



Werte Damen und Herren

Auf Grund Ihrer Anzeige in den regionalen Zeitungen (Allgäuer Zeitung, Außerferner Rundschau, Blickpunkt, Extra) sowie auf Ihrer Internetseite mit dem Titel „Öffentlicher Verkehr im Außerfern muss noch attraktiver werden“ (<http://www.allesausserfern.at/startseite/presse-archiv/news/oeffentlicher-verkehr-im-ausserfern-muss-noch-attraktiver-werden>) in der Kalenderwoche 15 möchte ich Ihnen im Namen des Fahrgastverbandes Pro Bahn einige Anmerkungen zu Problemen und Verbesserungsvorschläge zum öffentlichen Verkehr in Reutte und Umgebung geben. Unsre Ziele sind genau dieselben, ein guter Öffentlicher Nahverkehr in der Region. Ein besonderes Augenmerk liegt bei der Außerfernbahn, welche das Rückgrat der öffentlichen Verbindungen im Bezirk bildet.

Eine breite Zusammenarbeit zwischen dem Verein Regionalentwicklung Außerfern und dem Fahrgastverband Pro Bahn auf politischer Ebene wäre daher vor allem von Seiten der Fahrgäste ein großer Vorteil und wir erhoffen uns, mit Ihnen eine konstruktive Kooperation eingehen zu können.

Bezüglich der Öffis möchte ich zuerst die Kritikpunkte anführen. Diese sind für ein gutes Verständnis relativ ausführlich. Positive Aspekte habe ich, um an Länge zu sparen, nur am Rande erwähnt. Zuerst einmal ein Überblick über die vier häufigsten Fahrgastbeschwerden:

- Der erste ist einer der größten Kritikpunkte: Der Fahrplan. Da gibt es mehrere Dinge: Erstens der geringe Takt der Bahn, ein Stundentakt wäre wünschenswert. Zudem endet eine Regionalbahn am Wochenende schon in Heiterwang, das dürfte Ihnen ja bekannt sein. Dazu später mehr. Zweitens sind die Busanschlüsse nicht unbedingt auf die Züge abgestimmt, vor allem nicht die Ortsbusse. Diese könnten auch eine sinnvollere Linienführung vertragen: Z.B. ist eine Fahrt vom Bahnhof in die Tränkesiedlung langsamer als der Fußweg (!) Kein Wunder, dass die Busse immer leer sind.
- Ein zweiter Problempunkt am Fahrplan: Der späte Abend. Da fahren weder Bus, noch Bahn, was ein wirklich großes Problem darstellt.
- Die Infrastruktur ist wirklich marode, vor allem an der Außerfernbahn: Alle Bahnhöfe sind wirklich heruntergekommen, den schlechten Zustand der Schienen spürt man sogar in den Zügen. Das einzig Gute ist der übertriebene aber gute Bahnsteig in Reutte.
- Punkt vier zählt zwar eigentlich zur Infrastruktur, aber ist recht groß, daher als Extrapunkt: das inzwischen zum Teil Ticketautomatenproblem. Da würde ich die Schuld aber eher an die ÖBB schieben, siehe dazu unten.

Dies sind die allergrößten Kritikpunkte, welche man auch am häufigsten in Beschwerden und von Kollegen hört. Natürlich kommt hinzu das Pünktlichkeitsproblem, welches sich häufig aus der Infrastruktur der ÖBB ergibt. Dazu habe ich Ihnen in den Anhang eine kleine Zusammenstellung von Verspätungsmeldungen beigelegt, welcher so im Auftrag von Pro Bahn in Kürze Veröffentlicht wird (in Form von Meldungen): Auf der Internetseite <http://www.pro-bahn.de/quak/index.html> existiert seit wenigen Tagen eine weitere QUAK (**Q**ualitäts**k**ontrolle der Pünktlichkeit) für die Außerfernbahn. Vielleicht kann dies ja in diversen Ihrer Artikel angeworben wäre, um durch eine repräsentative Statistik ein "Druckmittel" zu gewinnen. Bitte daher um Verlinkung! Relativ genau ist die Auflistung übrigens ab Mitte Februar, in die Internetseite müssen die Meldungen noch übertragen werden!

Eine Auflistung sämtlicher Kritikpunkte finden Sie auf den Folgeseiten!



Nun möchte ich, wie bereits angekündigt, weitere Problempunkte und einige Vorschläge für eine Verbesserung des Öffentlichen Verkehrs im Außerfern einbringen. Zum Teil wiederholen sich natürlich die Kritikpunkte!

Größtenteils beziehen sich die Vorschläge natürlich auf die Bahnstrecke, denn die Busverbindungen sind erstens schon recht gut und die Bahn wäre in meinen Augen das wichtigste Verkehrsmittel.

Wegen der Anzahl der Punkte, zuerst eine kurze Gliederung:

1) Kurzfristige Maßnahmen

- Änderung des Fahrplanes und der Linienführungen
- Zusammenarbeit mit den angrenzenden Regionen
- Bahnhöfe
- Ticketautomaten,...
- RIS (Reisendeninformationssystem)
- Vorplätze, Parkplätze, Raderlparkplätze, ZUM
- Haltepunkte
- Fahrradmitnahme („Radl- Express“)
- Busverbindung nach Füssen („Kino- Express“)
- Sonderzüge / Fernzüge / Direktzüge
- Zugnummern
- Internetseite
- Bahntag / Veranstaltungen
- Werbung und Vermarktung

2) Mittelfristige Maßnahmen

- Erneuerung des Oberbaus
- Sicherung der Bahnübergänge
- Lechbrücke bei Pflach
- Verkürzung der Fahrtzeit zwischen Kempten und Garmisch- Partenkirchen inklusive Plananschlüssen nach Vorbild des Integralen Taktfahrplans
- Elektrifizierung nach Kempten
- Fernverkehr
- Kreuzungsmöglichkeiten
- Haltepunkt Ehrenberg

3) Längerfristige Maßnahmen

- 4km Schienen nach Füssen
- Verlegung des Bahnhofes Vils
- Rollende Landstraße

4) Weitere Vorschläge



1) Kurzfristige Maßnahmen (2009 / 2010)

- wichtig wäre eine Änderung der Fahrpläne und Linienführungen:
 - 60- Minutentakt auf der Außerfernbahn bis in den Abend, dann 2h am späten Abend
Auf Grund der nicht wirklich darauf ausgelegten Infrastruktur ist dies allerdings nur mit einigen Kompromissen realisierbar, so könnten etwa nur die größten Haltepunkte, nicht aber Stationen wie Lahn stündlich bedient werden. Mit einem abwechselnden System aus Regionalbahnen und Regionalexpress- Zügen könnte aber eine Abdeckung aller Haltepunkte inklusive Bad Kreckelmoos im Zweistundentakt realisiert werden.
Einfacher realisierbar ist dies am Nordost der Außerfernbahn.
 - Anschlüsse in Reutte nach Vorbild des Integralen Taktfahrplanes in Bayern
Wichtig sind hierbei vor allem die Busfahrpläne
 - Geänderte Linienführungen der Regionalbusse im Talkessel Reutte
Vor allem die Rundlinie nach Ehenbichl ist noch eher Kontraproduktiv
 - Abendliche Busverbindungen
Vor allem in Richtung Füssen: Diese Stadt ist ein beliebter Ort zum feiern, denn das Angebot an Bars, Kinos, etc. ist in Reutte für viele nicht ausreichend. Dies könnte man lohnenswert nutzen.
 - Verlängerung der RB am Wochenende (Heiterwang - Reutte)
 - Geringere Standzeiten Richtung Kempten (Fahrplananpassung Kempten - Reutte)

Zu den oben genannten Punkten habe ich seit einiger Zeit einen Fahrplanvorschlag in Arbeit. Dieser berücksichtigt alle genannten Punkte und ich könnte Ihnen diesen vor einer etwaigen Veröffentlichung via Pro Bahn zur Verfügung stellen!

- Zusammenarbeit mit den angrenzenden Regionen
Um einen attraktiveren Verkehr in der Region zu erreichen sollte man überlegen, die „veralteten“ Staatsgrenzen in den Linienführungen abzuschaffen. Die Busverbindungen nach Oberjoch und nach Füssen sind sicherlich ein Schritt in die richtige Richtung, dennoch besteht hier ein großer Verbesserungsbedarf. Man sollte Linien, welche an der Grenze enden zusammenführen und gemeinsam Fahrpläne ausarbeiten. So wären etwa verbesserte Verbindungen in Richtung Füssen (die Verbindung kann leider immer noch nicht als wirklich zufriedenstellend bezeichnet werden) sicherlich eine gute Entwicklung. In Abstimmung auf die Fahrpläne der Bahn könnte man so einen zusätzlichen Bahnhof in das Einzugsgebiet rücken und neue Regionen an das Außerfern anbinden (Königsschlösser, ...). Dazu muss nicht unbedingt nur die Firma Postbus oder Feuerstein beauftragt werden, sondern man könnte mit einer Grenzüberschreitenden Zusammenarbeit aller Verkehrsverbünde sicherlich große Erfolge verbuchen.
- Der dritte wichtige Punkt mit kurzfristigem Handlungsbedarf ist die Infrastruktur (abgesehen von den Schienen). Der Personenverkehr auf der Außerfernbahn, welcher ja von DB Regio abgewickelt wird, ist noch eine halbe Sache, denn nur die Züge werden von der DB gestellt. Die meiner Meinung nach zum Personenverkehr gehörenden Bahnhöfe sind im Besitz der ÖBB und zurzeit sehr baufällig. Der Bahnhof, eigentlich ein Aushängeschild für die Bahnstrecke und den Ort, sind aktuell noch eher abschreckend, einzig der Bahnsteig in Reutte ist gut (aber angesichts der Züge absolut übertrieben). Sämtliche Bahnhöfe auf österreichischer Seite sind marode und bieten absolut keinen Service. man müsste alle Bahnhöfe möglichst schnell privatisieren (denn der ÖBB scheinen sie ja egal zu sein, siehe Tafel in Reutte: "Fertigstellung 2007"?!) oder an die Deutsche Bahn verkaufen, falls man mit dieser erfolgreich verhandeln könnte. Allerdings darf in zweiterem Falle kein Verkauf an dubiose Firmen gestattet werden, sondern eine ordentliche und kundenorientierte Führung



muss vertraglich basiert sein! Ein ähnliches Geschehen wie es etwa beim Bahnhof Oy-Mittelberg der Fall war, muss unbedingt vermieden werden: Hierbei wurde das Bahnhofsgebäude an die Luxemburger Firma PATRON Volker S.a.r.L veräußert, welche allerdings nicht erreichbar ist und nicht am Erhalt des Gebäudes interessiert ist! Die Privatisierung nach Landsberger Vorbild wäre sicherlich das erstrebenswerteste Ziel. Ob die Gemeinden an den Bahnhöfen groß genug sind, um die Wirtschaftlichkeit zu garantieren, müsste natürlich geprüft werden.

- Nach diesem ersten Schritt müssten alle Bahnhöfe saniert werden, in erster Linie die "größeren". Gelder sollten die Gemeinden, das Land und die DB sowie private Investoren schon zusammenbekommen, nicht?
Eine Privatisierung der Bahnhofsgebäude könnte zudem eine durchaus lukrative Sache sein, wie man an einigen Beispielen wie dem Bürgerbahnhof in Landsberg am Lech sehen kann. In beeindruckender Weise kann man dort sehen, wie sich ein tot geglaubter Bahnhof zu einem neuen Zentrum der Stadt entwickelt hat. Dies sollte als Vorbild für das Außerfern dienen.
Folgende Punkte wären unbedingt möglichst schnell zu realisieren:
 - Revitalisierung der Bausubstanz: Die Bahnhöfe Ehrwald, Lermoos, Bichlbach und Reutte sollten unbedingt renoviert werden, aus drei Hauptgründen:
 - „Aushängeschilder“ für die Strecke, die Orte und die Region
 - es handelt sich um teils schöne, historische Gebäude
 - mit guter Infrastruktur spricht man mehr Kunden anDen Bahnhof Vils würde ich nur provisorisch renovieren, siehe dazu bei „Langfristige Maßnahmen“
 - Neue Bahnsteige an allen Bahnhöfen und Haltepunkten
 - Renovierung der Innenräume:
 - Neue, ansprechende und beheizte Warteräume
 - optische Aufwertung (Gründe: wie unter Punkt 1)
 - Ansiedelung von Bäckereien, etc. in den Bahnhöfen, wie: Ein Kiosk, eventuell ein Restaurant und unbedingt etwas wie eine Bäckerei, zumindest in Ehrwald und Reutte. Dies hätte zur Folge:
 - „Neues Leben“ am Bahnhof
 - angenehmere Wartezeiten
 - Attraktivere Bahnhofsregion
- Eine vierte kurzfristig mögliche Veränderung wäre die Installation von Ticketautomaten oder Schaltern an den Bahnhöfen: Diese sind klar ein Teil des Personenverkehrs und häufig bemängelt. Diese müssten natürlich eine Möglichkeit auf VVT- Tarife geben. Da wir laut ÖBB-Systemen aber in Bayern sind (Ich wollte in Linz HBF, in Wien West und einmal in Innsbruck HBF ein Ticket nach Reutte, wurde jeweils als Auslandsticket nach Deutschland verkauft) sind ÖBB- Automaten nicht zielführend. Zudem sind die Inlandstarife nach Deutschland und das Bayernticket sowie das Schönes- Wochenende- Ticket eines der wichtigsten „Zuckerl“, die geboten werden.
Am Bahnhof Reutte, dem Scheitelpunkt aller Linie, könnte man sich auch überlegen, ein kleines (DB-) Reisezentrum zu eröffnen, ein Fahrkartenschalter wäre natürlich das beste, was passieren könnte. Hier lohnt sich wiederum ein Blick nach Landsberg.
Seit einiger Zeit laufen auf landespolitischer Ebene Bemühungen, einen Personenschalter für kundendienstliche Belange zu schaffen, welcher von einem Mitarbeiter der ÖBB Personenverkehr AG besetzt werden soll. Dies wäre aber für die Kunden eher weniger nützlich, da der Bahnhof Reutte in Tirol wie alle anderen nicht im Tarifgebiet der ÖBB liegt.



Damit wäre der angedachte Ticketverkauf nicht rentabel. Der Großteil der Fahrgäste der Außerfernbahn sind Ausflügler, welche zumeist in Richtung München fahren. Da die gesamte Strecke zudem von DB Regio bedient wird, wäre ein von der DB besetzter Schalter wesentlich sinnvoller.

Eine Installation von Fahrkartenautomaten oder von einem darf aber nicht zu einer Verschlechterung des Service führen. Der Hauptaspekt für einen Schalter oder Automaten ist die Vorbestellung von Tickets: So war es für mich bisher nie möglich, über das Internet eine Fahrkarte ab Reutte zu bestellen und an einem Automaten zu hinterlegen, da es am Startbahnhof Reutte keinen gibt. Es würde auch schon ein Automat ausreichen, denn der Fahrkartenverkauf im Zug ist eine sehr angenehme und kundenfreundliche Sache. Zudem muss bei einer Installierung von Automaten trotzdem vertraglich sichergestellt werden, dass in jedem Zug weiterhin Zugbegleiter mitfahren. In weiten Teilen Tirols sind häufig Beschwerden bezüglich des Umstandes, dass es keine Zugbegleiter mehr gibt, eingegangen. Dies ist aber ein wichtiger Service für ältere und für mobilitätseingeschränkte Personen, vor allem an Haltepunkten, welche absolut nicht behindertengerecht sind (Lähn, Ehrwald, Vils, etc.)

Erfreulicherweise konnte inzwischen wenigstens eine vorübergehende Lösung für die „Verwirrung der Fahrgäste“ gefunden werden. Mit der kürzlich gestarteten Plakataktion sollte dieses Problem vorübergehend keines mehr sein.

- Ein fünfter wichtiger Punkt für kurzfristige Verbesserungen wäre ein RIS (Reisendeninformationssystem). Dieses sollte aus praktischen Gründen auch vom Betreiber des Personenverkehrs, der DB, betrieben werden. Es wäre vor Allem wichtig, schon in Reutte (und Ehrwald,...) über die Anschlüsse in Garmisch (nach Innsbruck und München) informiert zu werden, sowie Zugausfälle und Verspätungen zu sehen. Häufig erfährt man mit keinem Wort, dass Züge auf einer der Strecken ausfallen. So teuer wäre ein RIS nicht und es brächte große Vorteile, vor Allem, wenn Reutte auch ins Internet- RIS der DB ergänzt werden würde.
- Ein sechster Punkt wären die Bahnhofsvorplätze: Es sollten an allen Bahnhöfen, einschließlich der Haltepunkte, Parkplätze und vor allem beleuchtete und bewachte Fahrradstellplätze zur Verfügung gestellt werden. Zurzeit ist das Parken vor allem am Reuttener Bahnhof ein Problem, vor Allem auch mit dem Fahrrad. In Reutte sollte außerdem endlich mal der geplante Busbahnhof realisiert werden und nach Vorbild der ZUM (Zentrale Umsteige Möglichkeit) in Memmingen oder Kempten gestaltet werden!
- Ein weiterer Punkt bezüglich der Bahnhöfe: Auch die Haltepunkte sollten sicherer und attraktiver sein. Ein Automat wäre kein Problem und ansonsten wären bessere Bahnsteige, etc. leicht zu realisieren. Eine Beleuchtung des Haltepunkts Bad Kreckelmoos wäre Seitens der Gemeinde Breitenwang bereits zugesagt, allerdings nur, wenn dort vermehrt Züge halten. Dies kann nur durch eine Sanierung der zahlreichen Langsamfahrstellen erreicht werden, ohne die Anschlüsse in Reutte und Garmisch- Partenkirchen zu gefährden. Die bereits fixierten Arbeiten gehen unserer Ansicht nach viel zu langsam voran.
- Ein Vorteil für alle Reisenden wäre ein Abkommen über eine kostenlose Fahrradmitnahme zwischen Kempten und Garmisch, als eine billigere Sommerversion des Schneeexpress: Der „Radl- Express“ ...



Ein weiteres attraktives Angebot könnte eine auf die Kinopläne abgestimmte Busverbindung nach Füssen sein, vor allem eine Rückfahrt nach Ende der Abendvorstellungen (zwischen 22:30 Uhr und 23:00Uhr), der „Kino- Express“...

- An der Bahn könnte man über die Wiedereinführung von Sonderzügen nachdenken. Ich glaube, diese hätten bei angemessener Bewerbung von einem überlegten, sinnvollen Fahrplan (Dienstag ist denkbar ungünstig, wer hat da schon Zeit?) einiges an Potential. Ein Vorschlag, welchen ich vor Kurzem an den Veranstalter der Ehrenberg Zeitreise schickte wären auch Sonderzüge bei Großveranstaltungen (erhöhte Taktung)
Auch Direktzüge (nach Ulm, Memmingen, Innsbruck, München, etc.) wären sicherlich ein attraktives Angebot. Warum ist der Bahnsteig in Reutte über 100 Meter lang? Wenn der schon da ist, sollte man ihn aber auch nützen: Man könnte nach einer Streckenbeschleunigung aber auch schon davor Fernverkehrszüge aus Deutschland (Ruhrgebiet, Westdeutschland, aber auch Berlin oder Frankreich) nach Garmisch oder Innsbruck durchbinden. Damit schüfe man ein attraktives Angebot für die Region und ein ganz neues Element für den Tourismus.
- Eine letzte einfache und gewinnbringende, kurzfristige Änderung wäre eine Umbenennung der Regionalbahnen: Zurzeit verkehren die meisten Züge immer als R5xxx. Dies stiftet Verwirrung, vor allem um das Bayernticket: Dieses gilt in allen IRE, RE und RB- Zügen. R (ÖBB: Regionalzug) ist eine in Deutschland nicht verwendete Bezeichnung. Zwischen Vils und Reutte werden ja auch alle Züge als RB geführt, das müsste doch zur Vereinfachung auch in Richtung Garmisch möglich sein. Dies gilt auch für andere Zuggattungen, welche im von mir erwähnten Fahrplanvorschlag verwendet sind (Regionalexpress = RE, idealerweise nicht laut ÖBB: REX)
- Zudem könnte man eine zentrale Internetseite gestalten: Allgemeine Informationen, Geschichte, Technik, etc. könnten daraus eine sehr informative Seite machen. Weiters könnte man den Busverkehr integrieren, mit Karten, Fahrplänen und vielem mehr.
- Wichtig wäre es, wieder Veranstaltungen wie den Außerfernbahntag zu machen. Dieser war ein Erfolg und eine tolle Sache. Viele andere Möglichkeiten für Veranstaltungen sind natürlich gegeben!
- Die Werbung der Strecke im Allgemeinen sollte mal endlich von 0 auf 100 gebracht werden, die Strecke benötigt einen größeren Tourismus. Mittels Sonderzügen nach Schweizer Vorbild könnte man die Außerfernbahn sehr gut nutzen. Neue Flyer, Wanderwege, Radwege entlang der Strecke und hunderte andere Dinge könnten die Strecke massiv aufwerten.
Man sollte zudem in den nahen Großstädten vermehrt die Region bewerben. So wären etwa die beliebten Infoscreen- Wände in den U- und S-Bahnen in München, Stuttgart, Berlin, im Ruhrgebiet und in vielen weiteren Städten eine gute Möglichkeit, den Menschen unsere Region „schmackhaft“ zu machen. Vor allem für Deutschland kann man das gut auf die Bahn beziehen, denn da das Außerfern zum DB- Gebiet gehört, kann man aus ganz Deutschland zum Inlandstarif nach Österreich fahren. Eine tolle Sache für Werbung, nicht?



2) Mittelfristige Maßnahmen (2010 bis 2015)

Nach der sehr ausführlichen Auflistung von kurzfristig einfach realisierbaren Verbesserungen gibt es einige weitere Dinge, welche einiges an Planungszeit,... benötigen:

- Zu allererst möchte ich die unbedingt nötige Erneuerung des Oberbaus anführen. Die marode Infrastruktur (Schienen) führen häufig zu Verspätungen und verhindern eine Verringerung der vorhergehenden Verspätungen. Selbst in den modernen Triebwagen spürt man zudem den schlechten Schienenzustand, vor allem zwischen Lermoos und Bichlbach sowie zwischen Vils und Pflach an mehreren Stellen (Gewackle, Geknirsch,...). Diese Sanierung wäre zwar bereits vertraglich fixiert, allerdings im Zeitrahmen bis zum Jahr 2019.

Zehn Jahre für rund 50 Kilometer auf österreichischem Grund erscheinen eigentlich etwas lange, vor allem warten die Kunden noch lange auf unbedingt nötige Verbesserungen.

- Die unbeschränkten Bahnübergänge entlang der Strecke (mehrere in Schönbichl, Vils, Musau und Pflach, etliche in Kreckelmoos, Bichlbach und bis Ehrwald) müssen entweder gesichert oder aufgelassen werden → Fahrzeitverringerung
Ein gutes Vorbild ist die aktuelle Beseitigung eines BÜs in Kempten- St. Mang, womit eine Langsamfahrstelle weniger bleibt (ehemals 20kmn/h)
- Die Lechbrücke bei Pflach muss unbedingt erneuert werden, zurzeit fahren die Züge dort nur mit 20(!) km/h.
- All die oben genannten Punkte sollen ja laut Aussage der ÖBB bis 2019 abgeschlossen sein. Eine etwas sehr lange Zeit für knapp 50km, aber immerhin.
- Eine Verkürzung der Fahrzeit zwischen Kempten und Garmisch- Partenkirchen inklusive Plananschlüssen nach Vorbild des Integralen Taktfahrplans sollte mit den oben genannten Punkten realistisch durchführbar sein. Schon kurzfristig kann man die Fahrzeit durch einen verbesserten Fahrplan auf rund 2:30h verkürzen, weniger wäre einfach zu realisieren. Der in Arbeit befindliche Fahrplanvorschlag enthält natürlich all diese Punkte!
So könnte man insgesamt sicherlich vermehrt auch Pendler davon überzeugen, mit der Bahn zu fahren.
- Elektrifizierung bis nach Kempten (Zusammenarbeit mit DB unbedingt nötig, nur bis zur Landesgrenze wären Oberleitungen so gut wie nutzlos)...
- Entlang der gesamten Strecke sollte es mehr Kreuzungsmöglichkeiten geben. Dies könnte durch ein elektronisches Stellwerk realisiert werden, entweder mit Steuerung von Reutte, Garmisch oder der Netzzentrale München. Für einen reibungslosen Ablauf sollte man aber überlegen, den Österreichischen Abschnitt an DB Netz zu verkaufen, allerdings mit vertraglich kostenloser oder vergünstigter Trassenbenützung für Güter- und Sonderzüge...
- Ein touristischer Haltepunkt „Ehrenberg“ könnte als Wanderbahnhof realisiert werden (in Verbindung mit der Hängebrücke)



3) Langfristige Maßnahmen (ab 2015)

- Meiner Meinung nach sollte man die „vergessene Planung“ des Bahntunnels Füssen wieder aufgreifen: Dadurch entstünde eine neue, attraktive Achse nach München, Augsburg und vor allem nach Füssen, was für die Jugend des Talkessels eine der wichtigsten „Ausgeh- Städte“ ist (Kino, bessere Einkaufsmöglichkeiten, Bars,...). Eine günstig realisierbare Variante wäre eine Linienführung ab dem Haltepunkt Ulrichsbrücke, mit einem Abzweig nach dem Bahnübergang, an der Tankstelle vorbei über die Felder und durch einen neuen Tunnel. Danach über die Autobahn zum Bahnhof Füssen
- Der Bahnhof Vils sollte näher an den Ort gebracht werden, z.B. neben der Kirche im Ortszentrum
- Mit einer Strecke nach Füssen, bzw. einem Ausbau der Strecke nach Kempten könnte man ab dort via Reutte und Garmisch eine Zweiglinie der rollenden Landstraße einrichten, falls dies die Mittenwaldbahn zwischen Innsbruck und Mittenwald zulässt. Dazu wäre aber ein massiver Ausbau nötig.

4) Weitere Vorschläge (in Zusammenarbeit mit DB Netz)

Zur Verbesserung der Gesamtstrecke Kempten – Reutte - Garmisch

- a. Verlegung folgender Bahnhöfe an die Orte:
 - Jodbad Sulzbrunn
 - Bodelsberg
 - Maria Rain
 - Pfronten- Steinach
 - Schönbichl – im Stundentakt wirtschaftlich?
 - Vils
- b. Eventuell neue Haltepunkte:
 - Pfronten- Kappel
 - Nesselwang West
 - Musau- Brandstatt
 - Pflach- Unterletzen
 - Pflach- Hüttenbichl
 - Bichlbach- Wengle
 - Obergrainau (Reaktivierung)
 - weitere (?)
- c. Trassenbegradigungen
- d. Und viele weitere



Würde man all diese Kritikpunkte ausbessern, hätte man sicherlich ein Vorzeigeobjekt für die gesamte Europäische Union.

Ich würde im Namen aller Bahnreisenden hoffen, dass Sie die Vorschläge wenigstens zum Teil umsetzen.

Der Fahrgastverband Pro Bahn erhofft sich natürlich eine politische Unterstützung der Interessen und Vorschläge. Eine Zusammenarbeit wäre für die Menschen und für die Regionalentwicklung sicherlich ein guter Erfolg.

Abschließend möchte ich noch auf die INTERREG II Studie „Zukunft der Außerfernbahn“ verweisen. Diese wurde vom Land Tirol, dem Verein ERA / Regio Außerfern und der Bayerischen Eisenbahngesellschaft in Auftrag gegeben. Darin waren einige der oben genannten Verbesserungsvorschläge enthalten, diese wurden aber bisher nur zum Teil verwirklicht. Diese sollte als Basis für die fortlaufende Entwicklung gesehen werden!

Nach Fertigstellung werde ich Ihnen natürlich noch den von mir ausgearbeiteten Fahrplanvorschlag zukommen lassen und ich würde Sie bitten, nicht mit einer Antwort zu geizen.

Beste Grüße,

Lechleitner Jürgen in Vertretung für Pro Bahn Oberbayern e.V.

