



PRO BAHN
Ihr Fahrgastverband 
Arbeitsgruppe Allgäu / Tirol

Ihr Reiseplan

RB 5529

Außerfernbahn

Kempten (Allgäu) Hbf. – Durach – Nesselwang –
Pfronten Steinach

Präsentationsfahrt „Es geht langsam voran auf der
Außerfernbahn“ – Neuauflage am 25.10.2010

Stand: 20.10.2010

14.17 Km 0

Kempten (Allgäu) Hbf.

14.19: **Aufgelassener Bahnübergang Denzler-Villa:** Ehemaliger LA20-Bereich wurde 2009 aufgelassen, Trotzdem verkürzte sich die Reisezeit Kempten – St.Mang nicht

14.20 Km 1,8

St.Mang

Dieser Haltepunkt verfügt weder über Parkplätze, noch über einen überdachten Wartebereich oder einen Fahrscheinautomaten. Mit 15cm ist zudem die Höhe des teils sehr schmalen Bahnsteigs nicht adäquat

14.21: **Mögliche Geschwindigkeitserhöhung** von heute 60 auf etwa 80km/h oder mehr durch relativ gerade Streckenführung
Technisch nicht gesicherte Bahnübergänge bis Durach: 3

14.22 Km 3,8

Durach

Kreuzungsbahnhof

Der Wartebereich ist etwas minimalistisch und wie auch das Bahnhofsgebäude sanierungsbedürftig. Die Bahnsteige sind mit einer Höhe von rund 20cm nicht Qualitätskonform!

14.24: **Langsamfahrstelle Wenglings (20km/h):** landwirtschaftlicher Übergang. In Fahrtrichtung Reutte steht rechts Stützmauer, dadurch schlechte Sicht Richtung Süden. UNSER Zug wird weitgehend normal passieren, in der Gegenrichtung jedoch nur 20 km/h Zug-Geschwindigkeit möglich
Lösungsmöglichkeiten: Abtragen der Mauer, technische Sicherung, Einbahn
Weitere technisch nicht gesicherte Bahnübergänge bis Sulzberg: 1

14.25: Gefühlt schlechte Gleislage bis Sulzberg

14.26: **Langsamfahrstelle mit 20km/h** auf etwa 100 Meter

14.27 Km 6,9

Sulzberg

Kein Warteraum und kein Fahrscheinautomat vorhanden. Die Bahnsteighöhe beträgt nur 10cm (!) und Barrierefreiheit des Haltepunkts ist keine gegeben!

14.29: Langsamfahrstelle Sulzberg-Ried (20km/h): bestand wegen einer Frosthebung, **Behoben (Mai 2010)**
Technisch nicht gesicherte Bahnübergänge bis Jodbad Sulzbrunn: 2

14.31 Km 8,4

Jodbad Sulzbrunn

Kreuzungsbahnhof, Betriebshalt

Der Bahnhof ist seit 2008 nur noch Betriebshalt. Da fast alle Züge dort halten, wäre eine **Reaktivierung** sinnvoll, zumal die Auflassung nur mangelhaft argumentiert war. Gegenzüge warten wegen des Taktfahrplans bis zu 8 Minuten

Ausfahrt nur mit 30km/h, wegen nicht sichtbarem BÜ (durch Bahnhofsgebäude Verdeckt). **Lösungsmöglichkeit:** technische Sicherung

Weitere technisch nicht gesicherte Bahnübergänge bis Bodelsberg: 6

14.35 Km 11,9

Bodelsberg

Der ohnehin mangelhaft ausgestattete Haltepunkt mit 15cm-Bahnsteig, sollte **näher an den Ort verlegt** werden (etwa Km 11,2)

14.37: **Langsamfahrstelle Stellenmoos (20km/h):** technisch nicht gesicherter BÜ ohne Stauraum (es könnte ein Fahrzeug auf dem Gleis stehen und wegen Querverkehr nicht in die Hauptstraße einbiegen können), mündet in B309 ein. **Lösungsmöglichkeiten:** Einbahnregelung oder Verlegung

Weitere technisch nicht gesicherte Bahnübergänge bis Zollhaus: 3

14.40 Km 13,8

Zollhaus Petersthal

Haltepunkt, mit minimalistischer Ausstattung und 20cm-Bahnsteig

14.41: **Langsamfahrstelle Zollhaus (20km/h):** Sehr gefährlicher Übergang der Ortsstraße

14.43: **Langsamfahrstelle Multen (20km/h):** Sehr gefährlicher Übergang der Ortszufahrt

Weitere technisch nicht gesicherte Bahnübergänge bis Oy: 2

14.45: **Langsamfahrstelle Oy (20km/h):** Probleme mit der Entwässerung, **Beseitigung voraussichtlich noch 2010**

14.46 Km 17,6

Oy-Mittelberg

Kreuzungsbahnhof

Verbesserungswürdiger Wartebereich, Bahnsteig 2 nur 25cm, Bahnsteig 1: 38cm

14.50: **Langsamfahrstelle Haslach 1 (10km/h):** Unbeschränkte und absolut unübersichtliche Bahnübergänge, Sicherheitsrisiko (!!)

Die Sicherung dieser gefährlichsten Bahnübergänge der Strecke wurde von der Gemeinde Oy boykottiert

Lfst gilt in Fahrtrichtung Garmisch!

14.52

Km 19,8

Wertach Haslach

Haltepunkt ohne Warteraum

14.53: **Langsamfahrstelle Haslach 2 (10km/h):** Wiederum ein gefährlicher und unübersichtlicher Bahnüberweg ohne technische Sicherung

14.54: **Langsamfahrstelle Haslach 3 (30km/h):** technisch nicht gesicherter BÜ
Weitere technisch nicht gesicherte Bahnübergänge bis Maria Rain: 1

14.55

Km 21,6

Maria Rain

Haltepunkt unter der Wertachbrücke, absolut nicht barrierefrei, keine Parkplätze, kein Fahrscheinautomat, minimalistischer Wartebereich, etwas verwildert. Bahnsteighöhe: 20cm. In der Nacht NICHT beleuchtet- problematisch für Bedarfshalte!

Technisch nicht gesicherte Bahnübergänge bis Nesselwang: 4

14.57: **Langsamfahrstelle Nesselwang (10km/h!):** Seit einigen Wochen, Grund nicht bekannt, vermutlich Brückenschäden. In die Gegenrichtung müssen die Züge durch die Fahrtzeitverlängerung aus Sicherheitsgründen an einem technisch gesicherten BÜ anhalten.

Gilt von km 23,8 (Brückenbeginn auf der Bahnhofsseite) bis km 23,6

14.58

Km 23,9

Nesselwang

Kreuzungsbahnhof

Teilweise warten Züge bis zu 10 Minuten auf den Gegenzug

Keine Parkplätze, kein Wartesaal, kein WC, absolut marodes Empfangsgebäude,

Bahnsteige mit 15 und 20 cm nicht zeitgemäß

Für November 2010 ist ein Umbau der Gleisanlagen geplant

15.00: Zwischen Nesselwang und Pfronten-Kappel könnte die Streckengeschwindigkeit teilweise weiter erhöht werden. **Die Strecke wurde umgebaut, mehrere Bahnübergänge mit der Umfahrung Wank abgebaut**

15.04: Pfronten-Kappel: Mit dem Bau einer Umfahrungsstraße werden einige **Bahnübergänge aufgelassen** werden. Heute Richtung Norden eine **Langsamfahrstelle mit 30km/h**, ein **Haltepunkt Pfronten-Kappel** sollte wiederaufgebaut werden

Technisch nicht gesicherte Bahnübergänge bis Weißbach: Insgesamt 11!

15.06 Km 29,2

Pfronten-Weißbach

Minimalistischer Wartebereich, mangelnde Attraktivität, Bahnsteighöhe nur 10cm!
Busanschlüsse nach Füssen sind kaum bekannt!

Relativ langsame Fahrt bis Pfronten-Ried

Technisch nicht gesicherte Bahnübergänge bis Pfronten- Ried: 2

15.10-15.13 Km 30,6

Pfronten-Ried

Kreuzungsbahnhof

Bahnsteighöhe 15cm, eines der schönsten Bahnhofsgebäude der Strecke

15.14: **Bahnübergang Badstraße** (Ortsteil Ösch), übersichtlich, unbeschränkt, keine LA, aber schon zahlreiche schwere Unfälle, zum Teil mit Todesfolge
Beschleunigung auf 80-90km/h möglich!

15.15: **Neuerrichtung eines Haltepunkts Pfronten-Ösch möglich** (auch mit den ansässigen Firmen)

15.16: **Langsamfahrstelle Steinach 1 (30km/h)** wegen unübersichtlichem BÜ, Richtung Norden gültig, in Richtung Süden: 50km/h

Technisch nicht gesicherte Bahnübergänge bis Steinach: Insgesamt 7

15.16 Km 32,9

Pfronten-Steinach

Kreuzungsbahnhof

Sanierungsbedürftiges Empfangsgebäude, Bahnsteige mit 15cm!

Teilweise warten Fahrten bis zu 14Minuten auf Gegenzüge, auch an anderen Bahnhöfen!

Ab etwa 15.45 Podiumsdiskussion im Bistro 3B

Weitere Maßnahmen zwischen Pfronten und Garmisch:

Km 33,0 – 34,0 (ca.) Langsamfahrstelle (20km/h) wegen drei landwirtschaftlicher Überwege mit fehlendem Stauraum, auf etwa 500 Meter!

Staatsgrenze, Zuständigkeitsgrenze DB Netz / ÖBB

Km 0,45 Nicht technisch gesicherter BÜ

Km 0,5 Minimalistischer Haltepunkt Schönbichl: Ohne Beleuchtung, keine Uhr, etc.

Km 0,5 – 3,9 Vier nicht technisch gesicherte BÜs

Km 3,9 Bahnhof Vils: Teilweise erneuerungsbedürftig, Verlegung ins Ortszentrum sinnvoll möglich
Keine Ausfahrtsignale!

Km 3,9 – 7,6 (ca.) Unbeschränkte Zufahrten zur Fa. Schretter, zu einem Feld und zum Klärwerk,
Oberbauschäden (Lfst 30km/h)

Richtung Musau eine weitere Lfst mit 40km/h in Fahrtrichtung Reutte

Technisch nicht gesicherte BÜs zwischen Ulrichsbrücke und Musau: 4

Km 7,6 Haltepunkt Musau: Kein Bahnsteig, ohne Beleuchtung, ohne überdachte Wartemöglichkeit, gefährlich und ungesichert an einer Hauptstraße gelegen, etc. Neuer Bushalt etwas versetzt!

Km 7,6 – 10,4 Mehrere unbeschränkte BÜs (7), Mögliche Haltepunkte in Saba und Roßschläg,

Km 11,1 – 12,0 In der Gemeinde Pflach gibt es mehrere sehr gefährliche und unübersichtliche Bahnübergänge, es gibt hier nur Warnschilder (Leuchttafeln), aber keine Langsamfahrstelle mehr! Insgesamt 4 BÜs.

Oberbauschäden im Bereich der Lechbrücke

Km 12,0 Minimalistisch ausgestatteter Haltepunkt Pflach, noch nicht beleuchtet, **Kürzlich umgebaut!**
Daher: Neuer Bahnsteig (55cm), nicht überdachte Wartemöglichkeit

Km 12,0 – 14,0 Mehrere Feldwege mit fehlendem Stauraum bei Pflach, unbeschränkte Bahnübergänge, bei Reutte ein BÜ technisch gesichert, trotzdem Langsamfahrt wegen zweitem BÜ! Insgesamt 5 unbeschränkte BÜs in diesem Abschnitt

Km 14,39 / 0,0 Bahnhof Reutte in Tirol

Km 0,2 Bahnübergang: Vielleicht bessere Verkehrsbeeinflussung durch kürzere Schließzeit (heute mehrere Minuten pro Zug)

Km 0,4 Fußweg zum Schulzentrum, eventuell technische Sicherung sinnvoll. Heute: Umlaufsperr

Km 0,5 Haltepunkt Schulzentrum: Guter Bahnsteig, eventuell bessere Grundausstattung (Uhr, etc.), Ostausgang

Km 0,7 **Bahnübergang am Königsweg** wurde technisch gesichert

Km 1,9 - 2,3 hier verkehren die Züge nur mit 40km/h, ca. 400m, Zwei nicht gesicherte BÜs bis Bad K.

Km 3,6 Haltepunkt Bad Kreckelmoos: Dieser Halt **sollte regelmäßig angefahren werden!**

Km 4,4 – 4,5 Langsamfahrstelle mit 30km/h (Seit ca. Anfang Juni 2010)

Km 5,7 LA 10 für Güterzüge

Km 8,8 Haltepunkt Heiterwang sollte besser ausgeleuchtet werden
Ungesicherter BÜ in der Bahnhofseinfahrt

Km 9,8 – 10,8 Langsamfahrstelle mit 40km/h (300m) sowie drei BÜs ohne Sicherung

Km 13,1 – Bahnhof Bichlbach: Sanierungsbedürftiger Bahnhof, Neuer Bahnsteig, aber nicht für lange Urlaubszüge geeignet. Überdachte Wartemöglichkeit etwas abseits, in Bau. Neue Gleise, daher Langsamfahrstelle beseitigt, **Umbau 2010 (läuft)**

Km 14,9 – 15,2 **Langsamfahrstelle mit 20km/h Richtung Reutte**

Km 14,2 – 15,2 **Langsamfahrstelle mit 20km/h Richtung Garmisch**

Km 15,2 – 15,4 **Langsamfahrstelle mit 30km/h**

Km 15,0 – 16,4 Sicherung durch eine Lawinenverbauung möglich!

Insgesamt 8 technisch nicht gesicherte BÜs zwischen Bichlbach und Lähn!

Km 16,4 Attraktivierung des Haltepunkts Lähn
Km 16,4 – 17,2 Drei nicht technisch gesicherte BÜs!
Km 20,4 Sanierung des Bahnhofs Lermoos (**Voraussichtlicher Umbau: Verschoben auf 2011**)
Km 20,5 – 23,2 Spürbar schlechter Zustand der Infrastruktur, aber keine LA; 5 ungesicherte BÜs!
Km 23,3 Bahnhof Ehrwald: LA15 bei der Bahnhofseinfahrt, auf dem Viadukt 40km/h
(**Voraussichtlicher Umbau: Verschoben auf 2011**)

Km 25,0 – 30,45 Spürbar schlechter Zustand der Infrastruktur, aber keine LA, ein ungesicherter BÜ

Staatsgrenze, Zuständigkeitsgrenze ÖBB / DB Netz

Km 14,8 – 13,3 Drei technisch nicht gesicherte BÜs
Km 13,3 Griesen: Regelmäßiger Halt auch im Winter durch Streckenbeschleunigung
Km 13,3 – 9,1 Zwei technisch nicht gesicherte Bahnüberwege
Km 10,0 – 1,0 (DB) Streckenbeschleunigung auf der neu sanierten Strecke möglich!
Km 5,5 – 1,2 Drei technisch nicht gesicherte Bahnüberwege
Km 1,2 – 0,6 Zwei technisch nicht gesicherte Bahnüberwege

* Anm.: Kilometrierung der ÖBB weicht hiervon ab, hier: Fortführung der Strecke Kempten - Pfronten

Weitere Vorschläge:

Erneuerung der veralteten Stellwerke, z. B. in Vils, Reutte, Lermoos, Bichlbach, Nesselwang, etc.

Elektrifizierung der Strecke Reutte - Kempten

Impressum:

Veranstalter:

Grenzüberschreitende Arbeitsgruppe FAHRGAST - PRO BAHN Allgäu/Tirol,

Internet: www.erlebnisbahn.at/ausserfernbahn

Trägerorganisationen:

PRO BAHN Bayern e.V., Regionalgruppe Allgäu

und Arbeitskreis FAHRGAST Tirol

Internet: www.pro-bahn.de

Ihr Reiseplan:

Verfasst und Überarbeitet durch Jürgen Lechleitner, Version 20.10.2010

Kurzfristige Änderungen und Unvollständigkeiten sind möglich!

Vielen Dank für die freundliche Zusammenarbeit!



PRO BAHN
Ihr Fahrgastverband
Arbeitsgruppe Allgäu / Tirol