

An

**Allgäuer Zeitung  
Westallgäuer Zeitung  
Lindauer Zeitung  
Kreisboten-Verlag  
RSA Radio  
Radio AllgäuHIT  
BR Allgäu**

**PRESSE-INFO**  
17.10.2018

Seiten: 2

**Für Rückfragen:**

Irene Marquart  
Regionaler Planungsverband  
Allgäu  
Geschäftsstelle  
Kaiser-Max-Straße 1  
87577 Kaufbeuren

**OB Stefan Bosse und Landtagsabgeordneter Eberhard Rotter  
fordern Stundentakt und Elektrifizierung der Bahnstrecke  
Buchloe-Kempton**

☎ 08341/437-303  
☎ 08341/437-124  
rpv.allgaeu@kaufbeuren.de

Der Landtagsabgeordnete Eberhard Rotter, bisher verkehrspolitischer Sprecher der CSU-Fraktion im Landtag, wird Anfang November aus dem Landtag ausscheiden. Dies nahm der Verbandsvorsitzende des Regionalen Planungsverbandes Allgäu, Oberbürgermeister Stefan Bosse, zum Anlass, in einem Pressegespräch Bilanz zu ziehen über die gemeinsamen Aktivitäten zur Verbesserung des Bahnverkehrs im Allgäu und einen Ausblick zu geben, welche Themen in nächster Zeit von Bedeutung sein werden.

Landtagsabgeordneter Rotter wies zunächst auf eine erfreuliche Entwicklung auf Bundesebene hin. Im Koalitionsvertrag seien u.a. als Ziele ausgegeben worden, den Fernverkehr bis 2030 verdoppeln zu wollen, den Elektrifizierungsstand von derzeit ca. 60 % bis 2025 auf 70 % anzuheben und ein Planungsbeschleunigungsgesetz zur Verkürzung der Verfahrenszeiten zu erlassen. Dies passe gut zu den bayerischen Plänen, den Bayern-Takt als mindestens Stundentakt weitestgehend flächendeckend zu etablieren. Dieser fehle momentan beispielsweise bei den Bahnhöfen Biessenhofen und Günzach.

Die bayerische Staatsregierung habe beschlossen, künftig jährlich 100 Mio. Euro zusätzlich zu den bisherigen Mitteln zur Förderung des ÖPNV bereitzustellen. Außerdem gebe es ein Förderprogramm zur Luftreinhaltung, aus dem z.B. Maßnahmen wie die Einführung von Elektro-Bussen, der weitere Ausbau von Straßen- oder U-Bahnen usw. finanziert würden. Des Weiteren gebe es die Bayerische Elektromobilitätsstrategie Schiene BESS, deren Ziel es sei, Bahnstrecken zu elektrifizieren, die nicht im Bundesverkehrswegeplan enthalten seien. Aktuell sei man in Bayern mit einem Elektrifizierungsgrad von nur 49 % noch unter dem Bundesdurchschnitt.

Auch der Bund habe eine Elektrifizierungsoffensive zusätzlich zu den Bundesverkehrswegeplan-Strecken gestartet. Hier habe das Land Bayern u.a. die Strecke Ulm-Memmingen-Kempton angemeldet. Die Chancen, dass dies verwirklicht werde, stünden gut. Man rede aber hier über einen Zeitraum von ca. 15 Jahren von der Entscheidung bis zur Verwirklichung.

Dies sei aber alles Zukunftsmusik. Rotter betont, dass zunächst ein flächendeckender Stundentakt bei der Regionalbahn prioritäres Ziel sei. Damit sei eine stündliche Bedienung der Bahnhöfe Günzach und Biessenhofen und nur dann ggf. die Reaktivierung des Bahnhaltes Aitrang möglich. Das Fahrgastpotential hierfür sei vorhanden.

Bereits jetzt würden täglich ca. 4.700 Fahrgäste auf der Strecke Kempten-Kaufbeuren zusteigen. Mit einer Angebotsverbesserung durch einen Stundentakt wären zudem weitere Fahrgastpotentiale zu erwarten. Ab 2020 würden nach der Elektrifizierung der Strecke München-Memmingen-Lindau Verstärkerzüge als Vorortverkehre zusätzlich zwischen München und Buchloe verkehren. Diese Kapazitätserhöhung sei sehr willkommen.

Auf einen Wermutstropfen weist aber der Verbandsvorsitzende Bosse hin. „Wir haben eine Dieselinsel im Allgäu und sollen nach der Elektrifizierung der Strecke München-Memmingen-Lindau dann auch noch damit leben, dass wir deshalb in Buchloe Richtung München umsteigen müssen – und das auch noch mit Lücken im Takt. Das ist nicht zu akzeptieren“. Aufgrund eines Grundsatzes der Bahn „möglichst kein Diesel unter Fahrdrabt“ würden künftig die meisten Verkehre aus Richtung Kempten-Kaufbeuren, die mit Dieselloks fahren, nach Augsburg durchgebunden, weil die Strecke Buchloe-Augsburg ebenfalls noch nicht elektrifiziert sei. „Das könnte zu den nachfragestarken Pendlerzeiten Stehplatzgarantie ab Buchloe bedeuten“ befürchtet Bosse.

Rotter und Bosse fordern deshalb Schritt für Schritt auch die Elektrifizierung der übrigen Allgäuer Bahnstrecken, prioritär die der Strecke Kempten-Kaufbeuren-Buchloe(-Augsburg). Hinsichtlich der Ökobilanz und der Betriebskosten für Dieselmotoren – elektrische Züge fahren mit 1/3 der Kosten für Dieselfahrzeuge – führe hier kein Weg vorbei. Da dies aber nicht kurzfristig machbar sei, habe die Region Allgäu nach rasch umsetzbaren Lösungen gesucht. Ein Gutachten habe ergeben, dass eine Möglichkeit ein Flügelungskonzept analog der Trennung bzw. Koppelung der Züge in Immenstadt wäre. Hier könnte in Kaufbeuren ein Diesellok aus Kempten an einen Diesellok aus Füssen gehängt werden, die dann als Direktverbindung gemeinsam nach München fahren könnten. Die Staatsregierung habe nämlich bereits zugesagt, dass täglich 3-4 Zugpaare zu touristisch bedeutsamen Fahrzeiten direkt die Strecke München-Füssen bedienen sollen – ohne Umstieg in Buchloe. Technisch sei so eine Flügelung machbar, die Umsetzung aber noch offen.

Ein weiteres Problem sei der Engpass zwischen Pasing und Eichenau. Am Westkopf des Bahnhofs Pasing existiert ein eingleisiger Abschnitt, der in Richtung Allgäu wie ein Nadelöhr wirke. Hier müsse dringend investiert werden, um eine Verbesserung der Fahrplanstabilität erreichen zu können.

Schließlich wendet sich der Verbandsvorsitzende gegen einen geplanten Halt der Nachfolge-ALEX-Züge in Geltendorf. „Aus eigener Erfahrung als langjähriger München-Pendler weiß ich, dass die Züge in Geltendorf randvoll sind. Dort einsteigende Pendler würden in den beliebten ALEX-Zügen keine Sitzplätze finden. Das ist für die Betroffenen maximal frustrierend.“ Der ALEX wird nach Elektrifizierung der Strecke München-Memmingen-Lindau von Zügen der DB Regio in ähnlichen Zeitlagen wie bisher ersetzt. Diese werden nach der Elektrifizierung ab voraussichtlich Dezember 2020 die einzigen umsteigefreien Verbindungen aus Richtung Kempten nach München sein. Auch aus diesem Grund legt die Region Allgäu größten Wert darauf, dass diese Relationen nicht durch einen Halt in Geltendorf benachteiligt werden.