



ES GEHT LANGSAM VORAN AUF DER AUSSERFERNBAHN – HINTERGRUNDINFORMATIONEN ZU UNSERER FAHRT

Das Motto unserer Fahrt „es geht langsam voran auf der Außerfernbahn“ und der anschließenden Diskussionsrunde darf zweideutig gesehen werden.

- **POSITIV:** Nach jahrelangem Streit vor allem auf österreichischer Seite sind dank langfristiger Verträge die **Gerüchte über eine mögliche Stilllegung** der Außerfernbahn **endgültig verstummt**.
- **POSITIV:** Durch ein besseres Marketing, grenzüberschreitend gültige Fahrkarten oder z.B. die kostenlose Fahrradmitnahme im Zug fahren bereits jetzt deutlich **mehr Fahrgäste** mit der Außerfernbahn als in früheren Jahren.
- **NEGATIV:** Berufspendler, Geschäftsreisende konnten bisher nicht dazu bewegt werden, vom Pkw auf die Bahn umzusteigen, selbst für Schüler ist die Bahn manchmal **zu langsam** (Beispiel: Buszubringer Reutte - Nesselwang zum ABC-Schwimmbad) und stellt daher (noch) **keine Alternative** dar. Wie Sie dem vorstehenden „Zugbegleiter“ entnehmen und bei der Mitfahrt in unserem „Präsentationszug“ im wahrsten Sinne des Wortes „erfahren“ können, wird die Außerfernbahn auf ihrem deutschen (Allgäuer) Teilabschnitt von Kempten Hbf bis Pfronten-Steinach (Grenze) vor allem durch technisch ungesicherte Bahnübergänge ausgebremst.

Geht man davon aus, dass jede Langsamfahrstelle den Zug mindestens eineinhalb Minuten kostet (manche Langsamfahrstellen aber nur für eine Fahrtrichtung gültig), dürften allein durch die Beseitigung der „schlimmsten“ Langsamfahrstellen mehr als 10 Minuten Fahrzeit eingespart werden. Eine Anhebung der Geschwindigkeit (bisher: Gesamtstrecke = höchstens 60km/h) auf den wenigen geradlinigen Abschnitten (St. Mang – Durach, Nesselwang – Pfronten-Kappel, Pf-Ried – Steinach) dürfte eine Einsparung von weiteren 3 - 5 Min. Reisezeit ermöglichen.

Durch weitere Maßnahmen auf österreichischer Seite (zwischen Vils und Ehrwald), über die uns bei der Diskussion im Pfrontener Hof durch einen Mitarbeiter des Verkehrsverbundes Tirol (VVT) berichtet werden wird, können weitere 10-15 Minuten gewonnen werden, so dass von Kempten bis Garmisch-Partenkirchen insgesamt eine HALBE STUNDE FAHRZEIT gegenüber den heutigen Reisezeiten eingespart und dadurch ein attraktiverer Fahrplan mit guten Anschlüssen sowohl in Kempten als auch in Garmisch und praktisch keinerlei Wartezeiten mehr ermöglicht wird. Dies wird etwas Geld kosten (auf Tiroler Seite sind erfreulicherweise bereits Budgetmittel eingestellt), ist aber immer noch um ein Vielfaches billiger als aufwendige Neubaustrecken, wo oft wegen weniger als 10 Minuten Fahrzeit Milliardeninvestitionen aufgewendet werden.

Mittel- und Langfristig könnten darüber hinaus folgende weitere Massnahmen angegangen werden:

- Ausschließlicher Einsatz von modernen Triebwagen im Personenverkehr und Abstimmung der Fahrpläne darauf: Überwiegend fahren bereits Dieseltriebwagen vom Typ VT642 und Elektrotriebwagen der Baureihen ET624 und 625, jedoch werden „zwischendurch“ auch noch Fahrten mit dem älteren und schwerfälligen VT 628.2 abgewickelt, daher muss der Fahrplan derzeit noch auf diese langsameren Züge abgestimmt werden.
- sehr langfristig eventuell Linienkorrekturen (Begradigungen) bei den engsten Kurven.

- Die „beschleunigte“ Außerfernbahn bietet sich besser als bisher an für die Führung von Sonderzügen (z.B. Panorama-Express Lindau – Kempten – Pfronten – Reutte- Garmisch – Innsbruck – St. Anton – Arlberg – Bludenz – Bregenz – Innsbruck – Lindau) oder einer besseren Direktanbindung (Urlaubs-Express aus Ost- oder Norddeutschland mit Ziel Reutte oder Garmisch).

FAZIT

In der Entscheidungsfindung, ob und ggf. welche Mittel für einen moderaten Ausbau der Außerfernbahn (im deutschen Teil überwiegend Beseitigung von Langsamfahrstellen durch Bahnübergänge) Mittel zur Verfügung gestellt werden sollen, sollte auch die Tatsache berücksichtigt werden, dass für eine Region die Erreichbarkeit sowohl auf der Straße (im deutschen Teil weitestgehend durch die fertiggestellte A7 bereits erreicht) als auch auf der Schiene (hier besteht zumindest in Bezug auf die Außerfernbahn eindeutig erheblicher Nachholbedarf) von großer Bedeutung ist. Für das Image eines „High-Tech-Landes“ wie Bayern kann es nicht gerade zuträglich sein, wenn im Jahr 2005 die Durchschnittsgeschwindigkeit des Verkehrsmittels Eisenbahn auf einer Strecke lächerliche 30 km/h (wenn auch inkl. aller Aufenthalte) beträgt. Bei einer Betrachtung des Ist-Zustandes fällt übrigens auf, dass die Bahn im deutschen Teil noch etwas langsamer ist als in Österreich.

Fahrzeitenvergleich, Ist-Zustand: Winterfahrplan 2005

(dieser ist übrigens im deutschen Teil der Strecke, wie bereits erwähnt, noch etwas langsamer jener von 2004!)

Streckenabschnitt	Länge in km	Fahrplanmäßige Reisezeit 2005	Reisege- schwindigkeit
Gesamtstrecke Kempten (Allg) Garmisch-Partenkirchen	-93	2 Std. 45 Min.	33 km/h
Deutscher Teil Kempten (Allg) Pfronten-Steinach Grenze	-33	1 Std. 7 Minuten	29 km/h
Österreichischer Teil Schönbichl Ehrwald/Griesen Grenze	-45	1 Std. 12 Min.	41 km/h
Österreich: Relation Reutte Innsbruck	-105	2 Std. 25 Min.	43 km/h

Fahrzeitenvergleich, Soll-Zustand (Ziel-Zustand „Wunsch“-Fahrplan 200X):

Nach Realisierung aller in dieser Zusammenstellung genannten Maßnahmen und Beseitigung der doch sehr häufigen Langsamfahrstellen könnte **ungefähr** folgender neuer Ziel-Zustand erreicht werden.

Streckenabschnitt	Länge in km	Künftige fahrplanmäßige Reisezeit	Reisegeschwindigkeit
Gesamtstrecke Kempten (Allg) Garmisch-Partenkirchen	-93	1 Std. 55 Min.	48 km/h
Deutscher Teil Kempten (Allg) Pfronten-Steinach Grenze	-33	50 Minuten	39 km/h
Österreichischer Teil Schönbichl Ehrwald/Griesen Grenze	-45	56 Minuten	49 km/h
Österreich: Relation Reutte Innsbruck *	-105	knapp 2 Stunden	52 km/h

- *Die Anlieger im österreichischen Teil der Außerfernbahn interessieren sich bevorzugt für eine schnellere Verbindung (weniger als 2 Stunden) in „ihre“ Hauptstadt Innsbruck. Durch die in diesem Werk genannten Maßnahmen auf der Außerfernbahn sowie einige weiteren Verbesserungen auf der anschließenden Karwendelbahn (Garmisch – Mittenwald – Scharnitz – Innsbruck) sowie letztlich einen strafferen, intelligenten Fahrplan auf der Strecke zwischen Garmisch und Innsbruck sollte auch dieses Ziel erreichbar sein.*

WIR BITTEN UM DIE AKTIVE MITHILFE ALLER, DIESE ZIELE BALD ERREICHEN ZU KÖNNEN.

Weitere Informationen in dieser Mappe

- Broschüre „Vier Regionen – ein Ziel“ – die „Image-Broschüre“ der Außerfernbahn, herausgegeben vom Marketing-Beirat Außerfern unter redaktioneller Mitwirkung von FAHRGAST – PRO BAHN
-
- Allgemeine Informationen über die ehrenamtliche Arbeit der Interessenverbände FAHRGAST und PRO BAHN, darunter „Schwaben-Info“, „DER FAHRGAST“ u.a.
-

Zusammenstellung und V.d.s.i.P.:

grenzüberschreitende Arbeitsgruppe FAHRGAST – PRO BAHN Allgäu/Tirol, C/o Jürgen Schmid, Königplatz 14, D-87448 Waltenhofen,

Tel. 0(049)/8303/7650 + 921837 – Fax 7484, T-D1 Mobil: +491714885149,

Mail: Juergenschmid@web.de,

Internet: www.erlebnisbahn.at/ausserfernbahn,

www.pro-bahn.de/ausserfernbahn oder www.fahrgast-tirol.at

Weitere aktive Mitglieder:

Mmag. Martin Teißl, Pirchanger 73, A-6130 Schwaz in Tirol,

Tel. privat: 0 (043) 5242 / 65188 oder 63453, dienstlich (Uni Innsbruck, nur in dringenden Fällen: 0 (043) 512 / 2507-8632.

Mail: Martinteissl@gmx.at