

Teilbereich

Memmingen – Leutkirch – Kisslegg – Wangen – Hergatz – Lindau

Vorschläge zur Nutzung der Elektrifikation der Strecke für eine massive Verbesserung der flächenmässigen Erschliessung

1. Ausgangslage

Die DB-Bahnstrecke Memmingen – Leutkirch – Kisslegg – Wangen – Hergatz – Lindau ist Teil der Bahnlinie Augsburg – Memmingen – Lindau. Diese wird heute (Mai 2007) nach folgendem Fahrplan bedient (Ausschnitte):

971 ★ Augsburg - Memmingen - Lindau → **971**

Zwischen Augsburg und Schwabmünchen Gemeinschaftstarif des Augsburger Verkehrs- und Tarifverbundes AVV

Zug	Mo	Di	Mi	Do	Fr	Sa	So	Mo	Di	Mi	Do	Fr	Sa	So
München Hbf München Hbf Gl. 27-36 Buchloe	970	50												
von														
Augsburg Hbf	8:02													
Bödingen	8:17													
Schwabmünchen	8:26													
Buchloe	8:38													
Buchloe		8:44												
Türkheim (Bay) Bf	8:50													
Rammingen (Bay)														
Mindelheim	8:57													
Mindelheim														
Stetten (Schwab)	9:02													
Sonthofen (Schwab)	9:07													
Memmingen	9:13													
Memmingen														
Jandheim (Württ)	10:37													
Maisstetten-Altzsch	10:44													
Albstadt	10:49													
Leutkirch	11:01													
Leutkirch														
Kisslegg	11:10													
Kisslegg														
Wangen (Allgäu)	10:59													
Hergatz	10:55													
Lindau Hbf	10:59													
Lindau Hbf														
nach														

Zug	Mo	Di	Mi	Do	Fr	Sa	So	Mo	Di	Mi	Do	Fr	Sa	So
München Hbf München Hbf Gl. 27-36 Buchloe	970	50												
von														
Augsburg Hbf	12:39													
Bödingen	12:46													
Schwabmünchen	12:58													
Buchloe	13:09													
Buchloe		13:12												
Türkheim (Bay) Bf	13:17													
Rammingen (Bay)														
Mindelheim	13:18													
Mindelheim														
Stetten (Schwab)	13:44													
Sonthofen (Schwab)	13:46													
Memmingen	13:44													
Memmingen														
Jandheim (Württ)	14:37													
Maisstetten-Altzsch	14:44													
Albstadt	14:49													
Leutkirch	15:01													
Leutkirch														
Kisslegg	15:10													
Kisslegg														
Wangen (Allgäu)	14:39													
Hergatz	14:50													
Lindau Hbf	14:55													
Lindau Hbf														
nach														

50 nicht 6. Jan
 nicht 25., 26. Dez., 1. Jan., 6., 9. Apr., 1., 17., 28. Mai, 7. Jan., 15. Aug., 3. Okt.
 1. Nov.
 50 auch 25., 26. Dez., 1. Jan., 6., 9. Apr., 1., 17., 28. Mai, 7. Jan., 15. Aug., 3. Okt., 1. Nov.
 50 auch 6. Jan.
 50 Gesamtverkeftr siehe 957
 50 Gesamtverkeftr
 50 Übergangszeit zwischen der Haupthalle und den Gleisen 5-10 bzw. 27-36 10 Minuten, zwischen den Gleisen 5-10 und 27-36 15 Minuten, von München Hbf (tief) zur Haupthalle und zu den Gleisen 27-36 10 Minuten, von München Hbf (tief) zu den Gleisen 5-10 15 Minuten.
 Kostenfreie Fahrgastübernahme des Zug des Nahverkehrs (RB, RE) vom örtlichen Bus- und Verkehrsverbund GmbH, die Landkreise Ulm, Kisslegg, Lindau, Ravensburg und die Stadt Memmingen.

971 ★ **Augsburg - Memmingen - Lindau** → **971**

Zwischen Augsburg und Schwabmünchen Gemeinschaftstarif des Augsburger Verkehrs- und Tarifverbundes AVV

Zug	ME	ME	ME	ME	ME	ME	ME	ME	ME	ME	ME	ME	ME	ME	ME	ME	ME	ME	ME	ME
	32804	32802	32776	32640	32690	32684	22884	22854	22867	32744	3391	192	32744	3391	32812					
	Mo-Fr	Mo-Fr	Mo-Fr	Sa, So	Mo-Fr	Mo-Fr	Fr	Fr	So	So	So	So	So	Mo-Fr	Mo-Fr					
München Hbf München Hbf Gl. 27-36 → Buchloe	970																			
	60	24 51 25:40			15 51 16:41	15 51 16:41				26 22 27:08	26 22 27:08	16 32 17:16								
von																				
Augsburg Hbf		15 03			16 03															
Bodingen	986	15 17			16 17															
Schwabmünchen		15 26			16 26															
Buchloe	970, 974	15 38			16 38															
Buchloe		15 44			16 43	16 43														
Türkheim (Bay) Bf		15 50			16 50	16 50														
Kannern (Bay)		15 53			16 52	16 52														
Mindelheim	978	15 59			16 58	16 58														
Windsheim		16 00			16 59	16 59														
Stetten (Schwab)		16 06			17 04	17 04														
Sonthofen (Schwab)		16 12			17 10	17 10														
Memmingen	975	16 28			17 19	17 19														
Memmingen		16 43																		
Tanföhrn (Württ)		16 49																		
Muzstetten-Kitzsch		16 55																		
Aichtetten		17 00																		
Leutkirch		17 10																		
Kißlegg	753	17 18																		
Kißlegg		17 19																		
Wangen (A. Tegau)		17 33																		
Hergatz	970	17 39	17 54	18 22																
Lindau Hbf	731, 970, 1	17 56	18 13	18 39																
nach					Füssen				Altenfurt											

Zug	ME	ME	ME	ME	ME	ME	ME	ME	ME	ME	ME	ME	ME	ME	ME	ME	ME	ME	ME	ME
	32684	32808	32810	32659	32642	32688	22869	3397	32974	32962	32661	32644	32652	22871	32814					
	Mo-Fr	Mo-Fr	Sa, So	Mo-Fr	Mo-Fr	Mo-Fr	Fr	Fr	So	So	So	So	So	Mo-Fr	Mo-Fr					
München Hbf München Hbf Gl. 27-36 → Buchloe	970																			
	60	16 40 17 31	26 52 27 40	26 52 27 40		17 51 18 42			28 22 29 09					19 51 20 41						
von																				
Augsburg Hbf		17 03	17 03	17 03		18 03			18 45	19 03				20 03						20 47
Bodingen	986	17 17	17 17	17 17		18 17			18 53	19 17				20 17						21 02
Schwabmünchen		17 27	17 27	17 27		18 26			19 00	19 26				20 26						21 11
Buchloe	970, 974	17 38	17 38	17 38		18 38			19 12	19 38				20 38						21 23
Buchloe		17 32	17 48	17 44		18 44			19 17	19 44				20 44						21 31
Türkheim (Bay) Bf		17 39	17 54	17 50		18 51			19 17	19 51				20 51						
Kannern (Bay)		17 57	17 57	17 53		18 58			19 17	19 53				20 53						
Mindelheim	978	17 47	18 03	17 58		18 58			19 17	19 58				20 58						
Windsheim		17 51	18 05	18 01		18 59			19 17	20 00				20 59						
Stetten (Schwab)		17 56	18 11	18 06		19 05			19 17	20 05				21 05						
Sonthofen (Schwab)		18 02	18 16	18 12		19 12			19 17	20 11				21 11						
Memmingen	975	18 11	18 25	18 21		19 22			19 17	20 22				21 22						
Memmingen		18 37	18 57	18 57		19 44			19 17	20 38				21 38						
Tanföhrn (Württ)		18 44	18 44	18 44		19 44			19 17	20 45				21 45						
Muzstetten-Kitzsch		18 49	18 49	18 49		19 49			19 17	20 50				21 50						
Aichtetten		19 01	19 01	19 01		19 01			19 17	21 02				21 02						
Leutkirch		19 10	19 10	19 10		19 10			19 17	21 10				21 10						
Kißlegg	753	19 18	19 18	19 18		19 18			19 17	21 19				21 19						
Kißlegg		19 19	19 19	19 19		19 19			19 17	21 24				21 24						
Wangen (A. Tegau)		19 31	19 31	19 31		19 31			19 17	21 37				21 37						
Hergatz	970	19 36	19 36	19 36		19 36			19 17	21 42				21 42						
Lindau Hbf	731, 970, 1	19 52	19 52	19 52		19 52			19 17	21 58				22 13						
nach					Füssen				Altenfurt					Füssen						

- 1 nicht 25., 26. Dez., 1. Jan., 6., 9. Apr., 1., 17., 28. Mai, 7. Jun., 3. Okt., 1. Nov.
- 2 nicht 25., 26. Dez., 1. Jan., 6., 9. Apr., 1., 17., 28. Mai, 7. Jun., 15. Aug., 3. Okt., 1. Nov.
- 3 auch 23., 26. Dez., 1. Jan., 6., 9. Apr., 1., 17., 28. Mai, 7. Jun., 15. Aug., 3. Okt., 1. Nov.
- 4 nicht 6. Apr., auch 5., 30. Apr., 16. Mai, 6. Jun., 2., 31. Okt.
- 5 auch 25., 26. Dez., 1., 6. Jan., 6., 9. Apr., 1., 17., 28. Mai, 7. Jun., 15. Aug., 3. Okt., 1. Nov.
- 6 Mo - Sa, nicht 25., 26. Dez., 1., 6. Jan., 6., 9. Apr., 1., 17., 28. Mai, 7. Jun., 15. Aug., 3. Okt., 1. Nov.
- 7 Sa, So, auch 25., 26. Dez., 1. Jan., 6., 9. Apr., 1., 17., 28. Mai, 7. Jun., 15. Aug., 3. Okt., 1. Nov.
- 8 Mo - Fr, nicht 25., 26. Dez., 1. Jan., 6., 9. Apr., 1., 17., 28. Mai, 7. Jun., 15. Aug., 3. Okt., 1. Nov.
- 9 vereinigt mit RB 32962 an Fr + Sa direkt nach Lindau
- 10 Gesamtverkehr siehe 987
- 11 Gesamtverkehr
- 12 Übergangszeit zwischen der Haupthalle und dem Gleis 5-10 bzw. 27-36 10 Minuten, zwischen dem Gleis 5-10 und 27-36 15 Minuten, von München Hbf (Hbf) zur Haupthalle und zu den Gleisen 27-36 10 Minuten, von München Hbf (Hbf) zu den Gleisen 5-10 15 Minuten.

Kostenfreie Fahrradmitnahme in den Zügen des Nahverkehrs (RB, RE) unterliegt dem AVV Verkehrsverbund GmbH, die Landkreise Unterallgäu, Lindau, Ravensburg und die Stadt Memmingen.

Generell wird lediglich ein Zweistundentakt (2-h-Takt) angeboten. Eine solch spärliche Bedienung kann die Bevölkerung niemals in Scharen zur Benützung der Bahn locken.

1.1 Charakteristiken der Bahnlinie

- Die Bahnstrecke Kißlegg – Leutkirch wurde 1872 eröffnet, diejenige nach Isny 1874 und nach Memmingen 1889. Kisslegg – Wangen wurde 1880 und Wangen-Hergatz 1890 eröffnet.
- Die Strecke zwischen Lindau und Hergatz ist als Teilstreck der Lindau – Memmingen Linie durchgehend nur einspurig. Sie trägt auch heute noch den Charakter einer ausgesprochenen deutschen Nebenbahn.

- Ausweich- und Kreuzungsgleise bestehen nur in den Bahnhöfen Wangen, Kisslegg, Leutkirch, Aichstetten und Tannheim.
- Zahlreiche Haltepunkte sind von der DB aufgelassen worden (siehe Beilage 1)
- Die Strecke wird mit Dieselfahrzeugen betrieben.
- Die Euro-City-Züge Zürich – München verkehren über diese Linie.

1.2 Bevorstehende Entwicklung: Elektrifikation

Ende April 2007 haben sich der deutsche Bund, der Freistaat Bayern, das schweizerische Bundesamt für Verkehr und die Deutsche Bahn AG geeinigt, die Strecke auszubauen und das bisher nicht elektrifizierte Teilstück zwischen Geltendorf (München) Buchloe – Memmingen – Lindau-Reutin resp. Lindau-Inselbahnhof zu elektrifizieren. Im Sommer 2007 soll ein entsprechendes Memorandum unterzeichnet werden. Spätestens 2010 soll mit dem Ausbau begonnen werden, 2014 soll er abgeschlossen sein. Die Kosten wollen sich der Bund, der Freistaat Bayern und die Schweiz teilen. Das Angebot der Schweiz für eine Vorfinanzierung war von Bundesverkehrsminister Tiefensee resp. seinem Vorgänger, Bundesverkehrsminister Stolpe, mit Verweis auf das Territorialitätsprinzip lange zurückhaltend behandelt worden.

Der schweizerische Beitrag ist unter dem Aspekt zu verstehen, dass die Schweizerische Eidgenossenschaft ein grosses Interesse an der Beschleunigung und an einer Fahrplan-Verdichtung der Bahnverbindung Zürich – München hat (Anschluss an das Hochgeschwindigkeitsnetz, HGV).

1.3 Primäres Ziel der Elektrifikation: Fernverkehr

Das Interesse der schweizerischen Eidgenossenschaft, sich an der Elektrifikation der Strecke finanziell zu beteiligen ist also damit begründet, dass sie eine starke Beschleunigung der Fernverbindung Zürich – München und eine Verdichtung des Fahrplanes der Fernzüge auf mindestens einen Zweistundentakt anstrebt. Unter diesem Aspekt sind auch Bestrebungen der DB AG im Gange, in Lindau einen neuen Bahnhof „Lindau-Reutin“ als Ersatz für den Inselbahnhof zu realisieren. Die Planungsverfahren sind teilweise eingeleitet worden, zurzeit jedoch sistiert.

Daneben ist die Schweiz auch daran interessiert, für den Güterverkehr durch die Elektrifizierung eine weitere Zulaufstrecke zum AlpTransit zu erhalten, um ihr Ziel zu erreichen, den Hauptteil des alpenquerenden Güteraufkommens auf die umweltfreundlichere Schiene zu verlagern, siehe 2.9.

1.4 Geht Region dabei leer aus?

Auch wenn die Elektrifikation der Bahnlinie sehr begrüsst werden kann – vor allem aus Sicht des Umwelt – und Klimaschutzes -, stellt sich für die durchfahrene Region die Frage, ob sie mit der einseitigen Förderung des Fernverkehrs allenfalls leer ausgehen könnte. Die gegenwärtige Infrastruktur der eingleisigen Bahnlinie lässt neben dem Fernverkehr nur einen beschränkten Regionalverkehr zu. Zudem muss die Befürchtung ernst genommen werden, dass mit einer Elektrifikation auch eine vermehrte Benützung

dieser Strecke durch den Güterverkehr einhergehen und damit die Möglichkeiten zur Nützung der Strecken-Kapazitäten des Regionalverkehrs weiter schmälern könnte.

2. Zielsetzungen für Strecke Memmingen – Leutkirch – Lindau

2.1 Elektrifikation muss der ganzen Region nützen

Die Elektrifikation der Bahnstrecke muss zum Anlass genommen werden, für die Linie Memmingen – Lindau ein Angebotskonzept zu erarbeiten, das folgenden Verkehrsarten dienen kann:

- Internationaler Fernverkehr
- Regionalverkehr
- Integration der Querverbindung Sigmaringen – Aulendorf – Kisslegg (– München)
- Öffentlicher Personennahverkehr (ÖPNV)
- Wiederbelebung des regionalen Güterverkehrs
- erhöhtes Güterverkehrsaufkommen zum Gotthard-Basistunnel.

2.2 Bodensee-S-Bahn als Anstoss für Angebotskonzept

Die *Plattform Zu(g)kunft Euregio Bodensee* hat im März 2006 im Hinblick auf die Internationale Gartenbau-Ausstellung 2017 im Bodenseeraum erste Vorschläge für eine grenzüberschreitende *Bodensee-S-Bahn* ausgearbeitet. In diesem Konzept ist die Linie Memmingen – Lindau ebenfalls als Teil dieser Bodensee-S-Bahn vorgesehen (siehe Beilage 1).

2.3 Mögliches Angebotskonzept (Zugsgattungen)

Mit der Erarbeitung eines integralen Angebotskonzeptes für die Strecke Memmingen – Lindau (– Vorarlberg/Schweiz) können die weiteren Infrastrukturmodule festgelegt werden (Doppelspuren als Ausweiche und Überholungsmöglichkeiten). Folgende Zugsgattungen sind in Betracht zu ziehen:

Zugs-Gattung	Takt-Folge	Haltepunkte auf dem Streckenabschnitt Memmingen – Lindau
EuroCity (EC) Zürich – München	2-h, resp. 1-h-Takt	Lindau-Reutin, Memmingen
INTERREGIO (IRE) St. Gallen – Bregenz – Lindau Hbf– München Flügelzug Sigmaringen – Aulendorf – Kisslegg (– München); Vereinigung/Trennung in Kisslegg	2-h- Takt 2-h-Takt , mit zu E-Triebwagen kompatiblen dieselektrischen Triebwagen.	Lindau-Inselbahnhof, Hergatz, Wangen, Kisslegg, Leutkirch, Memmingen
INTERREGIO (IRE) Chur – Feldkirch – Lindau-Inselbhf. – Augsburg	2-h-Takt , um eine Std. verschoben zum IRE Lindau – München	Lindau-Inselbhf, Hergatz, Wangen, Kisslegg, Leutkirch, Memmingen

<p>Regio-Bahn Allgäu Express (RBX) Lindau-Inselbhf. – Memmingen</p>	<p>1-h-Takt, mit werktäglichen Verdichtungen zum ½-h-Takt im Abschnitt Leutkirch Memmingen</p>	<p>Alle Haltepunkte, inkl. wiederbelebte und neuerstellte Hst.</p>
<p>Regio-Bahn Allgäu (RBA) Aulendorf-Kisslegg-Hergatz-Lindau Inselbhf (Diesel) Flügelzug Röthenbach – Lindau Inselbhf. (elektrisch) Vereinigung/Flügelung in Hergatz.</p>	<p>1-h-Takt, Dieseltriebwagen, die mit Elektro-Triebwagen kompatibel sind Zusammen mit der Regio-Bahn Memmingen-Lindau entsteht im Abschnitt Kisslegg – Lindau ein ½-h-Takt</p>	<p>Alle Haltepunkte inkl. wiederbelebte und neuerstellte, insbesondere auf Abschnitt Aulendorf – Kisslegg</p>

Das Angebots-Konzept auf der Linie Lindau – Memmingen ist selbstverständlich mit den Fahrplänen auf den angrenzenden Bahnen und Bahnlinien abzustimmen (z.B. Linien Lindau – Kempten – Buchloe, Ulm – Memmingen, Lindau – Friedrichshafen – Schaffhausen – Basel, Lindau – Friedrichshafen – Ulm, Lindau – Bregenz – Feldkirch – Arlberg, Schweiz, etc.).

Die Allgäu-Oberschwaben-Bahn (Sigmaringen –) Aulendorf – Kisslegg gewinnt trotz vorerst weiter bestehendem Dieseltrieb durch ein Flügelzugkonzept mit modernen, kompatiblen Triebwagen erheblich an Attraktivität und erhält ihre Bedeutung als interregionale Querverbindung wieder zurück.

2.4 Knotenprinzip

Das Angebotskonzept muss so aufgebaut werden, dass in den wichtigen Knotenbahnhöfen möglichst solche „Knoten“ entstehen, bei welchen möglichst kleine Umsteigezeiten zwischen den überregionalen und den regionalen Zügen stattfinden. Die regionalen Züge werden dadurch zu wichtigen Zulieferern der überregionalen Zügen.

Je dichter der Fahrplan wird, z.B. Halbstunden-, Viertelstundentakt, desto weniger wichtig wird das Knoten-Prinzip (man hat ja immer wieder einen Anschlusszug).

2.5 Wiederinbetriebnahme geschlossener Stationen

Die DB betrieb ab den 1960er Jahren eine ausgesprochen destruktive Schliessungs-Politik unzähliger Bahnhöfe und Haltepunkte. Neben dem direkten Verlust von Fahrgästen ging bei der Bevölkerung auch die Bindung an die Bahn praktisch vollständig verloren. Die Leute wandten sich enttäuscht von der Bahn ab und interessierten sich nicht mehr für die Bahn. Sie stiegen aufs Auto um. Die eingerichteten Busdienste wurden kaum angenommen, weil sie meist keine Anschlüsse hatten, unbequem, zunehmend störungsanfällig (Staus auf den Strassen) und teilweise sehr langsam waren. Der öffentliche Verkehr verkam dadurch zum „Arme Leute-Verkehrsmittel“ und zum reinen Schülertransport.

Die geschlossenen Haltepunkte sind überall dort wieder zu eröffnen, wo es Sinn macht (Siedlung in Fussgängerdistanz zum Haltepunkt) oder bei welchen Umsteigepunkte zwischen Bus und Bahn leicht einzurichten sind.

2.6 Errichtung neuer Haltestellen

Die Siedlungen haben sich entwickelt, ohne dass auf die Möglichkeit der Erschliessung durch die Bahn geachtet wurde. Dort wo neue Siedlungen in Bahnnähe entstanden sind, können neue Haltepunkte errichtet werden. Die Haltestellen-Distanz darf durchaus relativ klein sein, weil der Nachteil der vielen Halte durch ein angepasstes Angebot mit verschiedenen Zugsgattungen kompensiert wird (Eil- und „normale“ Regio-Bahn-Linien). Es existieren in unmittelbarer Bodensee-Nähe folgende erfolgreiche Beispiele

- **Bodensee-Oberschwaben-Bahn (BOB)**, der Strecke Friedrichshafen – Aulendorf
- **3-er-Ringzug** im Raum Schwarzwald-Baar-Heuberg (Rottweil – Villingen-Schwenningen), betrieben durch die Hohenzollerische Landesbahn (HzL)
- **Seehas**, Strecke Engen – Singen – Radolfzell – Konstanz, betrieben durch die SBB GmbH
- **Seehäse**, Strecke Radolfzell – Stockach, jetzt betrieben durch die HzL
- **Mittelthurgau-Bahn (heute Thurbo)**, Strecke Schaffhausen – Kreuzlingen – Romanshorn – Rorschach. Die Errichtung von neuen Haltestellen nahe von neuen Siedlungen, von Einkaufszentren oder von Spitälern hat zusammen mit dem ½-h-Takt zu einer massiven Steigerung der Passagierfrequenzen geführt.
- **Stadtbahn Zug (Schweiz)**, Kanton Zug, zahlreiche neue Haltestellen ¼-h-Takt, neue Fahrzeuge

In der Beilage 2 ist als Beispiel für den Raum Lindau und Umgebung gezeigt, wo neue Haltestellen möglichen wären (**Beilage 2**).

Im Abschnitt Hergatz – Memmingen sind aus unserer Sicht folgende Reaktivierungen (R) bzw. Neueinrichtung (N) von Haltestellen sinnvoll:

- Wangen Süd (N)
- Wangen Nord/Fachklinik (N)
- Ratzenried/Käferhofen (R)
- Kissleg Süd (N)
- Reicheltshofen (R)
- Heggelbach (R)
- Leutkirch Nord (N)
- Unterzeil (R)
- Altmannshofen (R)
- Aichstetten Ost (N)
- Mooshausen (R)
- Buxheim (R)
- Memmingen Süd/Schulzentrum(N)

2.7 Zubringer-Bus-Konzept zur Flächenerschliessung

Was für die Regionalzüge als Zubringer zu den überregionalen Zügen gilt, gilt auch für den Busverkehr: Die Buslinien sollten möglichst nicht parallel zu den Bahnliesen verkehren. Sie sollen grundsätzlich den Sammeldienst in den abgelegenen Dörfern über-

nehmen und die Fahrgäste möglichst rasch zur nächstgelegenen Bahn-Station bringen, damit der Weitertransport mit der in der Regel rascheren S-Bahn und die Fernzüge erfolgen kann.

2.8 Bahnhöfe zu Treffpunkten und Publikumsmagnete aufwerten

Zusammen mit der Ausbau des Bahn-Angebotes sind die Bahnhöfe und Haltepunkte so auszugestalten, dass sie zu echten, publikumsintensiven Begegnungspunkten werden. Damit kann die Bevölkerung der Bahn näher gebracht werden, ohne dass sie die Bahn tatsächlich benützen müssen. Entscheidend ist, dass Auskünfte und Billette bei Personen erhältlich sind (und nicht nur an Automaten).

2.9 Güter auf die Bahn

Der Güterverkehr ist für die Wirtschaftlichkeit einer Bahnlinie von entscheidender Bedeutung. Deshalb sind die Überlegungen des Güterverkehrs bei der Bestimmung der Infrastruktur mit zu berücksichtigen. Entlang der Strecke Memmingen existieren viele Firmen, die mit „bahntauglichen“ Gütern handeln (Baumaterialien, Holz). Es müssen Anstrengungen unternommen werden, diese Güter wieder auf die Bahn zurückzuholen (Anschlussgeleise), nachdem die DB seit den sechziger Jahren diese in selbstzerstörerischer Art und Weise und mit allen Mitteln von der Bahn vertrieben hatte (widerliches Kappen von Anschlussgleisen, Auflassung von Güterbahnhofanlagen wie Rampen, Freiverladeflächen, etc.).

3. Mögliches Vorgehen: Planungsaufträge

Die Anrainerstädte und -Gemeinden an der Strecke Memmingen – Lindau schliessen sich zusammen und vergeben einzelne Planungsaufträge, um ein INTERREGIO- und Regio-Bahn-Allgäu-Angebotskonzept auf der Strecke zu erarbeiten:

- Analyse der Siedlungsräume hinsichtlich Fahrgastpotenziale für ein integrales S-Bahn-Zubringerbus-Angebot und neuen Haltestellen
- Erarbeitung eines integralen „Wunsch“-Konzeptes für eine Regio-Bahn Allgäu (inkl. Bus-Anschluss-Konzept) mit entsprechenden Zusatzmodulen für Infrastruktur (z.B. Doppelspurabschnitte, Ausweich- und allenfalls Überholungsmöglichkeiten, neue Hst.)
- Betriebskonzept mit Fahrzeugeinsatz, Umlaufpläne, Betriebskosten, Personaleinsatz
- Güterverkehrskonzept: Potenzialabschätzung, Möglichkeiten für Verlagerung von Strasse auf Schiene, Anschlussgeleise, Container, Umladebahnhöfe

Eine enge Zusammenarbeit mit den Transportunternehmungen (DB AG, ÖBB, SBB, private Bahnunternehmungen, z.B. Bodensee-Oberschwaben-Bahn BOB, Hohenzollerische Landesbahn HzL, Thurbo, Busunternehmungen, Tarifverbände, Planungsverbände, Verkehrsministerien der Länder Bayern und Baden-Württemberg) ist aktiv zu suchen.

- Eventuell kann ein INTERREG-IV-Projekt ausgelöst werden (siehe Beilage 6).

3.1 Begleitausschuss

Zur Überwachung und Einflussnahme ist ein Begleitausschuss (Lenkungs-Ausschuss) mit Vertretern der Auftraggeber (Städte und Gemeinden) und Vertretern von Pro Bahn und Verkehrs-Club Deutschland (VCD) zu bilden, welcher in regelmässigen Intervallen über die Arbeit informiert wird und der auch die weiteren Arbeitsschritte festlegt.

i.A. der Plattform Zu(g)kunft Euregio Bodensee
Initiative Bodensee-S-Bahn

Paul Stopper
Dipl. Bauing ETHZ/Verkehrsplaner
Falmenstrasse 25
CH-8610 Uster

Tel 0041 (0) 44 940 74 74
Fax 0041 (0) 44 940 91 00
Tel mobile 0041 (0) 76 330 92 91
E-Mail pail@stopper.ch

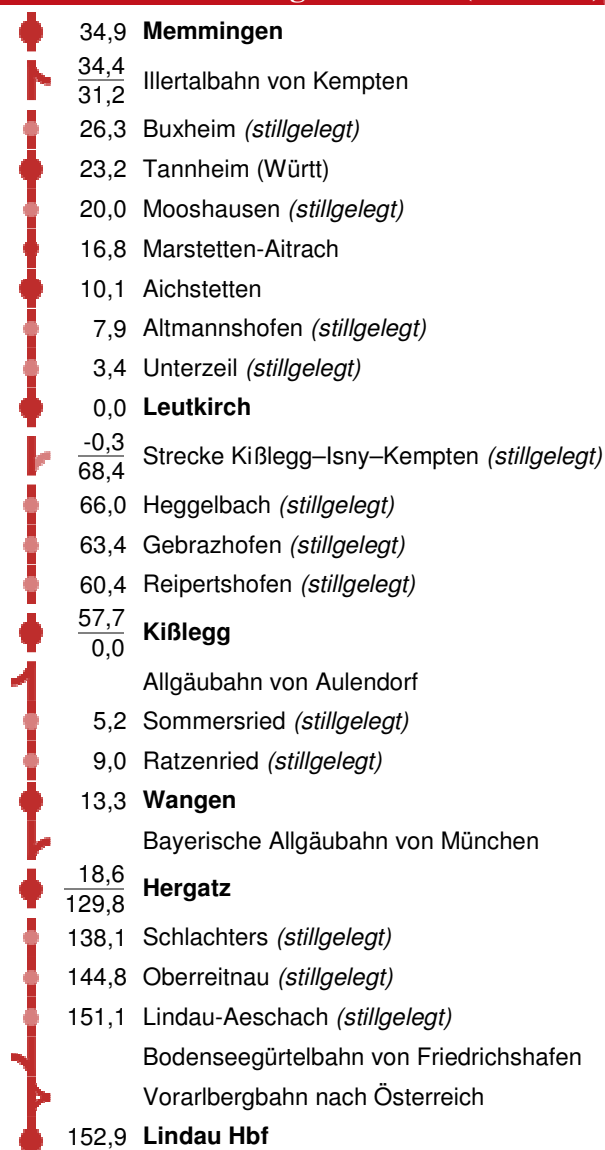
CH-8610 Uster, 10. Juni 2007

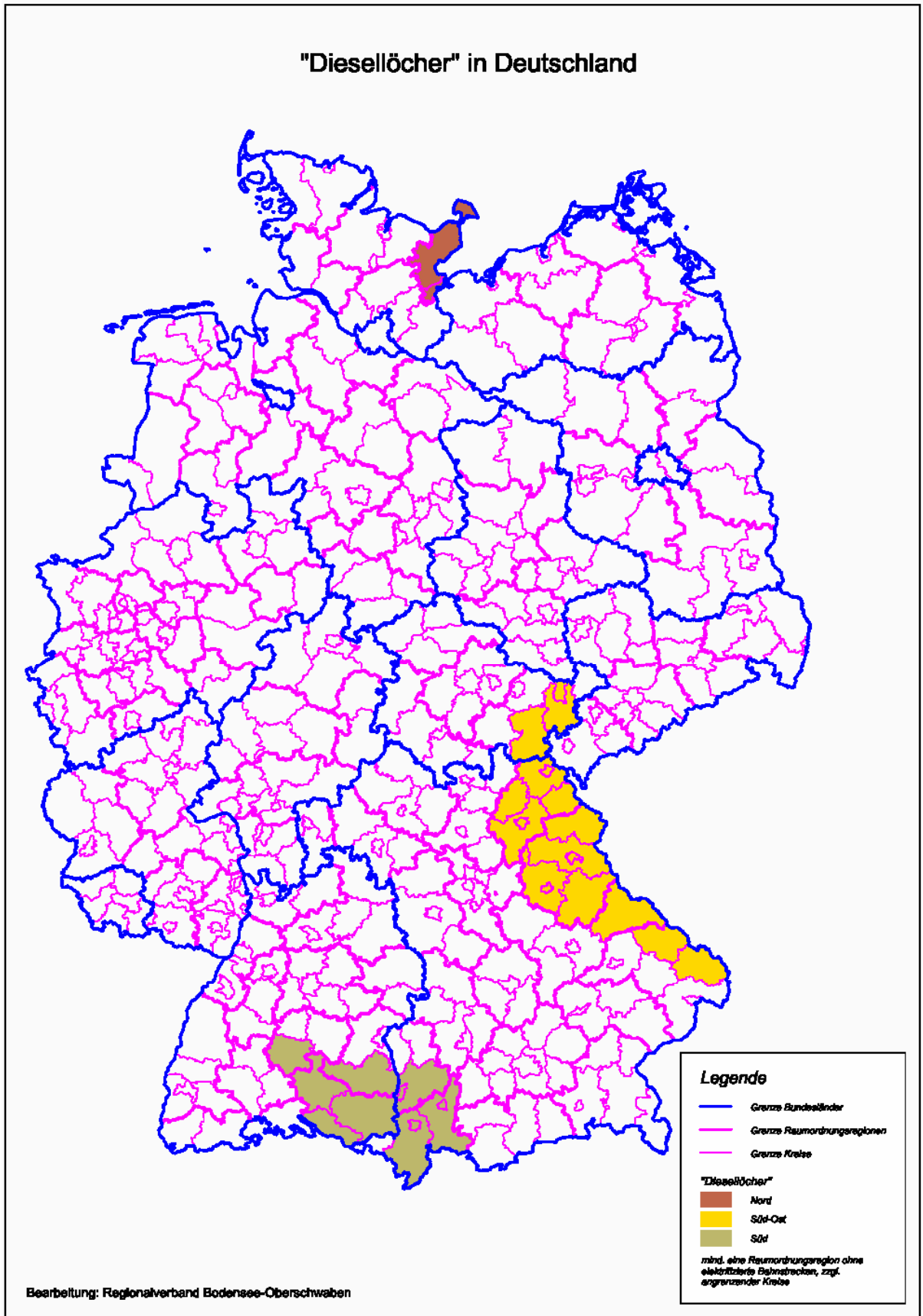
Beilagen:

- 1 Bodensee-S-Bahn-Konzept der Plattform Zu(g)kunft Euregio Bodensee, März 2006 (Papierform)
- 2 Bahnstecke Memmingen – Lindau (Kursbuchstrecke 971), Charakteristiken
- 3 Diesellöcher (Regionalverband Ravensburg)
- 4 Bereich Lindau, neue S-Bahn-Haltestellen
- 5 INTERREG-IV-Programm Alpenrhein-Bodensee-Hochrhein, 2007 – 2013 (Auszug aus Referat Schneider)
- 6 Stadtbahn Zug (Schweiz), Haltestellen

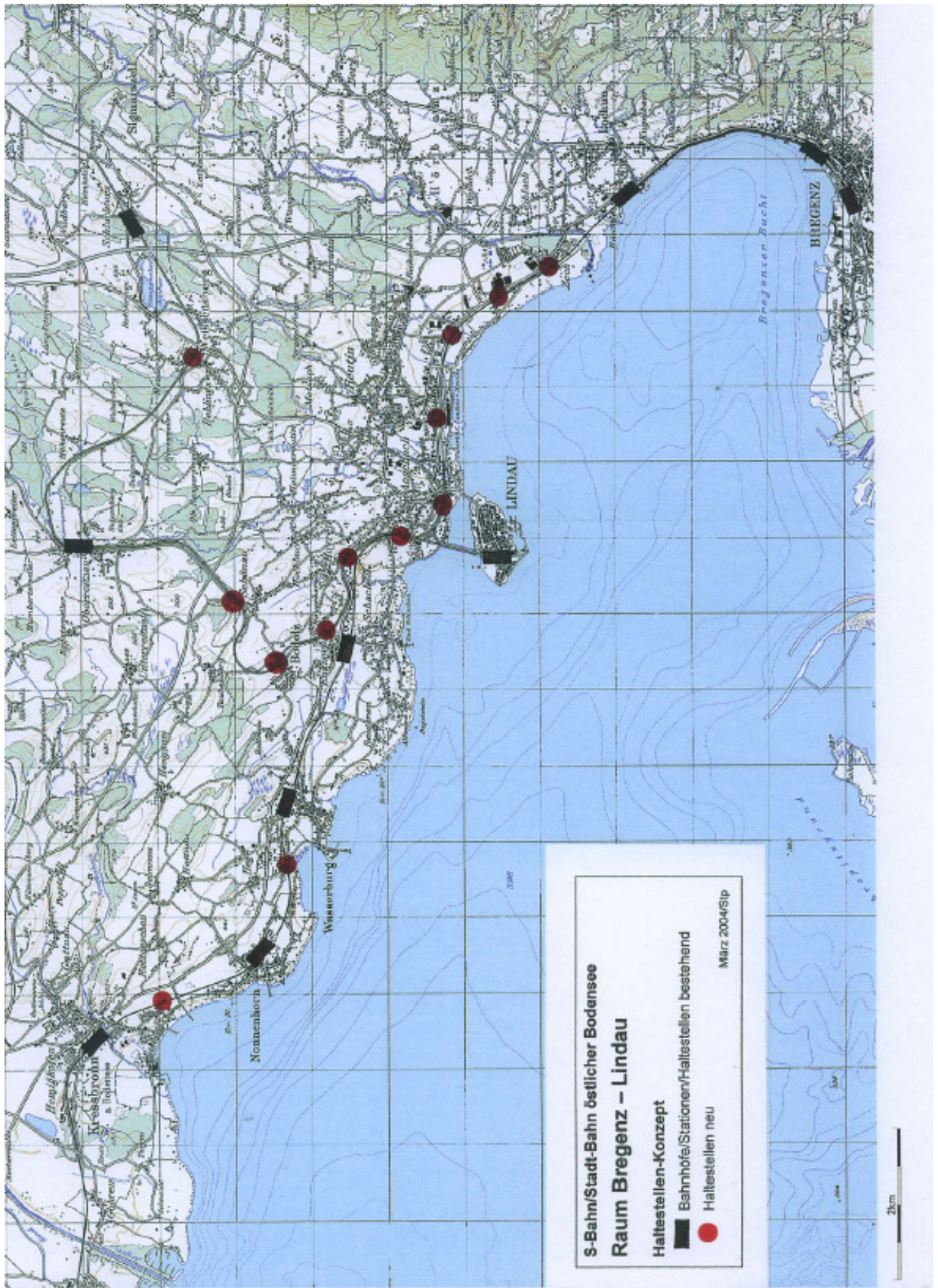
Beilage 2

Bahnstrecke Memmingen–Lindau (KBS 971)





Beilage 4





Interreg IV-Programm „Alpenrhein-Bodensee-Hochrhein“ 2007-2013

Präsentation von Dr. Tobias Schneider
8. Mai 2007 - Kreuzlingen
- Zukunftskonferenz -



Europäische Union
Europäischer Fonds für
Regionale Entwicklung



Schweizerische Eidgenossenschaft
Confédération suisse
Confederazione Svizzera
Confederaziun svizra

Interreg IV-Programm „Alpenrhein-Bodensee-Hochrhein“

Ist ein Programm aus der Region für die Region

- das Programm wurde von Verantwortlichen aus Baden-Württemberg, Bayern, Vorarlberg, dem Fürstentum Liechtenstein sowie den am Programm beteiligten Schweizer Kantonen entwickelt und
- bei der EU-Kommission zur Genehmigung eingereicht bzw.
- auf Schweizer Seite erfolgt eine Abstimmung der Kantone mit dem Bund auf der Basis von Mehrjahresprogrammen.
- Durchführung, Projektauswahl, Verwaltung und Verantwortung liegt bei regionalen Akteuren



Allgemeine Programmziele

- Programm zur Förderung von grenzübergreifenden wirtschaftlichen, sozialen, kulturellen und ökologischen Tätigkeiten durch gemeinsame Strategien für eine nachhaltige territoriale Entwicklung
- Stärkung des wirtschaftlichen und sozialen Zusammenhalts
- Förderung einer ausgewogenen Entwicklung im Programmgebiet
- Überwindung grenzbedingter Nachteile

Drei Ziele der EU-Strukturfonds 2007 - 2013

- **Ziel 1: Konvergenz**
 - Förderung von Wachstum und Beschäftigung in den rückständigsten Mitgliedstaaten und Regionen (BIP/Kopf < 75 % EU)
- **Ziel 2: Regionale Wettbewerbsfähigkeit und Beschäftigung**
 - Förderung von Innovation, Umwelt und Zugang zu Verkehrs- und Telekommunikationsnetzen in allen Regionen außerhalb Ziel 1 (Mitgliedstaaten definieren Fördergebiete selbst)
- **Ziel 3: Europäische territoriale Zusammenarbeit**
 - Förderung der grenzüberschreitenden, transnationalen und interregionalen Zusammenarbeit

Beilage 6

Stadtbahn Zug (Schweiz)

Für insgesamt Fr. 67 Mio. (finanziert durch den Kanton Zug) entstanden bis zum 12. Dezember 2004 folgende Infrastrukturen für die Stadtbahn Zug:

- Umbau der sechs bestehenden Bahnhöfe in Baar, Zug, Cham, Rotkreuz, Oberwil und Walchwil mit baulicher Aufwertung sowie behindertengerechter Gestaltung der Zugänge.
- Neubau von 9 Haltestellen entlang der beiden Stadtbahnlinien.
- Technische Verbesserung der SBB-Strecke, damit eine dichtere Zugfolge möglich wurde.

