

Rundbrief 02/2003

des PRO BAHN Regionalverbandes Bodensee-Oberschwaben

Protokoll der Hauptversammlung am 05.04.2003 in Salem

Beginn: 14.15 Uhr - Ende: 17.00 Uhr

Anwesend: 10 Mitglieder inkl. des Vorstandes

Entschuldigt: Peter Schüler

Tagesordnung:

1. Begrüßung
2. Gastvortrag
3. Bericht des Vorsitzenden
4. Bericht des Schatzmeisters / Entlastung
5. Bericht von den Fahrplankonferenzen
6. Erfahrungs- und Meinungsaustausch zwischen den Mitgliedern
7. Verschiedenes

TOP 1:

Der 1. Vors. freute sich sehr unter den Anwesenden einige langjährige Mitglieder begrüßen zu können die nun erstmals an einer Versammlung teilnahmen. Vielen Dank auch auf diesem Wege an Frau Müller-Geiger, unserer langjährigen Schatzmeisterin, die es sich nicht nehmen ließ der Versammlung beizuwohnen.

TOP 2:

Referenten waren für eine Samstagsnachmittagsveranstaltung leider nicht zu gewinnen.

TOP 3:

Der Vorsitzende sprach seinen Dank an die Aktiven aus und freute sich feststellen zu können dass infolge der neuen Organisation sich ein reger Kommunikationsaustausch unter den sogenannten „Streckenbetreuern“ entwickelt hat.

TOP 4:

Günther Heger berichtet über Geldbewegungen und Kassenstand. Wichtigste Ausgabenposten waren Schriftverkehr (Porto etc.) in erster Linie für die Mitgliederinformationen mit € 385,01 sowie ca. € 200,00 für Kopien etc. Der Kassenbestand betrug zum Jahresende € 1.164,45, der z. T. auf einem Sparkonto angelegt war. Vom Landesverband sind für 2003 € 450,00 zugesagt. Der aktuelle Kassenstand beträgt ca. € 1.400,00.

TOP 5:

Bericht von Stefan Buhl zur Fahrplankonferenz am 19.03. in Konstanz:

Auf der Gäubahn gibt es vor allem aus Umlaufgründen kleinere Fahrplanänderungen wegen der Einführung des Ringzugs am 01.09.03. Betroffen sind nur Tagesrandlagen.

Der Verkehr auf der Schwarzwaldbahn ist in zwei getrennten Losen (RE/IRE Karlsruhe-Konstanz und Seehas Konstanz-Engen) ausgeschrieben. Relevante Änderungen sind deshalb bis zum Fahrplanwechsel Ende 2006 nicht mehr möglich. Ausgenommen ist der bereits vorgesehene Haltepunkt in Konstanz-Fürstenberg (ab Herbst 2003). Die Ankunft in KN wird 2 Min. später, die Abfahrt entsprechend 2 Min. früher erfolgen. Den Stadtwerken drohen damit Probleme mit dem Stadtbus, was sich kurzfristig allerdings nicht umgehen lässt. Wegen der Ausschreibung führt auch die Thurbo AG keine Investitionen in neues Roll-material für den Seehas mehr durch. Auch der Einsatz von etwas dynamischeren Nahverkehrszügen, die in der Schweiz nicht mehr gebraucht werden, ist nicht möglich, da die EBA-Zulassung fehlt und auf die Schnelle nicht zu beschaffen ist.

Die Radwanderzüge auf der Bodenseegürtelbahn entfallen, da der Bedarf durch die Regio Shuttles mit speziellem Fahrradwagen in der Zugmitte gedeckt ist.

Die S33 Singen-Schaffhausen-Winterthur wird voraussichtlich auf die Min. .10 (bisher .13) vorverlegt, um näher an einen echten Halbstundentakt zu kommen. In der Gegenrichtung gibt es keine Änderungen, damit der Anschluss an (I)RE nach Konstanz erhalten bleibt.

Bericht von Manfred Blumenschein zur Fahrplankonferenz am 18.03. in Ulm:

Jahr 2003

1. Der Nah- und Schülerverkehr zwischen UL und GP hat wiederum einzelne Verbesserungen erfahren, bleibt aber wg. der vielen Überholungen durch den Fernverkehr ein Dauerproblem.
2. Seit 17.3.03 wird FN-Flughafen/Messe auch von 3 IREs Richtung FN bzw. 4 IREs in der Gegenrichtung bedient. Hierzu wurden die Bahnsteige verlängert.
3. IRE 32146 (Lindau ab 14.04) erhält ab 16.6.03 zwei zusätzliche Halts in Wasserburg und Nonnenhorn wg. Wegfall eines Güterzuges.
4. Statt bisher in Bad Schussenried bzw. Aulendorf erfolgt ab 16.6.03 die Wende für die Schüler-RBs aus Richtung Laupheim in BC-Süd. Die Signalanlagen sind derzeit im Bau.
5. Die RAB ist eine Kooperation mit den UEF zur Ergänzung des Dampfzugbetriebs auf der Strecke Amstetten — Gerstetten eingegangen.
6. Während der Landesausstellung zur Säkularisation in Bad Schussenried von April bis Oktober 2003 wird sonntags wieder der ehemalige Halt Schussenried-Stadt bedient.
7. Jetzt wird investiert!!! Neben vielen stunden- und tageweisen Sperrungen gab und gibt es teilweise mehrwöchige, ganztägige Vollsperrungen auf folgenden Strecken:
Blaubeuren — Herrlingen: 28.7. — 17.8.03
Ulm — Niederstotzingen: 10.6. — 24.7.03
Langenau — Giengen: 25.8. — 21.9.03
Giengen — Königsbrunn, 22.9. — 5.10.03
Königsbrunn — Aalen: 11.11. — 27.11.03.
8. Der Haltepunkt Ulm-Donautal ist im Bau. Die Bedienung wird gut werden, ist bislang allerdings nur auf die normalen Arbeitszeiten abgestimmt. Der Schichtbetrieb der Großbetriebe (IVECO etc.) mit Schichtwechsel 14.00 und 22.00 wird nicht bedient. Hierauf habe ich, wie bereits letztes Jahr, hingewiesen. Die IHK hat zwar die ca. 40 Betriebe des Donautals über den neuen Haltepunkt informiert. Eine Umfrage über den zusätzlichen Bedarf für Schichtarbeiter wurde jedoch nicht gemacht. So wie ich das verstanden habe, will die IHK das nun nachholen. Das Industriegebiet selbst wird von der SWU mit 2 Ringlinien erschlossen. Der zusätzlich Schnellbus zum Hbf Ulm bleibt erhalten. Über den Zeitpunkt der Inbetriebnahme des Haltepunkts konnten die Ulmer noch nichts sagen.

Angebotskonzeption Jahresfahrplan 2004

1. Südbahn: Das jetzige Hauptärgernis im abendlichen Berufsverkehr ab Ulm, der IC Oberschwaben (Ulm ab 18.11) wird Richtung Süden 4 h vorgezogen und bis Bludenz (gesichert) und evtl. bis Innsbruck verlängert, in der Gegenrichtung wird er 4 h später gelegt.
2. Endlich dürfen wir modernes Wagenmaterial (Doppelstockwagen, kurz Dosto genannt) sowie zusätzliche, passende Anschlusszüge auf die IRE Friedrichshafen-Basel erwarten. Die Grundstruktur des neuen Angebotes kennzeichnet sich wie folgt:
- 2 Std.-IRE-Takt Stuttgart-Ulm-(ungerade Stunde ab)-FN, Material: 218 + 4 Dosto (!!)
Bedienung der bisherigen bekannten Systemhalte
- 2 Std.-IRE-Takt Aalen-Ulm-(gerade Stunde ab) FN-Lindau, Material: VT611
Bedienung der bisherigen Systemhalte auf der Südbahn.
Diese Züge verkehren jeweils zur Abfahrtsminute .11 in Ulm, Ankunft in FN zur Min. 24.
- Zusätzlich werden jede zweite Stunde von 08:07 bis 18:07 ab Ulm bzw. 08:49 bis 18:49 ab FN sogenannte Sprinterzüge im Abschnitt Ulm-FN verkehren, die lediglich in BIB, RV und am Flughafen FN halten, dafür aber einen schlanken Übergang zum IRE Lindau-Basel herstellen. Die Sprinter warten daher in Ulm den ICE nicht ab (Ulm an .06). Zugbildung: 218+Dostowagen. So viel IREs gab es auf der Südbahn noch nie !
3. Zur ungeraden Stunde fährt der normale IRE Stuttgart-Friedrichshafen (Ulm ab .11) mit nachlaufender RB Ulm-Aulendorf-TU (Ulm ab .18). Hinsichtlich der Taktlage von Sprinter-IRE/IRE zur geraden Stunde und IRE/RB zur ungeraden Stunde ich darauf hingewiesen, dass damit die bisherige Bedienung der kleinen Orte wie Schemmerberg, Warthausen etc. zur geraden Stunde und damit 18-Uhr-Berufsspitze durch die nachlaufende RB um 18.16 weg fällt und entweder der Takt gedreht oder ein Ersatz für die RB geschaffen werden muss. Hier ist die NVBW lt. Herrn Schnaitmann noch in Feinabstimmung.
4. Der Antrag Erbachs auf Einbeziehung in den IRE-System halt wurde erneut abgelehnt
5. Der (bogen-)schnelle Betrieb auf der ertüchtigten Donautalbahn soll auf jeden Fall zum Dezember 2003 aufgenommen werden, auch wenn noch nicht alle Baumaßnahmen

abgeschlossen sind. Hierdurch soll der Druck auf den Ausbau aufrecht erhalten bleiben (aus haushaltstechnischen Gründen), die verpassten Anschlüsse in Ulm nimmt man in Kauf.

6. Der Kleber-Express soll entfallen !
7. Mit dem Beginn des BOV ab 1.1.2004 wird es noch keinen Übergangstarif vom DING geben. Dieser kommt ggf. in einer 2.Stufe, wäre jedoch für den südlichen Kreis Biberach sehr attraktiv.

Kleber-Express ade

Auf unterhaltsame und lebendige Art berichtete das Südwest-Fernsehen in der Reihe Eisenbahn-Romantik am 13.04.03 über die Geschichte des Kleber-Express und über Andreas Kleber's Liebe zu „seinem“ Zug. Der bekannte Gastronom und Eisenbahnethusiast, in den Anfangsjahren unseres Regionalverbandes auch dessen 1. Vorsitzender, führt heute das Ruland's Thermenhotel Falkenburg in Bad Herrenalb. Adresse: Rehteichweg 22, 76332 Bad Herrenalb, Tel. Nr.: 07083 / 927 – 0 oder info@rulands-thermenhotel.de. Das Fernsehen begleitete ihn auf einer Fahrt vom Bad Herrenalber Hotel über Freiburg, sodann auf der Stammstrecke des Kleber-Express seine frühere Heimat Bad Saulgau passierend.

Planfeststellung zu Stuttgart 21

Ein Kurzbericht unseres Mitgliedes Herrn Ing. Peter-Jörg Müller

Vom 7. bis 11.4.2003 fand im Kursaal Stuttgart Bad Cannstatt die (öffentliche) Erörterung zum Planfeststellungsverfahren des Regierungspräsidiums Stuttgart zum Projekt Stuttgart 21 statt. Freunde und (überwiegend) Gegner des Projektes konnten dort mündlich in Diskussionen ihre zuvor in schriftlichen Stellungnahmen formulierten Argumente und Bedenken vortragen. Diese umfangreiche Erörterung war sehr interessant, weil viele Beweggründe offen gelegt wurden, die bisher vielfach nur erahnt werden konnten. Die Stimmung war weitest gehend sachlich und bahnfreundlich, nur eben durch sehr unterschiedliche Grundüberlegungen geprägt. ProBahn e.V. war praktisch rund um die Uhr vertreten (Ende an nahezu allen Tagen gegen 22 h!). Zusätzlich wird in weiteren Planergesprächen Gelegenheit zu interner Diskussion der uns wichtig erscheinenden Detailpunkte gegeben sein.

Im Grundsatz war auch wesentlich, die regionalen Bezüge heraus zu stellen und hinsichtlich der betrieblichen Veränderungen anzumahnen, dass Stuttgart 21 entsprechend den Zusagen der Landesregierung ein Projekt des ganzen Landes (... mit Vorzügen für das ganze Land ...) und nicht nur für Stuttgart und den Fernverkehr sein soll und muss. Im weiteren Verlauf werden die anderen Planungsabschnitte zur Stellungnahme und Erörterung gebracht, nach Auswertung liegt die Genehmigung des Gesamtprojektes beim EBA. Die endgültige Entscheidung/Umsetzung = Bau ja oder nein fällt nach Kostenrechnungen vsl 2005.

Ganz besonderer Dank an dieser Stelle an Herrn Müller für sein eingebrachtes Engagement im Rahmen der Planfeststellungserörterung Stuttgart 21 und die hohe Kompetenz seiner Beiträge !

10 Jahre Geißbockbahn

(Pressemeldung der BOB vom 03.04.03).

Die Bodensee-Oberschwaben-Bahn hat die "Schallgrenze" von 1 Million Fahrgäste überschritten – und das deutlich: Mehr als 1,1 Millionen Fahrgäste brachte die "Geißbockbahn" im Geschäftsjahr 2001/2002 (30.09.) ans Ziel.

Rechtzeitig zum 10-jährigen Betriebsjubiläum hat die Bodensee-Oberschwaben-Bahn sich selbst ein Geschenk gemacht: Die neuen Fahrgastzahlen bedeuten rund 18 Prozent Zuwachs gegenüber dem Vorjahr. "Und das bei einem minimalen bundesweiten Anstieg von gerade mal 0,5 Prozent," rückt BOB-Geschäftsführer Manfred Foss die Zahl noch ins rechte Licht. "Vor allem die Pünktlichkeit und Zuverlässigkeit, aber auch die günstigen Tarife sind die Grundsteine dieses Erfolges." Begleitet wird die erfreuliche Fahrgastzahl auch von einem positiven Unternehmens-Ergebnis. Der Jahresverlust in Höhe von 543.000 Euro liegt erheblich unter den Erwartungen, der Kostendeckungsgrad kletterte auf beachtliche 90 Prozent. Doch nicht nur das ist ein Grund zum Feiern: Die Bodensee-Oberschwaben-Bahn feierte am Sonntag, 22. Juni 2003 ihr 10-jähriges Betriebsjubiläum mit dem "Geißbockbahntag". Dabei waren alle Gemeinden und viele Haltepunkte entlang der Strecke einbezogen und boten den ganzen Tag lang ein volles Festprogramm.

Namenstaufer der Gürtelbahn Regio-Shuttles - „Seehänsele“ ein echter Knaller !

Auf welchen Namen fahren Sie ab? Diese Frage stellten der Bodenseekreis, der Landkreis Konstanz, die DBZugBus [RAB] und das Land Baden-Württemberg den Bürgerinnen und Bürgern entlang der Bodensee-Gürtelbahn zwischen Radolfzell und Friedrichshafen. Hinter der Frage verbarg sich ein ungewöhnlicher Namenswettbewerb für die RegioShuttles der „neuen RegionalBahn“ im Abschnitt Radolfzell – Friedrichshafen. Seit dem 18. Mai 2003 ist der Name nun offiziell. Denn pünktlich um 11.03 Uhr wurde die neue Regionalbahn im Rahmen eines Bahnhofsfestes in Salem auf den Namen "Seehänsele" getauft. Dieser Name, der in der Überlinger Fasnachtsfigur „Hänsele“ seinen Ursprung hat, stand neben den beiden Kunstnamen „Friedorado“ (Abkürzung für Friedrichshafen-Radolfzell) und „Panorado“ mit zur Vorauswahl. Zwar machten die Bürger rege von der Möglichkeit Gebrauch weitere Namen einzureichen; doch schließlich wählte die Jury unter mehr als 6.000 Einsendungen den Namen mit den meisten Stimmen und das war „Seehänsele“. Viele Eisenbahner entlang der Gürtelbahn schüttelten darüber nur den Kopf. Auf den Punkt brachte es der Taufpate, der DB-Konzernbeauftragte Herr Wald-Moschinski, mit den Worten: Der Name Seehänsele“ ist ein echter Knaller ! Dem bleibt nichts hinzuzufügen oder vielleicht doch: Weshalb man den Zug nicht gleich nach der Friedrichshafener Narrengesellschaft „Seegockel“ benannt hat, fragt ein Leser im Südkurier vom 30. Mai. In der Tat: Während der Name „Geißbock“ unzertrennlich mit der oberschwäbischen Bahngeschichte verbunden ist, lässt sich zwischen der Fasnachtsfigur Hänsele und der Bahn auch nicht der geringste Bezug herstellen. Unseres Erachtens ist an dieser Stelle das Marketing sozusagen „in die Hose“ gegangen.

Verkehrsverbund B-O-D-O Bodensee-Oberschwaben

Zum Geschäftsführer des gemeinsamen Verkehrsverbundes der Landkreise Ravensburg und Friedrichshafen bestellt wurde Herr Jürgen Löffler, der zuvor mehrere Jahre Leiter der DBZugBus-Geschäftsstelle Friedrichshafen war. Sitz der Verbundgesellschaft ist Ravensburg. Auf diesem Wege gratulieren wir Herrn Löffler zu seiner neuen Aufgabe und wünschen ihm für die Herausforderungen viel Erfolg ! Die Anschrift: Bodensee-Oberschwaben Verkehrsverbundgesellschaft mbH, Georgstr.25 88212 Ravensburg, Tel:0751/804209 Fax: -142, e-mail juergen.loeffler@tws.de

Euregio-Tageskarte – Die Zahlen des 1. Geschäftsjahres

Zum 1. Verkaufsjahr (Rumpfgeschäftsjahr 01.03.2002-31.12.2002) der Euregio-Tageskarte liegt uns seitens der Marketinggruppe der Geschäftsbericht vor, aus dem wir nachfolgend zitieren:

Anzahl verkaufter Tageskarten: Ganze: 55.973 / Kinder: 6.742 / Kleingruppen: 12.457 / Total: 75.172
An Gesamteinnahmen erzielte man rund € 1,8 Mio. Budgetiert und erwartet waren hingegen rund 2,45 Mio €. Die Verkaufszahlen lagen damit ziemlich unter den Erwartungen. Eindeutig am stärksten war der Absatz bei der „Bahnation“ Schweiz (57% aller verkauften Karten) gefolgt von Deutschland (rund 35%) und der Rest (8%) in Österreich/Vorarlberg. Zwar dominierten von den Verkaufsstellen eindeutig die Bahnhöfe (62%), beindruckend ist aber der hohe Anteil auf Schiffen gelösten Fahrkarten (37,6%). Ein winziger Rest von 123 Karten wurde schließlich in Bussen aller drei Anrainerländer gelöst.

Verbesserungen im Ticket-Verkauf entlang der 971

Unserem Mitglied Günther Heger gelang es, die RABZugBus zu folgenden Verbesserungen entlang der württembergischen Allgäubahn (KBS971) zu bewegen: Das Bayernticket ist inzwischen an allen Automaten der 971 an baden-württembergischen Bahnhöfen und Haltestellen erhältlich. Weiterhin wurden große Zielbahnhöfe wieder in die Automatenliste aufgenommen.

Stillegung der Eisenbahnstrecke Krauchenwies - Stockach

Eine Betrachtung unseres stellvertr. Landesvorstandes W. Staiger

Zur Stillegung der Eisenbahnstrecke Krauchenwies - Stockach möchte ich bemerken, dass es auch überregionale Gesichtspunkte gibt, unter denen diese Linie zumindest im Güterverkehr bzw. für touristische Züge nicht aufgegeben werden sollte.

Diese Meinung wird übrigens auch von MdL Boris Palmer (Die Grünen) vertreten, der sich im Landtag für den Erhalt der Strecke eingesetzt hat und dabei leider wenig Unterstützung von Seiten der anderen Parteien bekam (siehe Anhang). Ich selbst habe im übrigen auch in einem Positionspapier zum

Schienenetz in Baden-Württemberg eine Wiederbelebung der Strecke im touristischen Verkehr zum Bodensee gefordert.

Hauptargument für diese Verbindung ist sicherlich ihre Eignung als Zulaufstrecke für die neue Alpentransversale NEAT im Güterverkehr. Die Strecke über Krauchenwies ist mit 149 km die kürzeste Verbindung zwischen Ulm und Singen (169 km über Tuttlingen und 172 km über Friedrichshafen); eine weitere Verkürzung der Strecke auf 139 km könnte durch eine ca. 13 km lange Neubaustrecke von Erbach nach Ehingen entlang des Donautals erreicht werden, was schon vor über 100 Jahren geplant war, aber nie verwirklicht wurde. Dabei ist auch das Streckenprofil wesentlich steigungsärmer und weniger kurvenreich als über Tuttlingen (Scheitelpunkt 630 m gegenüber 780 m). Die Donautalbahn sowie das Teilstück der Gäubahn Tuttlingen - Hattingen bleibt eingleisig und kann keinen zusätzlichen Güterverkehr aufnehmen. Auch die Bodenseegürtelbahn ist eingleisig und durch ihre Lage am See für Gefahrguttransporte ungeeignet. Die Strecke über Krauchenwies verläuft dagegen weitgehend durch dünn besiedeltes Gebiet, so dass auch die Lärmbelästigung wesentlich unkritischer erscheint. Mit dieser Verbindung wird eine Entmischung des Güter- und des Personenverkehrs erreicht, was im Einklang mit der Strategie Netz 21 der DB steht und was auch für Pro Bahn ein Grund sein sollte, sich für den Erhalt der Strecke einzusetzen.

Zudem kann sich die Lage im Schienengüterverkehr durch Veränderung der Rahmenbedingungen langfristig ändern: Die Schweiz wird mit Eröffnung der NEAT ab dem Jahr 2014 den größten Teil des alpenquerenden Güterverkehrs auf die Schiene lenken, was auf deutscher Seite zu Kapazitätsengpässen auf der Schiene führen wird. Zudem ist vorstellbar, dass die Lkw-Maut zu einer Wiederbelebung des Schienengüterverkehrs führen könnte. Außerdem entsteht im Raum Ulm ein großer Containerbahnhof. Es ist natürlich verständlich, dass in den Gemeinden an der Strecke wenig Interesse an so einer Güterstrecke besteht und mancher deshalb die Bahn lieber heute als morgen stilllegen will, aber wenn man wirklich ernsthaft mehr Güterverkehr auf die Schiene bringen will, sollte man solche zur Zeit ungenutzten Transportkapazitäten erhalten.

Das Argument der baden-württembergischen Landesregierung, dass der Ausbau dieser Strecke den Bestrebungen schaden würden, die Südbahn zu elektrifizieren, kann mich nicht so recht überzeugen, da erst vor kurzem die geplanten Streckenausbauten im Raum Rapperswil (Hirzeltunnel) zur Anbindung der Ostschweiz an die NEAT aus Kostengründen gestrichen wurden, so dass der Weg über die alte Strecke Lindau - Bregenz - St. Margarethen - St. Gallen - Rapperswil - Arth-Goldau gegenüber dem Weg über Singen - Zürich zumindest im Güterverkehr nicht konkurrenzfähig ist.

Für den Erhalt der Strecke spricht auch, dass sie genau entlang einer Entwicklungsachse des Landesentwicklungsplans führt. Danach soll Stockach zu einem Mittelzentrum im Bodenseeraum werden, was eine entsprechende Verkehrsanbindung voraussetzt. Für den Schienennahverkehr wird das Verkehrsaufkommen auf der Achse Sigmaringen - Stockach sicherlich auf lange Sicht zu schwach sein, da die Besiedlungsdichte entlang der Strecke einfach zu gering ist. Insofern finde ich die Position eures Regionalverbandes richtig, sich nur für eine kurze Verlängerung des Seehäsele nach Hindelwangen, nicht aber für die Wiederaufnahme des Nahverkehrs auf dieser Strecke einzusetzen.

Wenn man sich aber anschaut, was an manchen schönen Sommerwochenenden am See an Auto- und Reisebusverkehr herrscht, so kann man doch zumindest darüber nachdenken, ob nicht ein Teil der Leute auch mit dem Zug anreisen würden, wenn ein attraktives Angebot gemacht würde (man denke nur an die Connexfahrt im Herbst 2001 nach Friedrichshafen). Gerade für die vielen Radfahrer wäre dies sicherlich interessant. Von Ulm bis Radolfzell ist die Strecke über Krauchenwies 23 km kürzer als über Friedrichshafen (159 km statt 182 km). Mit einem touristischen Verkehr zwischen Mengen und Radolfzell im Anschluss an die stündlich verkehrenden Züge aus Richtung Ulm und Albstadt, die sich dort zur Minute 09 bzw. 13 treffen, könnte in ca. einer Stunde eine Verbindung zum Bodensee bei Radolfzell hergestellt werden, die eine hohe touristische Anziehungskraft besitzt. Dazu müsste die Strecke allerdings modernisiert werden, wofür zur Zeit wohl kaum Geld zur Verfügung steht.

Das Hauptproblem scheint ja der Preis für die Übernahme der Strecke von 490 000 € zu sein. Diese Preisvorstellungen der DB sind überzogen, denn beim Verkauf einer dem Bahnverkehr gewidmeten Infrastruktur darf nicht der Wert der Grundstücke angesetzt werden, sondern es muss der Marktwert am erzielbaren Ertrag als Eisenbahnstrecke bemessen werden. Würde dieses Vorgehen auf den Straßenverkehr übertragen, dann müssten viele Nebenstraßen und Parkplätze in Städten stillgelegt und als Bauplatz verkauft werden. Man darf nicht vergessen, dass nahezu alle erfolgreichen Reaktivierungen von Bahnstrecken auf der kostenlosen Abgabe der Infrastruktur beruht haben, was

angesichts der jahrelangen Vernachlässigung der Nebenstrecken und des daraus resultierenden Modernisierungsbedarfs auch gerechtfertigt war.

Wichtig wäre aber jedenfalls, dass die Strecke weiterhin im Gelegenheitsverkehr befahrbar bleibt, denn wenn erst einmal die Trasse überbaut ist, dann verschwindet die Bahn hier für immer. Ob der Verzicht auf eine Entwidmung dieses verhindern kann, möchte ich bezweifeln. Wenn erst einmal jahrelang kein Zug mehr gefahren ist, dann bauen viele Leute ihre Häuser entlang der Trasse und werden alles versuchen, eine Wiederaufnahme des Schienenverkehrs zu verhindern.

Nach langem Hin und Her zwischen VCD und DB Netz scheint es doch noch zu klappen mit einem Sonderzug-Tag am 14.9. 03 mit HzL-Triebwagen im Auftrag des VCD zwischen Mengen und Stockach mit Anschluß ans Seehäsele.

Land und Deutsche Bahn AG unterzeichnen neuen Verkehrsvertrag

Pressemeldung vom 08. Juli 2003

Auf Vorschlag von Umwelt- und Verkehrsminister Ulrich Müller hat das Kabinett heute dem zwischen dem Land und der DB AG ausgehandelten Verkehrsvertrag über den Schienenpersonennahverkehr zugestimmt. "Dies ist ein Meilenstein für die Entwicklung des Schienenpersonennahverkehrs im Land", sagte Umwelt- und Verkehrsminister Ulrich Müller am Dienstag (8. Juli 2003) vor der Presse in Stuttgart. "Es handelt sich - dem Finanzvolumen nach - um den größten Vertrag, den das Land jemals abgeschlossen hat - und das wird auch auf lange Sicht so bleiben", erklärte der Minister mit Blick auf die finanzielle Größenordnung von insgesamt 4,6 Mrd. Euro. Der Vertrag schreibe auf immerhin 13 Jahre das Fahrplanangebot und die Qualität der Nahverkehrszüge sowie Investitionen in neue Fahrzeuge der DB Regio AG in Baden Württemberg fest; im Gegenzug werde die Zahlung von Landeszuschüssen zum laufenden Betrieb geregelt.

Die vereinbarte Verkehrsleistung entspricht - so Müller - mit über 49 Millionen Zugkilometern dem derzeit gültigen Jahresfahrplan 2002/2003, das sind rund 78 Prozent aller SPNV-Leistungen, die im Land erbracht werden. Damit werde das sehr gute Angebotsniveau aufrechterhalten, welches im Land seit der Übernahme der Verantwortung für den Schienenpersonennahverkehr im Jahr 1996 erreicht worden sei. Der Vertrag sei auf weitere Angebotsverbesserungen in den nächsten Jahren ebenso angelegt, wie auf Abbestellmöglichkeiten in Höhe von bis zu drei Mio. Kilometern, die nach entsprechenden Controlling-Ergebnissen in Anspruch genommen werden können.

Nach Darstellung des Ministers wird das Land im Schnitt während der dreizehnjährigen Laufzeit (1. Oktober 2003 - 30. September 2016) jährlich rund 350 Millionen Euro an die DB Regio AG überweisen. Diese enormen Summen seien jedoch zu Gunsten der Fahrgäste gut angelegt. "Wir haben in langwierigen und teilweise sehr schwierigen Verhandlungen erreicht, dass die Fahrgäste in Baden-Württemberg für dieses Geld wesentliche Verbesserungen vor allem im Bereich von Wagenmaterial und Qualitätsstandards erhalten", fügte der Minister hinzu.

"Der neue Vertrag gibt uns und der DB Regio AG Planungssicherheit bei der Weiterentwicklung des Schienenpersonennahverkehrs in Baden-Württemberg. Wir haben aber durchgesetzt, dass in diesem Markt in Zukunft noch mehr Wettbewerb stattfindet", sagte Müller. Mehr als 1/3 der Verkehrsleistungen würden bereits während der Vertragslaufzeit auslaufen und im Wettbewerb ausgeschrieben. So sei u. a. vorgesehen, zusätzlich zu den bereits getätigten bzw. zur Zeit laufenden Ausschreibungen Strecken im Bereich Nordwürttemberg und auch die Südbahn (Ulm – Friedrichshafen - Lindau) auszuschreiben. Dies sei für ihn (Müller) ein zentraler Punkt des neuen Vertrages. Die bisherige wettbewerbspolitische Linie des Landes werde damit konsequent fortgeführt. Die Zuschussleistungen an die DB Regio AG könnten damit während der Laufzeit kontinuierlich sinken.

Mindestens ebenso wichtig ist für den Minister die detaillierte Regelung von Qualitätsmerkmalen bei der Erbringung der Verkehrsleistungen. Erstmals komme ein vom Land und DB Regio gemeinsam entwickeltes Qualitätsmesssystem zur Anwendung, mit dem die objektive Qualität des Schienenverkehrs und die subjektive Zufriedenheit der Fahrgäste erfasst und bewertet wird. Dabei stehe naturgemäß die Pünktlichkeit der Züge im Vordergrund. Aber auch Kriterien wie Anschlusssicherheit, Sauberkeit und Schadfreiheit der Wagen würden kontinuierlich geprüft und ihre Abweichung vom Zielerfüllungsgrad vermerkt. "Die DB Regio AG hat zwar die Qualität des Nahverkehrsangebotes in den letzten Jahren erheblich gesteigert", meinte der Minister. Sie müsse aber gleichwohl noch besser werden. "Wir haben daher die Qualitätserfassung mit einem Bonus-Malus-System verknüpft: Ist die

Bahn besser als vereinbart, bekommt sie noch etwas dazu; ist sie schlechter, muss sie 'Strafe' zahlen und zwar bis zu 10 Mio. Euro jährlich", erläuterte Müller. Die anfallenden Beträge würden in jedem Fall wieder in die weitere Verbesserung des öffentlichen Personennahverkehrs investiert.

Nach Mitteilung des Ministers hat sich die DB Regio AG auch verpflichtet, bereits in den nächsten Jahren ein Fahrzeuginvestitionsprogramm im Gesamtwert von über 530 Millionen Euro aufzulegen. Davon übernimmt das Land ca. 80 Mio. Euro. Das Fahrzeuginvestitionsprogramm beinhalte neue Nahverkehrslokomotiven, Doppelstockwagen, Diesel- und elektrische Triebwagen. Sie kämen beispielsweise auf der Gäubahn, zwischen Freudenstadt und Eutingen, auf der Südbahn oder auf der Relation Stuttgart-Pforzheim-Karlsruhe zum Einsatz. Ein wesentlicher Investitionsbestandteil seien auch elektrische Triebwagen für den weiteren Ausbau der S-Bahn im Rhein-Neckar-Raum.

Obwohl der Vertrag eine lange Laufzeit hat und es um hohe jährliche Summen geht, ist das finanzielle Risiko für das Land überschaubar: Die Regionalisierungsmittel sind Geschäftsgrundlage des Vertrags; die Preisanpassungen sind begrenzt und können notfalls durch Mengenreduzierungen aufgefangen werden, der Landeshaushalt wird damit nicht belastet. "Trotzdem ist natürlich festzustellen, dass ein großer Teil unserer ÖPNV-Mittel in die Finanzierung des Betriebs fließt, so dass der Zuwachs bei anderen Ausgaben im ÖPNV begrenzt sein wird. Ein normaler Prozess - nach einer Phase des quantitativen und investiven Aufbaus geht es jetzt darum, das Geschaffene auf Dauer zu betreiben und zu finanzieren", sagte Müller.

Nach Einschätzung des Ministers entspricht der Vertrag nicht nur in Menge und Art den Anforderungen an einen guten Schienenverkehr, sondern er gewährleistet auch, dass das einzige Verkehrsunternehmen, das zu solchen Leistungen derzeit in der Lage ist, nämlich die DB AG, verlässlich modernisieren und arbeiten kann und zugleich der Wettbewerb in Laufe der nächsten Jahre zunimmt. Müller: "Stabilität und Flexibilität - beides haben wir in dem Vertrag vereinbart."

Neues aus den Nachbarregionen

Ortenau-S-Bahn nimmt Bedienung der Strecke Offenburg - Straßburg auf

Pressemeldung der NVBW

"Heute ist ein guter Tag für die europäische Integration und speziell für die Fahrgäste im Ortenau-Kreis und in der Region Elsass", sagte Staatssekretär Stefan Mappus vom Umwelt- und Verkehrsministerium Baden-Württemberg bei der Inbetriebnahme der Zugverbindung Offenburg-Straßburg am Sonntag den 15. Juni 2003 in Straßburg. Der grenzüberschreitende Nahverkehr auf der Schiene zwischen den Städten Offenburg und Straßburg werde mit zusätzlichen Verbindungen der Ortenau-S-Bahn (OSB) weiter verbessert. Die Ortenau-S-Bahn sei das erste private deutsche Eisenbahnunternehmen, das Zugang zum Schienennetz der französischen Staatsbahn SNCF erhalte. "Mit dem heutigen Tag wird ein seit langem bestehender Wunsch auf beiden Seiten des Rheins Wirklichkeit", sagte Mappus weiter.

Neben dem deutlich verbesserten Fahrplanangebot kommen die Fahrgäste künftig auf der Strecke Offenburg - Straßburg durchgängig in den Genuss moderner Fahrzeuge. Neben den Triebwagen vom Typ "Regio-Shuttle", die bei der OSB zum Einsatz kommen, wird auch die SNCF die von ihr erbrachten Leistungen des "Métro-Rhin" auf die Bedienung mit neuen Triebwagen umstellen. "Das Land Baden-Württemberg unterstützt die Aufnahme des Verkehrs durch die finanzielle Förderung beim Einbau der zusätzlichen Sicherheitstechnik, die durch den Einsatz der deutschen Triebwagen auf dem französischen Netz notwendig wird", erläuterte Mappus. "Außerdem leisten wir Zuschüsse zum laufenden Betrieb." Er sei sich sicher, dass dieses Geld gut angelegt ist, um das Zusammenwachsen Europas am Oberrhein weiter zu fördern. "Nun ist es an den Bürgerinnen und Bürgern, mit dem Fahrschein über dieses neue Angebot abzustimmen", sagte Staatssekretär Mappus.

Anmerk.: In der Tat bringen die Neuerungen insbesondere den Reisenden der Schwarzwaldbahn und unserer Region enorme Anschlussverbesserungen in Offenburg nach Strasbourg. Zudem erübrigt sich auch das nochmalige Umsteigen in Kehl auf den EC bis Strasbourg, Zukünftige Zeitersparnis: ca. 30-60 Minuten ! Wir von ProBahn werden mit unserer Fahrkarte garantiert dafür in positiver Weise „abstimmen“.

Umweltverbände dürfen zum Bundesverkehrswegeplan Stellung nehmen

Gastbericht von Pro Bahn Allgäu

Umwelt- und Fahrgastverbänden wurde von offizieller Stelle die Gelegenheit gegeben, zum Entwurf des neuen Bundesverkehrswegeplanes Stellung zu nehmen. PRO BAHN Allgäu wird sich bei dieser Gelegenheit für eine höhere Priorität beim Ausbau der Strecke München - Lindau - Zürich aussprechen. Die bundesweite Koordination bei PRO BAHN übernimmt Herr Hartmut Buyken.

Im Entwurf des Bundesverkehrswegeplanes 2003 ist unter der Rubrik "Internationale Projekte" das Vorhaben "ABS München - Lindau - Grenze D/A" mit einer Investition von 100 Mio. € vorgesehen mit der Bemerkung, dass für dieses Vorhaben bereits eine Vereinbarung mit dem Nachbarland abgeschlossen ist. Dieses Vorhaben betrifft jedoch lediglich die notwendige Sanierung des Unterbaus sowie den Ausbau für Neigetechnikzüge für diese Strecke. Im Rahmen dieses Ausbaus besteht jedoch durchaus die Möglichkeit, die Strecke zweigleisig auszubauen und zu elektrifizieren. Bereits elektrifiziert ist der Abschnitt München - Geltendorf (S-Bahn-Verkehr); zweigleisig ausgebaut ist bereits der Abschnitt München - Buchloe. Ausgebaut werden müsste:
der Abschnitt Geltendorf - Lindau mit Oberleitung,
der Abschnitt Buchloe - Hergatz 2-gleisig.
Dieser notwendige Ausbau ist sowohl für den Personen- als auch den Güterverkehr erforderlich.

Personenverkehr:

Zur Zeit wird im ICE-Verkehr der Diesel-ICE VT 605 der DB zwischen München, Lindau und Zürich eingesetzt. (Anmerk.: Aufgrund einer aktuellen Verfügung des EBA sind diese Züge bis auf weiteres aus dem Verkehr gezogen !) Der Fahrzeugpark dieses Fahrzeuges ist jedoch knapp bemessen und die Kapazitäten sind insbesondere im Binnenverkehr St.Gallen - Zürich unzulänglich. Aus Schweizer Sicht ist daher die Elektrifizierung Lindau - Geltendorf und der Einsatz von ET 411 oder SBN-ICN wünschenswert. Überdies kann beim zweigleisigem Ausbau und der Elektrifizierung zwischen Lindau und München mit einer Verdichtung des Personen-Fernverkehrs und einem erheblichen Zeitgewinn gerechnet werden, was auch dringend nötig ist, denn: seit 02.05.03 besteht zwischen Zürich und München eine u.a. von Postauto Schweiz eingerichtete Buslinie, die planmäßig, leicht schneller ist als die Bahn (vgl. Neue Züricher Zeitung vom 03.05.03), obwohl es auf der Autobahn auf dieser Relation noch beträchtliche Lücken gibt, die aber geschlossen werden sollen. Hans-Peter Leu, der Leiter der Internationalen Personenverkehre der Schweizerischen Bundesbahnen (SBB), ist sogar bestrebt, die Eurocity-Züge anstelle über Feldkirch und Innsbruck dann über Bregenz und München nach Wien zu führen, weil die Umgehung der Arlbergbahn einen beträchtlichen Zeitgewinn verspricht - bei bestehendem Streckennetz (FAHRGAST Nr. 2/2003).

Güterverkehr:

Damit sich der Ausbau rechnet, muss nicht nur der Personenverkehr zwischen München und Lindau verdichtet werden, sondern auch der Güterverkehr. In der Schweiz wird derzeit die sog. "Neue Eisenbahn Alpen-Transversale" (NEAT) gebaut als eine wesentliche alpenquerende Transitstrecke. Wichtigste Teilprojekte der über 30 Milliarden teuren NEAT von Zürich nach Mailand sind der 35 Kilometer lange Lötschberg- und der 57 Kilometer lange Gotthard-Basis-Tunnel. Insbesondere Güter sollen dann von der Straße auf die Schiene verlagert werden. Bis etwa 2010/2012 soll die NEAT von der Schweiz fertig gestellt sein. Daher würde es Sinn machen, einen NEAT-Zulauf von München über Lindau und Bregenz bis nach Zürich einzurichten. Voraussetzung hierfür ist jedoch auch hier der zweigleisige Ausbau ab Buchloe in Richtung Westen sowie die Elektrifizierung des Abschnitts Geltendorf bis nach Lindau. Und auch die Schweiz gehört zu den Befürwortern des Ausbaus Geltendorf - Lindau. Die Eidgenossen sind sogar bereit, die Modernisierung in Bayern mitzufinanzieren. Dem Vernehmen nach handelt es sich um einen Betrag von immerhin 60 Millionen Euro (Süddeutsche Zeitung 12.04.03), den sie für den Bau der Oberleitung der Bundesrepublik Deutschland zur Verfügung stellen würden.

Im Entwurf des Verkehrswegeplanes 2003 steht unter "Internationale Projekte" unter Ziff. 6: "ABS München - Rosenheim - Kiefersfelden (-Grenze D/A) (=Zulauf Brennerbasistunnel, der frühestens für 2020 geplant ist und durch Realisierung der NEAT-Projekte in der Schweiz z.T. in Frage steht)". Durch NEAT könnte auch der Brenner-Basis-Tunnel (BBT) und damit der geplante Ausbau München - Kiefersfelden als Zulaufstrecke für den BBT obsolet werden.

DBAG und SBB einig: Mehr Züge zwischen Deutschland und der Schweiz

Pressebericht vom 11. Juli 2003

Zwischen Deutschland und der Schweiz sollen mittelfristig mehr Züge im schnellen Personenverkehr verkehren. Die Deutsche Bahn (DB) und die Schweizerische Bundesbahnen (SBB) unterzeichneten heute eine Absichtserklärung über den Ausbau des internationalen Fernverkehrs zwischen beiden Ländern.

Auf den wichtigsten Strecken zwischen Deutschland und der Schweiz soll daher bis zum Jahr 2007 ein grenzüberschreitender Taktverkehr eingerichtet werden. Geprüft wird außerdem die Verlängerung bestehender Linien – unter anderem in beliebte Feriengebiete der Schweiz. Die Absichtserklärung von DB und SBB nennt konkret folgende Maßnahmen:

- ICE-Linie Hamburg/Berlin – Frankfurt – Basel: Verlängerung nach Zürich im Zwei-Stunden-Takt ab 2005.
- Einführung einer EuroCity-Linie Frankfurt – Interlaken im Zwei-Stunden-Takt frühestens 2005.
- Erhebliche Verbesserung des Angebots auf der Strecke München – Lindau – Zürich: Zum Fahrplan 2007, wenn der deutsche Abschnitt für schnellere Neigetechnik-Züge ausgebaut ist, soll es sechs statt heute vier tägliche Züge je Richtung geben. Die DB wird sich außerdem dafür einsetzen, dass die Elektrifizierungslücke zwischen Lindau und Geltendorf so schnell wie möglich geschlossen wird. Danach sollen München und Zürich mindestens im Zwei-Stunden-Takt mit ICE-Niveau verbunden werden.

In ihrer Absichtserklärung entwickeln DB und SBB auch ein Szenario für zusätzliche mittelfristige Angebotsverbesserungen. Dazu zählen neue Direktverbindungen von Deutschland durch den künftigen Lötschberg-Basistunnel nach Brig im Oberwallis sowie die Verlängerung einer ICE-Linie nach Chur zur besseren Anbindung der Urlaubsregion Graubünden. Nach der Eröffnung des Gotthard-Basistunnels, voraussichtlich im Jahr 2015, werden sich nach Auffassung beider Partner außerdem interessante Perspektiven für einen schnellen Taktverkehr zwischen Frankfurt und Mailand ergeben.

Der Konkurrent – für 35,- Sfr im PostBus von Zürich nach München

In einem farbigen Flyer der in vielen der über 3.600 Schweizer Postfilialen ausliegt, wirbt PostAuto Schweiz zusammen mit EuroLines für bahnkonzurrenzierende Busfahrten von Genf nach Wien wobei die Teilstrecke Zürich-München besonders herausgestellt wird. Fahrplanmäßig benötigt der Bus 4 Std 10 Min. was so ziemlich genau der Fahrtzeit der EC-Züge entspricht. Abfahrt in Zürich ist täglich um 06:05 Uhr (erster EC um 07:33 Uhr) sowie um 18:15 Uhr (letzter EC bereits um 17:33 Uhr). Mittwochs und Sonntags wird auch um 11:00 gefahren. Reservation ist allerdings obligatorisch und begleitende Kinder sind keineswegs frei.

Nun fahren SBB-Züge im Wiesental (Basel Bad. Bf - Lörrach-Zell im Wiesental)

Communiqué vom 15.06.2003

Mit einem Festakt und einem grossen Volksfest auf dem Bahnhofplatz in Lörrach ist am Sonntag, 15. Juni 2003 die Betriebsübernahme der Wiesentalbahn durch die Schweizerischen Bundesbahnen SBB begangen worden. Die Rednerinnen und Redner lobten die Übernahme durch die SBB als «Meilenstein für die trinationale Regio-S-Bahn».

Die SBB hat im vergangenen Jahr vom Land Baden-Württemberg und dem Kanton Basel-Stadt den Zuschlag erhalten, die bisher von der DB Regio AG geführte Wiesentalbahn ab Mitte 2003 zu betreiben. Namentlich sind es die Strecken Basel Badischer Bahnhof–Zell im Wiesental und Weil–Lörrach mit einer Gesamtlänge von 33,5 Kilometer. Der Verkehrsvertrag zwischen dem Land Baden-Württemberg, dem Kanton Basel-Stadt und der SBB konnte am 21. Februar dieses Jahres unterzeichnet werden. Die SBB gründete in Deutschland eine eigene Gesellschaft, die SBB GmbH mit Sitz in Lörrach, die von Geschäftsführer Otfried Köhn geleitet wird.

Seit Sonntag setzt die SBB im Wiesental sechs Regionalfahrzeuge des in der Schweiz bewährten Nahverkehrs-Pendelzuges NPZ ein. Die zehnjährigen Kompositionen mussten mit den deutschen Sicherheitssystemen ausgerüstet werden. Zudem wurden 15 deutsche Lokomotivführer auf den für sie neuen Maschinen ausgebildet. Die Bahn fährt weiter wie bisher, mit gleichen Fahrausweisen und zu gleichen Preisen. Die SBB GmbH betreibt die Linien als Partnerin des Tarifverbundes Regionalverband Lörrach RVL. Partner für den Betrieb und den Verkauf sind die DB Netz, DB Station & Services sowie DB Reise & Touristik.

Der grosse Ausbauschritt der Wiesentalbahn erfolge auf Ende 2005, verkündete Benedikt Weibel in

Lörrach. Im Laufe des Jahres 2005 werden die neuen, von der SBB bestellten und finanzierten, Niederflurfahrzeuge des Typs FLIRT nach und nach eingesetzt. Gleichzeitig sollen fünf neue zusätzliche Haltepunkte gebaut werden, im Raume Lörrach-Schopfheim und in Riehen. Ausserdem werden durch die DB die Bahnsteige überall auf 55 Zentimeter ab Schienenoberkante angepasst. Dann wird es bei den neuen Fahrzeugen heissen: «eintreten statt einsteigen». Ab dem Fahrplanwechsel 2005/2006 von Mitte Dezember 2005 soll die Wiesentalbahn bis zum Bahnhof Basel SBB durchgebunden werden. Die Wiesentalbahn wird dann ein echter Teil des trinationalen [Regio-S-Bahn](#)-Systems.

Mobil ohne Auto - Folge 150 in den Gemeindemitteilungen von UHdingen-Mühlhofen Wanderung vom Bregenzer Wald übers Kleinwalsertal ins Allgäu

oder

Wo Ihr Auto nur stören würde

Zu dieser Ausgabe sollte es schon etwas ganz besonderes sein und so dachten wir an einen Ausflug der wirklich nur mit öffentlichen Verkehrsmitteln so machbar ist da Sie sonst Ihr Auto über eine Gebirgskette tragen müssten. Wir fahren also früh am Morgen mit dem Zug nach Dornbirn und nehmen am Bahnhofsvorplatz die Buslinie in den Bregenzer Wald nach Schoppernau/Warth. Auf dieser Busfahrt ist ein klein wenig Kondition und Ausdauer gefordert, dafür können sich die Augen und Sinne an den Bergen und Weilern schon richtig gütlich tun. Unser Ausstieg ist an der Talstation der Diedamskopf-Bergbahn in Schoppernau. Von dort nehmen wir die Kabinen-Gondelbahn bis zur Mittelstation (1540m). Wir folgen den gut markierten Bergwegen zum „Kreuzle“ = Diedamskopfsattel auf knapp 1800m. Nach dem wir den Ausblick ins nördliche Voralpenland genossen haben folgen wir der Ausschilderung Gerach-Sattel bzw. Schwarzwasserhütte. Der Weg führt nun durch ein Hochtal mit Tausenden von Arnika, stets den Hohen Ifen vor Augen. Nach Überquerung eines Bergbaches folgt ein leichter Anstieg sowie danach ein gemächlicher Abstieg zur Schwarzwasserhütte auf 1650m. Bis hierher sind es ca. 2,0-2,5h Gehzeit. Wir sind nun bereits im Kleinwalsertal und wählen je nach Kondition den weiteren Weg. Entweder talwärts dem Schwarzwasser folgend bis zum Ifen Parkplatz (ab dort mit Bus nach Riezlern bzw. Oberstdorf) oder den mit einem 200m Aufstieg verbundenen Weg rechterhand zur Ochsenhöfer Scharte (1850m) mit Abstieg nach Baad im Kleinwalsertal. Wir entscheiden uns für die letztere Variante, da der Aufstiegsweg sehr gut gerichtet ist und wir am Sattel mit einer phantastischen Sicht auf den Großen Widderstein belohnt werden. Ganz Verwegene entschließen sich von der Ochsenhofer Scharte den Gratweg zum Walmendinger Horn zu nehmen um danach mit der Seilbahn nach Mittelberg hinunter zu schweben. Wir hingegen wählen den Abstieg nach Baad (rund 800m Abstieg) der zunächst etwas steil durch Bergwiesen und danach auf gut gerichtetem, teils mit Treppenstufen versehenem schattigem Bergpfad in den Talbschluß des Kleinwalsertals hinunterführt. Hierbei haben wir den Großen Widderstein stets vor Augen. Unsere Zielmarke ist der 15:50 Uhr Bus ab Baad nach Oberstdorf.

Verkehrstage:

Sonntag

UHdingen-Mühlhofen	06.51
Lindau	07.45
Lindau	07.56
Dornbirn an:	08.15
Bus Bahnhofsvorplatz, Linie40	08:32
Schoppernau an:	09:48 weiter mit der Diedamskopf Bergbahn

Baad im Kleinwalsertal ab:	15:50	16:20
Oberstdorf Bahnhof an:	16:35	17:05
Zug ab Oberstdorf ab:	17:00	17:33
Zug Immenstadt an:	17:33	18:08
Zug Immenstadt ab:	17:58	18:18
Zug Lindau an:	18:52	19:14
Zug Lindau ab:	19:03	19:33
Überlingen Mitte an:	19:38	Fried.
Überlingen Mitte ab:	19:44	richsh.
UHdingen-Mühlhofen an:	19:51	21:04

Lassen Sie sich vom Umsteigen nicht erschrecken, die Tour funktioniert ! **Außer vom 2.8.03 bis 14.9.03, da infolge Bauarbeiten die zweigleisige(!) Strecke Hergatz-Immenstadt komplett gesperrt ist!**

