred Blumenschein (Pendler von Bad Schussenried nach Stuttgart) bietet seine Mitarbeit als „Beisitzer Südbahn“ an (Begriff „Beisitzer“, da aus Vereinsrecht bekannt). Einwand Harald Sauter: drohender Interessenkonflikt aufgrund Bericht unter dem Namen von Pro Bahn für Bad Schussenrieder Gemeindefreizeitung und Systemhaltkonzept Südbahn. Inhalt muss nicht unbedingt Verbandsmeinung sein. M. Blumenschein möchte kein formales Beisitzer-Amt, er teilt mit, dass er an Fahrplankonferenz in Ulm teilgenommen hat, damit überhaupt ein Pro-Bahn-Vertreter anwesend war (Anmerkung: war zwischen M. Blumenstein und H. Sauter im Vorfeld abgestimmt). Vorschlag für Bezeichnung (anstelle Beisitzer): „Streckenbetreuer“; Aufgabe: vor allem kompetenter Ansprechpartner. Harald Sauter möchte, dass über die Streckenbetreuer abgestimmt wird, um eine Legitimation für eine Vertretung des Regionalverbands nach außen zu erreichen. P.J. Müller möchte sich durch Formulierung von „Spielregeln“ zum Thema Interessenkonflikte einbringen. Das gesamte Konzept (1. und 2. Vorsitzender, Schatzmeister, regionale Streckenbetreuer als Ansprechpartner) wurde zur Abstimmung gestellt und einstimmig angenommen

Vorstand

1. Vorsitzender

Harald Sauter
Ahornweg 6
88690 Uhltingen-Mühlhofen
Tel. 07556/6135
harald.sauter@freenet.de

2. Vorsitzender

Stefan Buhl
Hauptstr. 28
78244 Gottmadingen
Tel. 07731/976589
st_buhl@t-online.de

Schatzmeister

Günther Heger
Lindenstr. 6
88317 Aichstetten
Tel. 07565/1870
g.k.heg@web.de

Streckenbetreuer

Südbahn 751

Manfred Blumenschein
Th.-Storm-Str. 24
88427 Bad Schussenried
Tel. 07583/1800
m.blumenschein@t-online.de

westl./östl.Aulendorf (KBS 766/753)

Ulrich Bauer
Schickhardtstr. 11
88239 Wangen
Tel./Fax. 07522/6402
Bauer-Wangen@t-online.de

Donautal 755/727

Hans Walz
Eisenbahnstr. 1
78532 Tuttlingen
Tel. 07461/74170
(07735) 3838 /
Fax (07141) 76333

Gäubahn (KBS 740)

Peter Müller
Großwiesenstraße 20
78337 Öhningen-Stiegen
Tel. (07141) 72048 und
Schueler.P@t-online.de

Schwarzwaldbahn (KBS 720)

Peter Schüler
Alte Mühle 17
78315 Radolfzell
Tel. 07732/56227

Allgäubahn (KBS 971) Bodensee-Gürtelbahn 731 Nahverkehr Lk Konstanz Hochrheinstrecke (KBS 730),

Konrad Heger
(Anschrift siehe Vorstand)

Harald Sauter
(Anschrift siehe Vorstand)

Stefan Buhl
(Anschrift siehe Vorstand)

TOP 6

Informationen über Fahrplankonferenzen: vgl. Mitgliederbrief, Kurze Informationen über FV:

- derzeit „alles im Fluss“, deshalb wenig konkrete und verlässliche Informationen
- neues Tarifsysteem kommt, Neubaustrecke Frankfurt-Köln wird ab 01.08.2002 mit Shuttle-ICE in Betrieb genommen, Integration in ICE-Netz und Taktfahrplan ab 15.12.2002, IR werden weitestgehend abgeschafft bzw. zu IC „aufgewertet“
- Fernverkehr durchgehend im 2-h-Takt, allerdings mit Überlappungen, so dass im Ergebnis wieder 1-h-Takte (ggf. mit Umsteigen) entstehen
- München – Ruhrgebiet/Berlin und Basel – Berlin/Köln über Neubaustrecke

- Schwarzwaldbahn: verbliebene zwei IR-Paare werden zu IC aufgewertet und sind nicht gefährdet (Konstanz – Stralsund)
- Touristen-IR ins Höllental wird ersatzlos gestrichen
- Zukünftig Kurzwende von ICE/CIS in Stuttgart, da eine ICE-Garnitur in Sachsen eingesetzt wird; CIS mit Ankunft um 17.58 fährt bereits 18.04; Halt in Böblingen fällt weg (*Planung wird von den Teilnehmern als praxisfern bewertet*)
- neuer Gesetzentwurf zu Regionalisierungsmitteln: 1,5% Dynamisierung + 100 Mio. € für IR-Ersatzverkehre

TOP 7

Anfrage Günther Heger: kann er sich Fahrtkosten erstatten lassen und anschließend dem Verein spenden? lt. Auskunft Josef Schneider möglich; ebenso möglich Verzicht auf Erstattung von Aufwendungen. Vorschlag H. Sauter: Adressen der Mitglieder allen zur Verfügung zu stellen um dadurch preiswerte Fahrgemeinschaften zu Pro Bahn Veranstaltungen mittels SWT zu ermöglichen Problem: Datenschutz. Herr Bauer schlägt vor, dass die Mitglieder selbst ihre Adressen zur Verfügung stellen bzw. durch Nachfrage bei den nun ernannten und veröffentlichten Streckenbetreuer nun eine Koordinationsmöglichkeit gegeben ist.
Einladung von Josef Schneider zum Landesverbandstag mit Referent zum Thema „Neues Preissystem“

Vortrag von Frank von Meissner über das Ringzugkonzept Schwarzwald-Baar-Heuberg

Frank von Meissner wartete für die Anwesenden mit einem äußerst interessanten Vortrag auf, der sehr professionell mittels einer PowerPoint-Präsentation unterstützt wurde. Als verantwortlicher Projektleiter für das Ringzug-Konzept bei der HzL berichtete uns Frank über die gesamte Entstehungsgeschichte, die finanziellen Rahmenbedingungen, die technischen Details sowie den Realisierungszeitraum für das neue Nahverkehrssystem im Städteviereck Donaueschingen, Villingen, Rottweil und Tuttlingen.

Ausgangspunkt ist der Status-quo, der dadurch gekennzeichnet ist, dass die RE-Züge nur größere Orte bedienen, die Bahn jedoch in kleineren, mittlerweile geschlossenen Bahnhöfen, mitten durch den Ort führt. Zudem ist eine mangelhafte Integration der Busverkehre gegeben. Die Idee zum Ringzugkonzept ging aus dem Erfolg des LK Tuttlingen und dem kreiseigenen Bahnverkehr mit RS1-Fahrzeugen und der Bedienung der Haltestelle Tuttlingen-Mitte hervor. Im Frühjahr 1999 startete die NVBW mit einem vorgegebenen Fahrplan eine Preisanfrage, die die HzL als eines von vier anbietenden Unternehmen, im Herbst 99 für sich entscheiden konnte. Aufgrund zwischenzeitlich geänderten Trassenpreissystems konnte eine einvernehmliche Finanzierungslösung zwischen Land und den beteiligten Landkreisen erst im Frühjahr 2001 erfolgen. Von Auftraggeberseite wurde im August 2001 ein kommunaler Zweckverband gegründet, der alle weiteren Schritte inkl. des Marketings koordinieren wird. Die Aufnahme der 1. Betriebsstufe ist am 01.09.2003, die der 2. Betriebsstufe zum 01.12.2004 vorgesehen. Die HzL fungiert als reiner Carrier, d.h. sämtliche Fahrgeldeinnahmen fließen dem Zweckverband zu. Der Fahrplan sieht von montags bis samstags mittags stündliche, in der übrigen Zeit eine zweistündliche Bedienung vor. Wie umfangreich dieses einzigartige Nahverkehrsprojekt sein wird, lässt sich am besten an nachfolgenden Eckdaten ermesen:

- ◆ 41 neue bzw. zu reaktivierende Haltepunkte
- ◆ 20 RegioShuttle RS1 die zu beschaffen sind
- ◆ Einstellung von 30 Tzf-Führern und Werkstattpersonal
- ◆ Aufbau einer neuen Betriebsstätte/Wartungsanlage in Immendingen oder Rottweil
- ◆ Gründung eines Tarifverbundes der Landkreise VS, RW und TUT
- ◆ Umbau in Weichen und Signaltechnik in Trossingen Bahnhof für das Flügelungskonzept
- ◆ Ausrüstung der Schwarzwaldbahn 720 für Gleiswechselbetrieb
- ◆ Ausbau der Umsteigebeziehungen Bahn/Bus
- ◆ Reaktivierung der Zweigstrecke Geisingen-Blumberg (!!) sowie Hüfingen-Bräunlingen
- ◆ insgesamt zusätzliche 900.000 Regionalbahnkilometer pro Jahr auf einem Netz von 194 km Länge
- ◆ Gesamtinvestition: rund 50 Mio. EUR

Aufgrund der umfangreichen Infrastrukturmaßnahmen (NE-Strecke bis Blumberg derzeit nur mit 30 km/h befahrbar) wird die Einbeziehung der NE-Bahnen erst mit der zweiten Betriebsstufe erfolgen können.
(*Bericht: Harald Sauter*)

Aus für Güterverkehr der ALNO/GEBERIT-Werke Pfullendorf-Altshausen

Rückzug der DB Cargo auf breiter Front, nun auch noch das überraschende Aus für den täglichen Ganzzugsverkehr der ALNO/Geberit-Werke. Dazu beiliegend eine Pressemitteilung des Landratsamtes Sigmaringen, das sich mit dieser Situation nicht abfinden mag. Auch wir von Pro Bahn e.V. wollen dies nicht hinnehmen und so hat zwischenzeitlich unser aktives Mitglied Christian Moritz aus Ravensburg (Tel. 0751 / 354 26 24) sich vehement gegen eine generelle Stilllegung eingesetzt. Von unserer Seite laufen Preisanfragen bei der BOB sowie DBZugBus zu einer politischen Sonderfahrt auf dem Abschnitt Aulendorf-Pfullendorf. Bleibt uns nur die Frage: Wo bleibt hier der Einsatz der IHK oder politischer Gruppierungen ?

SÜDBAHN-Resolution „Bodensee-Oberschwaben-Express“

Bei der Initiative „Bodensee-Oberschwaben-Express“ handelt es sich um eine einheitliche und gesamthafte Zustandsanalyse und Zukunftskonzeption der IHK's, der Regionalverbände sowie der Stadt- und Landkreise entlang der Strecke. Den Wortlaut der Resolution welche am 25.01.2002 verabschiedet wurde, entnehmen Sie bitte dem beigefügten Anhang.

Fahrgasteinbruch bei der BOB - dennoch rosige Aussichten

Die Neustrukturierung der Bodensee-Gürtelbahn zum Sommer 2000 mit veränderten Anschlüssen zur BOB, bedeutete für die Geißbock-Bahn erhebliche Umsteiger-Verluste. Lt. Zählungen reduzierte sich das durchschnittliche Fahrgastaufkommen in den BOB-Triebwagen, am Friedrichshafener Stadtbahnhof gemessen, von 842 Fahrgästen/Tag im November 1999 auf nur noch ca. 615 Fahrgäste im November 2000. Dagegen konnten am Fahrscheinverkauf gemessen, das Gesamtfahrgastaufkommen im GJ 01.10.2000-30.09.01 gegenüber dem Vorjahr um gut 15 % gesteigert werden. Maßgeblichen Anteil hatte hierbei erneut der Gelegenheits- und Berufsverkehr, der sozusagen als steiler Wachstumsmarkt bezeichnet werden kann.

Entsprechend attraktive Tarifangebote im Nahbereich, die im übrigen Bodenseekreis bzw. Lk Ravensburg leider fehlen, haben hier sicherlich gute Unterstützung geleistet. Dem gegenüber stagniert der Anteil des Schülerverkehrs, der sich seit Gründung des Unternehmens kaum verändert hat.

Neue DBAG-Fahrzeuge im Hegau und Hochrhein im Einsatz

Seit kurzem kommen die nach gemeinsamer Spezifikation von SNCF und DBAG entwickelten Diesel-Triebwagen der Baureihe VT641 nahezu regelmäßig auf der Strecke Erzingen - Schaffhausen – Singen (1-Stunden-Takt) zum Einsatz. Desweiteren lösten sie die lokbespannten Züge Basel-Waldshut ab. Im morgendlichen Berufsverkehr fahren noch 628.2-Einheiten, da sie deutlich höhere Sitzplatz-Kapazitäten aufweisen. Die VT641 werden wegen ihres ungewöhnlichen Aussendesigns auch als „Walfisch“ bezeichnet. Die Fahrzeuge sind 28,90m lang und verfügen lt. Fachpresse über 72 Sitzplätze in der 2. Klasse, 8 in der ersten sowie rund 80 Stehplätze . Lt. Presse-Mitteilung der DBAG gelingt es jedoch 132 Personen in einen VT641 stehend zu verfrachten. Insgesamt sind 18 der insgesamt 40 Einheiten am Hochrhein beheimatet, der Rest im Raum Erfurt. Bis zu 3 Einheiten können miteinander gekoppelt werden. Die Klimatisierung ist sehr angenehm (keine Tiefkühlung wie in der 1. Klasse des VT 611 oder im ICE-T), die Innenraumgestaltung ist ansprechend und breite Türen ermöglichen einen bequemen Einstieg. Die Fahrzeuge sind spurtstark, nachteilig ist wie gesagt die geringe Platzkapazität, doch ist dies auf der Strecke Erzingen-Singen in der Regel (leider) ausreichend.

Was lange währt wird endlich gut – oder Ein Intercity vom Ruhrgebiet bis zum Bodensee

Der jahrelange Einsatz unseres Mitgliedes Peter Schüler für eine umsteigefreie IC-Verbindung aus dem Ruhrgebiet über die Schwarzwaldbahn an den Bodensee hat sich bezahlt gemacht. Wie DB Reise und Touristik im Juni mitteilte, gehe man vorbehaltlich der abschließenden Trassengenehmigung durch DB Netz davon aus, dass ab 15.12.2002 zusätzlich zu den beiden IC's Hannover - Konstanz und Stralsund – Konstanz, ein Wochenend-IC Hamburg - Dortmund - Koblenz -Mannheim - Konstanz verkehren wird (Fr+Sa südwärts, Sa+So nordwärts). Damit steht gerade am "Bettenwechseltag" eine weitere interessante Fernverkehrsverbindung in den Schwarzwald sowie den westl. Bodenseeraum zur Verfügung. Die genauen Zeiten haben wir noch nicht, südwärts dürfte nach dem 16.00 Uhr-Knoten in Karlsruhe gefahren

werden, nordwärts dürfte die Ankunft in Karlsruhe vor dem 12.00 Uhr-Knoten sein.

Am 21. September 2001 gründeten die SBB und die Mittelthurgaubahn (MThB) gemeinsam die Thurbo AG. Ihre Aufgabe ist es, ab dem Fahrplanwechsel im Dezember 2002 die im Perimeter von Heerbrugg – Schaffhausen – Waldshut – Winterthur – Wil SG – Uznach sowie in Süddeutschland bisher von SBB und MThB angebotenen Leistungen zu übernehmen und in der Folge möglichst kundennah selber zu erbringen. Hintergrund der Neugründung von Thurbo ist die Ueberzeugung, dass die Verbindung der Innovationskraft der MThB mit den personellen und finanziellen Ressourcen der SBB insgesamt zu einem besseren und kostengünstigeren Angebot führen wird.

Ein wichtiger Eckpfeiler der Geschäftsstrategie der Thurbo AG ist die Beschaffung von neuem, einheitlichem und kundenfreundlichem Rollmaterial. Dieses soll bis Ende 2007 alle Leistungen der Thurbo AG abdecken. Die Muttergesellschaften SBB und MThB kamen im Vorfeld der Unternehmensgründung überein, dass ein weiterentwickelter Gelenktriebwagen GTW 2/6 der Firma Stadler AG, Bussnang, die Bedürfnisse der Kunden der Thurbo AG am besten befriedigt.

So hat die Thurbo die frühere Zusage der MThB zur Nachbeschaffung dieser Fahrzeuge eingelöst und Stadler am 19. Dezember 2001 mit der Produktion von 80 weiteren Einheiten des Gelenktriebwagens 2/6 zu einem Preis von CHF 370 Millionen beauftragt. Die Kadenz der Auslieferungen ist so festgelegt, dass das Ziel des flächendeckenden Leistungsangebotes der Thurbo AG mit diesen Fahrzeugen bis Ende 2007 sichergestellt ist. Auslieferung und Einsatz erfolgen nach den Beststellungsabsichten der Kantone.

SBB und MThB beweisen mit diesem Schritt, dass sie das Projekt der Thurbo AG zielgerichtet und verzugslos umsetzen wollen. Sie tragen damit dazu bei, den öffentlichen Verkehr in der Ostschweiz noch attraktiver zu gestalten. Der Einsatz der neuen Fahrzeuge wird ein zusätzliches Potenzial an Fahrgästen erschliessen, sodass anschliessend angebotsseitig Verdichtungen ins Auge gefasst werden können. Mit der Beschaffung der Fahrzeuge durch die Thurbo AG setzen die beiden Unternehmen auch ein Signal. Es beweist, dass sie von einer erfolgreichen Zukunft des öffentlichen Regionalverkehrs überzeugt sind.

Fusion der Bodensee-Toggenburg-Bahn (BT) mit der Südostbahn (SOB)



Die Schweizerische Südostbahn (SOB) und die Bodensee-Toggenburg-Bahn (BT) haben an ihren Generalversammlungen vom Montag, 17. Dezember 2001, der Fusion zur Schweizerischen Südostbahn AG mit grossem Mehr zugestimmt. Damit ist die Vision einer durchgehenden Bahn vom Bodensee bis in die Innerschweiz Wirklichkeit geworden.

Die neue Schweizerische Südostbahn AG hat ihren Sitz in St. Gallen. An ihr sind die bisherigen Aktionäre im Verhältnis von 60% vormals BT Aktionäre sowie 40% vormals SOB Aktionäre beteiligt. Diese Beteiligungsverhältnisse entsprechen den anteilmässigen Wertverhältnissen der beiden Gesellschaften vor der Fusion

Der Zusammenschluss selbst erfolgte auf der Basis einer gleichwertigen Partnerschaft in der Form einer Kombinationsfusion. Dabei wurden die beiden Betriebe von den bisherigen Gesellschaften auf die neu gegründete Schweizerische Südostbahn AG übertragen, die bisherigen Gesellschaften werden ohne Liquidation aufgelöst. Mit der Fusion der beiden Bahnen ist ein neuer attraktiver Verkehrsanbieter entstanden. Davon werden die Kunden, die Verkehrsleistungs-Besteller aber auch die ganze Region, die von der neuen Schweizerischen Südostbahn bedient wird, mit guten Leistungen profitieren können. Das neue Erscheinungsbild konnte bereits festgelegt werden und spiegelt sich in dem obigen Logo wieder.
St. Gallen, 17. Dezember 2001

Anmerkung:

Sämtliche ehemalige BT-Stationen zwischen Romanshorn und St.Gallen sind bereits auf das neue SOB-Design umgeändert.



LANDRATSAMT SIGMARINGEN

Landratsamt Sigmaringen - Postfach 14 62 - 72484 Sigmaringen

Sigmaringen, Dezernat/Amt:	III
Aktenzeichen: (Bitte bei Antwort angeben)	
☎ Durchwahl:	07571/102-209
Bearbeiter:	Bernd Gombold
eMail:	Bernd.Gombold@LRASIG.de

Pressemitteilung

Güterverkehr auf der Schiene von Pfullendorf aus soll wegen Unwirtschaftlichkeit eingestellt werden

Bundesverkehrsminister um Unterstützung gebeten

Kreis Sigmaringen: Dank des bemerkenswerten Engagements regionaler Kräfte konnte mit dem Logistikkonzept „ABX-Ringzug“ ein attraktives Angebot für den Güterverkehr per Bahn aus dem Wirtschaftsraum Pfullendorf geschaffen werden. Doch nun soll zum Monatsende der Gütertransport auf der Strecke Pfullendorf-Altshausen eingestellt werden. Der Grund: Umstrukturierungspläne der Deutschen Bahn AG und der Rückgang der Warenmengen machen eine weitere wirtschaftliche Abwicklung des Gütertransports auf der Strecke Pfullendorf-Altshausen als Einschleuspunkt in den deutschlandweiten Güter-Ringverkehr unwirtschaftlich. Landrat Dirk Gaerte hat nun für den Kreis, die Stadt Pfullendorf und die beteiligten Unternehmen beim Bundesverkehrsminister interveniert und um finanzielle Hilfe für den Weiterbetrieb dieses modellhafte Güterverkehrskonzept gebeten.

Die Umstrukturierung der Deutschen Bundesbahn zur DB AG brachte ja bekanntlich in der Vergangenheit schon so manche einschneidenden Veränderungen für den Transport von Gütern auf der Schiene mit sich – die Folgen waren teils hohe Kosten für den Gütertransport auf der Schiene und die Schließung von etlichen Güterbahnhöfen. Das im Landkreis Sigmaringen bestehende Containerterminal in Pfullendorf als bedeutende Infrastruktureinrichtung der Region lief daher Gefahr, von der Anbindung an das Güternetz abgehängt zu werden. Dies obwohl die weltweit agierenden Pfullendorfer Unternehmen ALNO und Geberit großes Interesse daran haben, ihre Waren auf der Schiene zu transportieren. Denn beide Firmen bedienen internationale Partner und sind deshalb auf einen kostengünstigen

Schientransport angewiesen. Vor diesem Hintergrund wurde auf Initiative der beiden Unternehmen ALNO und Geberit, der Stadt Pfullendorf und des Landkreises ein Lenkungsausschuss unter Vorsitz von Landrat Dirk Gaerte gebildet, der sich die Entwicklung eines Logistikkonzeptes für den Wirtschaftsraum Pfullendorf zum Ziel gesetzt hatte. Das Kernelement dieses Logistikkonzeptes war, die Strecke Pfullendorf-Ulm als Dreh- und Angelpunkt für den Anschluss an einen Ringverkehr zwischen Ulm und Nordrhein-Westfalen zu erhalten und damit dauerhaft zur Stärkung des Wirtschaftsraumes Pfullendorf beizutragen. Der Lenkungsausschuss beauftragte deshalb die Firma Dornier System Consult mit der Erstellung eines Konzeptes, für dessen Grundlage zunächst Warenströme sowie Kosten für den Transport untersucht wurden. Mit der Firma ABX Logistics (Deutschland) wurde dann ein kompetentes Logistikunternehmen gefunden, das bereits für andere große Firmen den Warentransport auf der Schiene organisiert und durchführt. Mit Hilfe des Logistikkonzeptes konnten durch die Kombination und Verknüpfung dieser Warenströme die teuren Leertransporte von Bahncontainern reduziert werden. Auf der Strecke München-Böhen/Unna/Pfullendorf wurde das neue Modell getestet und seit Juni 2001 erfolgreich in der Praxis betrieben. Mit dem Start des Logistik-Container-Netzes wurde eine neue Ära zur Sicherung der Schiene bis nach Pfullendorf eingeleitet.

Nun aber erhielt das Vorzeigeprojekt einen herben Rückschlag. Aufgrund unattraktiver Angebote für den Schienenverkehr und des betriebswirtschaftlich bedingten Einbruches bei den Warenmengen kann das Logistik-Container-Netz nicht mehr wirtschaftlich betrieben werden, der Transport auf der Strecke Pfullendorf-Altshausen – dem Ausgangspunkt des Ringverkehrs – soll zum 31. Mai 2002 eingestellt werden. Im Klartext bedeutet dies, dass die Warenströme von ALNO und Geberit künftig von der Schiene auf die Straße verlagert werden müssen.

Damit wollen sich der Landkreis, die Stadt Pfullendorf und die beteiligten Unternehmen nicht zufrieden geben. Nachdem Bürgermeister Dr. Heiko Schmid zusammen mit Wirtschaftsförderer Siegfried Abt schon bei mehreren Bundespolitikern um Unterstützung des ABX-Ringzugkonzeptes geworben hatte, hat sich nun Landrat Dirk Gaerte an Bundesverkehrsminister Kurt Bodewig mit der Bitte um Unterstützung gewandt. In seinem Brief an den Bundesverkehrsminister bittet er daher um Prüfung, ob es ein Förderprogramm des Bundes gibt, das solch innovative Projekte fördert. „Ohne eine solche Anschubfinanzierung wird es unweigerlich zu einer Streckenstilllegung und damit einer Verlagerung des Gütertransportes auf die Straße kommen, was ja sicherlich nicht in unserem Interesse liegen dürfte“, heißt es im Schreiben. Es könne von den beteiligten Unternehmen ABX-Logistics, ALNO und Geberit nicht erwartet werden, das komplette betriebswirtschaftliche Defizit dieses an sich sehr innovativen und zukunftsgerichteten Logistiksystems alleine zu tragen, so Gaerte und Dr. Schmid übereinstimmend.