



**Zitat des Tages**  
**„Der eine will Neuschwanstein, der nächste einen Bunker.“**

Kißleggs Bürgermeister Dieter Krattenmacher über Anwohnerwünsche für die Loretosiedlung  
 SEITE 19

## Hoher Sachschaden bei Auffahrunfall

WANGEN (sz) - Vermutlich aus Unachtsamkeit ist am Dienstagmittag gegen 12.30 Uhr ein 35-jähriger Fahrer eines Citroën in der Ravensburger Straße auf einen haltenden weiteren Wagen einer 37-Jährigen aufgefahren. Das teilt die Polizei jetzt mit. Der Schaden an den beiden Fahrzeugen wird auf rund 10 000 Euro geschätzt. Die Beteiligten blieben unverletzt.

## Unbekannter zerkratzt Auto

WANGEN (sz) - Mit einem spitzen Gegenstand hat ein Unbekannter im Zeitraum von Freitagnachmittag bis Dienstagnachmittag die Beifahrerseite und die Motorhaube eines auf einem Geschäftsparkplatz in der Straße Am Klösterle abgestellten PKW zerkratzt. Wie die Polizei berichtet, verursachte er damit einen Schaden von rund 2000 Euro verursacht.

Zeugenhinweise werden an die Polizei Wangen, Telefon 07522 / 9840, erbeten.

## Grüß Gott!

## Eine große Portion schlechtes Gewissen, bitte

Noch gut eine Woche ist Fastenzeit. Und ich habe sie nicht durchgehalten. Denn: Ich war im Urlaub. Das ist für mich immer die beste Ausrede, gefühlt rund um die Uhr zu schleimen. Frühstück gehen hier, eine landestypische Spezialität da – kein Urlaub ohne mit mindestens fünf Kilogramm mehr auf den Hüften zurück zu kommen. Natürlich könnte ich jetzt im Alltag wieder zurückfinden in die genüssliche Fastenzeit, den Urlaub als einmalige Unterbrechung anschauen. Doch da macht mir tatsächlich mein Magen einen Strich durch die Rechnung: Der hat sich nämlich daran gewöhnt, alle zwei Stunden mit einer Mahlzeit gefüllt zu werden. Also schleime ich weiter. Mit einer Portion schlechtem Gewissen gratis dazu. (mag)



Steht bald unter Strom: die Bahnstrecke von Lindau nach München.

FOTO: PRIVAT

# Die Eidgenossen haben Dampf gemacht

Nach langem Hin und Her ist am Freitag der Spatenstich zur Elektrifizierung der Eisenbahnstrecke München-Lindau

Von Uwe Jauß

WANGEN - Noch ist der Himmel über den Gleisen des Wangener Bahnhofs frei. Kein Draht zerteilt die Sicht. Doch die Zeit, wie lange dies noch so sein wird, ist beschränkt. Am Freitag ist in Memmingen Spatenstich für die Elektrifizierung der Strecke von Geltendorf bei München über Memmingen nach Lindau. „Das ist längst überfällig“, meint Rentner Diethmar Althaus, der im kalten Wind auf dem Bahnsteig auf den Zug Richtung Hergatz wartet. Waldemar Vosseler, ein Gerüstbauer, verharrt indes im Bahnhofslokal. Er will in die selbe Richtung wie der Rentner. Der drahtige Mann sagt Ähnliches: „Mit der Elektrifizierung wird es nun auch Zeit.“

Lange genug hat es gedauert. Schon 1975 hatte die Deutsche Bahn beabsichtigt, die Strecke für das Fahren unter Strom aufzurüsten. Nach diesen ersten Vorstellungen wäre übrigens der historische Lindauer Bahnhof voll umfänglich auf der Insel geblieben, während jetzt die zentrale überregionale Haltestelle aufs Festland verlagert wird. Dies sei aber nur nebenher bemerkt. Jedenfalls geschah erst einmal nichts. Es war seinerzeit sogar im Gespräch, ob zumindest die Teilstrecke zwischen Memmingen und dem Bahnknoten Hergatz nicht stillgelegt werden sollte. Insider sagen, dass nur der Fernverkehr zwischen München und Zürich das Ende verhindert habe.

### „Kredit“ aus der Schweiz

Mit dem eidgenössischen Wirtschaftszentrum kommt die Schweiz als gewichtiger Faktor ins Spiel. „Ohne sie würde es wohl den Spatenstich am Freitag nicht geben“, glaubt beispielsweise Peter Stöferle, bei der Industrie- und Handelskammer Schwaben für Handel, Verkehr und Logistik zuständig. Für die Schweiz hat die Route von Zürich über St. Gallen, Bregenz, Lindau, Memmingen nach München eine spezifische Bedeutung. Sie ist für das Land ein weiterer Anschluss ans europäische Hochgeschwindigkeitsnetz im Bereich der Eisenbahn.

Von Zürich bis Lindau existieren bereits Oberleitungen. Mit Blick auf

die Reststrecke erklärten die Eidgenossen vor zwölf Jahren, sie würden eine Art Kredit für die Finanzierung des Ausbaus zur Verfügung stellen – aber nur, wenn das Werk dann auch bis 2020 fertig sei. Rund 50 Millionen Euro sollen es sein, die aus dem Nachbarland kommen.

Theoretisch wäre als Ausbauroute auch die historische bayerische Allgäu-Bahn von Lindau über Kempten nach München in Frage gekommen. Sie hat aber zwei Gleise. Entsprechend teurer wäre die Elektrifizierung geworden. Zudem bevorzugten die Eidgenossen die Route über Memmingen, weil sie kürzer ist. Ihr Geld wurde zudem gern genommen. 2008 unterzeichneten die Verkehrsminister beider Länder dann eine Absichtserklärung zur Elektrifizierung. Insgesamt wurde seinerzeit mit rund 210 Millionen Euro Gesamtkosten kalkuliert. Inzwischen liegt

die Summe bei 440 Millionen Euro. Rechnet man noch zusätzliche Maßnahmen wie den Umbau des Bahnknotenpunkts Lindau mit hinein, werden sogar mehr als 700 Millionen Euro in die Aufwertung der Strecke investiert.

### Mehr Geld für Lärmschutz

Von München bis zu dessen Vorort Geltendorf gibt es bereits Strom. Das heißt, es geht um die Elektrifizierung der restlichen 155 Kilometer bis Lindau. Die Verteuerung des Projekts liegt nach Angaben der Bahn unter anderem am Lärmschutz. Er wird weitaus umfassender sein als ursprünglich geplant. So plant die Bahn nun mit 25 Kilometern Lärmschutzwänden. Spürbar zu Buche schlägt auch ein höherer Sanierungsaufwand. Der Gleisuntergrund der im 19. Jahrhundert gebauten Strecke muss vielfach ausgetauscht werden.

Vorarbeiten laufen seit 2016. So wurden bereits zahlreiche Bahnübergänge bereits den neuen Bedingungen angepasst. Die nun beginnenden Hauptarbeiten betreffen vorerst den Abschnitt zwischen Memmingen und Geltendorf. An der Strecke von Leutkirch nach Lindau wird wohl erst ab 2019 gearbeitet. Mit allen Gleisbereichen zusammen, also auch jenen in den Bahnhöfen, werden 238 Kilometer elektrifiziert. Rund 3560 Oberleitungsmasten sind dazu nötig. Wenn alles wie geplant zum Dezember 2020 fertig sein sollte, wird sich die Fahrzeit zwischen München und Zürich um knapp eine Stunde auf drei Stunden und zehn Minuten verkürzen.

Bayerns Innenminister Joachim Herrmann (CSU), bisher auch für Verkehr zuständig, sieht in dem Bahnprojekt zudem noch die Chance, die „größte Diesel-Insel im deut-

schon Bahnnetz zwischen München, Ulm und dem Bodensee“ Schritt für Schritt auf Strom umstellen zu können. Beispielsweise wird von Ulm über Memmingen nach Oberstdorf nach wie vor mit Dieselloks gefahren. Herrmann begrüßt bei der Elektrifizierung zum einen die Möglichkeit, rascher vorwärts kommen zu können. Des weiteren preist er die bessere Umweltverträglichkeit. Winfried Karg, Vorsitzender des Fahrgastverbandes Pro Bahn, hat ins selbe Horn gestoßen. Die Strecke werden wesentlich attraktiver, glaubt er.

Skeptiker des Ausbaus befürchten indes, dass eine aufgewertete Bahnstrecke auch mehr lärmenden Güterverkehr auf die Strecke bringen könnte. Eine vor rund zehn Jahren veröffentlichte Studie der Industrie- und Handelskammer Schwaben berechneten bei einem entsprechenden Ausbau mit Ausweichgleisen eine Kapazität von bis zu 40 Güterzügen pro Tag. Dieser Ausbau unterbleibt aber. Auf der einspurigen Strecke, die zudem bei Lindau und St. Gallen unebene Steigungen hat, ist neben dem Personenverkehr nur wenig Raum für Güterzüge. Die Deutsche Bahn bremst dann auch stark. Sie geht von täglich höchstens sechs bis acht Güterzügen aus. Bisher sind es zwei oder drei. SEITE 3

## Haser: Auch „Software“ muss stimmen

Abgeordneter reagiert auf Verspätungen, Ausfälle und Platzmangel bei den Zügen

WANGEN/REGION (jps) - Nicht nur die Hardware, sondern auch die Software beim Bahnverkehr muss stimmen: So hat der CDU-Landtagsabgeordnete Raimund Haser auf das seit Jahresbeginn verschärfte Problem von Verspätungen, Zugausfällen und Platzmangel in den Wagen reagiert.

Raimund Haser wohnt mit seiner Familie in Immenried. Wegen der Nähe zum Bahnknotenpunkt Kißlegg nutzt der Abgeordnete nach eigenem Bekunden oft dienstlich die Bahn, etwa um zum Stuttgarter Landtag zu kommen. Vor diesem Hintergrund will er nicht den Stab über das Angebot der Bahn brechen, denn er sagt: „Ich weiß, dass Vieles funktioniert. Und wenn ich immer Auto fahren würde, würde ich mindestens jedes zehnte Mal im Stau stehen.“

Gleichwohl mahnt er im Gespräch mit der SZ Verbesserungen an, nachdem das Verkehrsministerium auf seine Anfrage hin eine Auswertung zu Verspätungen und Ausfällen in der Region seit Jahresbeginn vorgelegt hatte (die SZ berichtete). So fordert er den Einsatz von Zügen, in denen jeder Platz hat, mehr Zuver-

lässigkeit und Pünktlichkeit sowie eine Ausstattung, die dem 21. Jahrhundert entspricht – also eine bessere „Software“.

Dies müsse parallel zum Ausbau der „Hardware“ laufen, der mit dem Spatenstich zur Elektrifizierung der Allgäubahn am Freitag beginnt. Damit bekäme man auf Sicht Fahrpläne, die großstädtischen Charakter haben und zusätzliche Fahrgäste anlocken dürften. „Umso ärgerlicher sind Zugverspätungen“, sagt Haser. Gleiches gelte für Ausfälle. Hier müsse die Bahn Vorsorge treffen, denn:



Beim Zugverkehr in der Region muss auch die Software stimmen, sagt der CDU-Abgeordnete Raimund Haser.

FOTO: ROLAND RASEMANN

### Sperrungen 2018

- Geltendorf-Buchloe (11. Juni bis 2. Juli 2018),
  - Buchloe-Mindelheim-Memmingen-Leutkirch (23. März bis 10. September 2018),
  - Mindelheim-Sonthheim (10. September bis 15. Oktober 2018),
  - Bahnhof Kißlegg mit angrenzenden Strecken (2. November bis 5. November 2018),
  - Hergatz-Lindau (25. Mai bis 28. Mai 2018, 3. August bis 6. August 2018, 9. November bis 12. November 2018).
- Für die Abschnitte, in denen kein Zug fährt, bietet die Bahn einen Schienenersatzverkehr mit Bussen an. (sz)

# Fusion zeigt Wirkung: Bilanzsumme steigt überdurchschnittlich, fünf Prozent Dividende

Jahrespressekonferenz der neuen Volksbank Allgäu-Oberschwaben – Vorstände unterstreichen „positive Synergieeffekte“ – „Online-Filiale“ in Kißlegg

LEUTKIRCH/WANGEN (sts) - Keine Filialschließungen 2018, ein überdurchschnittliches Wachstum innerhalb des baden-württembergischen Genossenschaftsverbandes, auch dank der Fusion, und damit ein Anstieg der Bilanzsumme im Geschäftsjahr 2017 um 5,2 Prozent auf 2,1672 Milliarden Euro: Diese drei „Kernbotschaften“ hat die Volksbank Allgäu-Oberschwaben (VBAO) am Mittwoch ausgesendet. Die Höhe der Bilanzsumme katapultiert die VBAO auf Platz 15 unter den 180 Volks- und Raiffeisenbanken im Land.

Drei große Themenbereiche zu vermitteln, war den vier Vorständen Josef Hodrus, Georg Kibele, Stefan Scheffold und Werner Mayer in der neu strukturierten Verwaltungszentrale in Leutkirch wichtig: Dass die Fusion von Leutkircher Bank und

Volksbank Allgäu-West laut Hodrus „nicht so nebenher geht“, aber nach fast neun Monaten schon positive „Synergieeffekte“ zeige; weiter viele „Zahlen, Daten, Fakten“, die Scheffold und Kibele zusammenfassten; sowie den „Strategieprozess“.

Interessant für das laut Hodrus „Alleinstellungsmerkmal“ der Genossenschaftsbank, die 52 744 Mitglieder (bei 1774 Zugängen und 1569 Abgängen) hat, ist: Der Vorstand will der Vertreterversammlung im Juni die Auszahlung einer Dividende von vier Prozent sowie einen „Fusionsbonus“ von einem Prozent vorschlagen. Möglich sei dies dank 4,6 Millionen Euro Gewinn, mit dem die Bank laut Scheffold auch „den Zukunftsgaranten Eigenkapital und Rücklagen stärken“ wolle. Der „Verwaltungsaufwand“ sei dank der Fusion um

1,9 Millionen (minus 3,6 Prozent) auf 37,2 Millionen Euro gesunken.

### Gleicher Gewinn wie 2016

2016 erwirtschafteten beide Banken den gleichen Gewinn. Das Null-Prozent-Wachstum sei als Erfolg zu werten, weil der „Zinsüberschuss“ – Geld das die VBAO auf Kundeneinlagen gutschreibt, obwohl sie für diese Guthaben selbst Negativzinsen entrichten müsse – die Bilanz mit minus 4,2 Prozent belastet. „Das kann uns nicht gefallen, aber der Jahresendwert ist besser als die Planzahl zu Beginn 2017“, sagte Scheffold mit Blick auf die Niedrigzins-Politik.

Dass die VBAO „im Kundenkreditgeschäft trotzdem Zinsen generieren“ konnte, sei ein erster Erfolg der Fusion. Das Volumen der Kundeneinlagen stieg um 5,2 Prozent, kon-

krete um 79,2 Millionen Euro auf 1,594 Milliarden Euro. Fast 500 Millionen Euro stammen von Firmenkunden (16,9 Millionen Euro mehr als 2016), und nahezu 1,1 Milliarden Euro gehören Privatkunden (plus 62,3 Millionen Euro gegenüber 2016). „Wir sind bestens gerüstet“, bilanzierte Scheffold, die Summen seien ein Beleg für die Qualität der Beratung und das Vertrauen der Kunden in die Bank.

Ein „Riesenthema“ sind laut Vorstandssprecher Hodrus die Volumina im Versicherungsgeschäft: 21,6 Millionen Euro bei Renten-, 11,4 Millionen in fondsgebundenen Lebens- und Rentenversicherungen sowie 16,8 Millionen Euro in der betrieblichen Altersvorsorge hat die VBAO 2017 bewegt. Aufs Bausparen, laut Hodrus „wichtiger denn je“, weil sich Sparer 1,4 Prozent Schuldzinsen

sichern können, entfielen 88,6 Millionen Euro.

Mit dem Schwerpunkt im Privatkundenbereich habe die VBAO 144 Objekte mit einem Finanzvolumen von 29,2 Millionen Euro vermittelt. Aktuell projiziert sie in der Region „als Bau- und Erschließungsträger“ weitere 150 Bauplätze oder setze sie um, unter der bankeigenen Immobiliengesellschaft OSB entstünden knapp 40 Neubauwohnungen.

Kredite gewährte die Bank in Höhe von fast 1,53 Milliarden Euro: 97,2 Millionen (oder 6,8 Prozent) mehr als 2016. Das Volumen bei Firmenkunden stieg um 63,6 Millionen (plus 9,5 Prozent) auf 735,2 Millionen, bei Privatkunden um 33,6 Millionen (plus 4,4 Prozent) auf 794,2 Millionen Euro. Das Neukundengeschäft umfasste hier knapp 332 Mil-

lionen Euro mit 736 Firmenkunden und 2150 Baufinanzierungen. Verbunden damit waren auch „Zusagen im Fördermittelgeschäft“, sie stiegen um 11,5 Millionen Euro (plus 16 Prozent) auf fast 84 Millionen Euro.

Ihr Geschäftsgebiet hat die VBAO jetzt in vier Bereiche gegliedert mit sechs Selbstbedienungsterminals, 17 Geschäfts- und sieben Hauptstellen, darunter die drei Verwaltungssitze in Leutkirch, Wangen und Kißlegg. Die „Online-Filiale“ sitzt in Kißlegg, wo 25 Beschäftigte tätig sind. Von 456 Mitarbeitern, darunter 41 Auszubildende, mussten 77 den Standort wechseln, von fast 200 habe sich der Arbeitsplatz verändert, 15 Menschen verließen das Unternehmen. Eine anonyme Befragung hat laut Scheffold ergeben, dass die Mitarbeiter die „Fusion für richtig halten“.