

PRO BAHN *Post*

Rundbrief von PRO BAHN Oberbayern

April 2011



Integral mit BOB-Chef Seeger und den Vorsitzenden von Bundes- und Landesverband im Bahnhof Freising
(Bild: E. Lauterbach)

- Kurznachrichten – Seite 2
- Traun-Alz-Bahn: Rückzug oder Offensive – Seite 3
- Bericht vom Bundesverbandstag 2011 – Seite 4
- Fahrgastpreise 2011 – Seite 5
- Verkehrspolitik „erfahren“ – Seite 7
- Standardisierte Bewertung 2,0 für „L-L“-Lösung? – Seite 8
- Doppelstock im Fernverkehr – Seite 10

Kurznachrichten

Vorläufiger Baustopp für Stuttgart 21

Nach einer Pressemeldung der DB (<http://www.deutschebahn.com/site/bahn/de/presse/presseinformationen/ubd/ubd20110329.html>) will diese bis zur Konstituierung der neuen Landesregierung in Baden-Württemberg keine neuen Fakten bei Stuttgart 21 schaffen – weder in baulicher Hinsicht noch durch die Vergabe von Aufträgen.

Deutsche Bahnfahrer zahlen die höchsten Steuern

Zum Auftakt der Internationalen Tourismusbörse (ITB) in Berlin hat die Allianz pro Schiene die europaweit einzigartig hohen Mehrwertsteuersätze kritisiert, die Deutschland auf grenzüberschreitende Bahnfahrkarten erhebt. Mehr dazu in einer Pressemitteilung vom 8. März (<http://www.allianz-pro-schiene.de/presse/pressemitteilungen/2011>).

Modellbahnverein erwirbt Bahnhof Peißenberg

Wie im letzten Heft berichtet, ist das weitere Schicksal der Bahnhöfe Mittenwald, Murnau, Dießen und Utting nach dem Rückzug des ursprünglichen Investors noch unklar. Für den Bahnhof Peißenberg, der ebenfalls seit Anfang 2010 zum Verkauf ausgeschrieben war, hat sich ein Käufer gefunden. Der Bahnhof wurde im März vom Modell-Bahn-Club Pfaffenwinkel e.V. (<http://www.mbcpfaffenwinkel.de>), der im Bahnhof seine stationäre Modellbahnanlage betreibt, als Vereinsheim erworben. Das Vereinsheim ist jeweils samstags ab 15 Uhr auch für Besucher geöffnet. Ein Teil des Gebäudes wird weiterhin für den Bahnbetrieb reserviert bleiben.

SEV bei der Münchner Trambahn

Im April beginnen die von der MVG geplanten Gleiserneuerungsarbeiten im Münchner Trambahnnetz. Den Anfang machen Arbeiten am Nordbad vom 11. April bis vsl. 15. Mai. Ab dem 18. April wird auch an der Linie 19 gebaut – zwischen Willibaldplatz und Pasing Marienplatz wird sie durch Busse ersetzt. In den Sommerferien wird dann wegen Fernwärmebauarbeiten und weiteren Gleisarbeiten der SEV auf der Linie 19 auch Richtung Innenstadt ausgeweitet (http://www.mvg-mobil.de/presse/2011-03-04_mvg-pressemeldung.pdf)

... und im Werdenfels

Vom 3. April (11 Uhr) bis 8. April (23 Uhr) ruht mal wieder der Schienenverkehr im Werdenfels: Schienenersatzverkehr gibt es auf der Ammergaubahn (Murnau–Oberammergau) und zwischen Uffing und Eschenlohe. Die Züge ab München nach Uffing fahren ca. 30 Minuten früher! Die genauen Fahrpläne gibt es unter <http://bauarbeiten.bahn.de/KBS/960>.

Weitere aktuelle Meldungen gibt es unter <http://www.pro-bahn.de/aktuell/>.

Traun-Alz-Bahn: Rückzug oder Offensive?

Die bisher einzige bayerische Streckenreaktivierung Hörpolding–Traunreut im Dezember 2006 steht unter keinem guten Stern. Hatte die Bayerische Eisenbahngesellschaft (BEG) rund 1000 Fahrgäste pro Tag erwartet, dümpelt das Fahrgastaufkommen seit der Eröffnung bei ca. 300 Bahnkunden. Die Ursachen liegen auf der Hand: Der schienenparallele Busverkehr im Halbstundentakt wurde nach der Betriebsaufnahme unverändert beibehalten – unterstützt durch einen entsprechenden Beschluss des Traunsteiner Kreistags. Dazu kommen unterschiedliche Tarife bei Bus und Bahn sowie die noch ausstehende Einrichtung eines Haltepunkts Traunstein Nord – eine Summe handwerklicher Mängel, die den Misserfolg begründen.

Jetzt hat der Freistaat mit einem Schreiben Landrat und Bürgermeister entlang der Strecke aufgeschreckt: Noch in diesem Jahr müsse die BEG entscheiden, ob der SPNV auf der Traun-Alz-Achse ab 2013 vom Freistaat abbestellt wird. Alternativ stellt die BEG auch eine Offensiv-Strategie in Aussicht, die einen Stundentakt auf der Schiene Traunstein–Mühldorf mit Flügelzügen Hörpolding–Traunreut vorsieht. Voraussetzung dafür ist aber, dass der Landkreis als Aufgabenträger den Busverkehr in Ordnung bringt; das heißt, die Anschlüsse der Regionalbusse in Traunreut an den Stadtverkehr und den Regionalverkehr auf die Schiene abstimmt und den Parallelverkehr einschränkt.

Traunsteins Landrat Steinmaßl reagierte auf das BEG-Schreiben nach Medienberichten „stinksauer“ und sieht sich zu Unrecht als Schuldiger für das Desaster dargestellt. Er verweist dabei auf die Buslinienkonzessionen, die die Regierung von Oberbayern den Busunternehmen erteilt. Zur Erklärung dieser Argumentation ein kleiner Exkurs: Oberbayernbus und andere betreiben ihre Linien meist als konzessionierte Linien „eigenwirtschaftlich“. Weil gesetzlich verankerte Zuschüsse für den Schülerverkehr und andere Ausgleichszahlungen, z.B. für die Schwerbehindertenbeförderung, für den Betrieb ausreichen, muss der Aufgabenträger (Landkreis) keine weiteren Zuschüsse leisten. Das ist für die Landkreise sehr bequem und vor allem kostengünstig, da Oberbayernbus starke und schwache Linien gemeinsam „eigenwirtschaftlich“ betreibt. Teuer wird es erst, wenn der Landkreis eigene Vorstellungen bei der Ausgestaltung des Busverkehrs umsetzen möchte, die aus Sicht des Verkehrsunternehmers nicht mehr „eigenwirtschaftlich“ erbracht werden können. Es liegt auf der Hand, dass angesichts knapper Kassen die Landkreise sehr schnell zur „Einsicht“ gelangen, den Busunternehmen lieber freie Hand zu lassen.

Trotz dieser politischen Relikte wie dem Konzessionsrecht steht der Landkreis – und hier liegt der Irrtum (oder ist es nur eine faule Ausrede?) von Landrat Steinmaßl – als Aufgabenträger in der Verantwortung. Er erstellt den Nahverkehrsplan, der für alle – auch für konzessionierte Buslinien – verbindliche Vorgaben bezüglich Fahrplan und Tarife macht. Und genau das ist es, was nun im Landkreis

Traunstein passieren muss: Ein abgestimmtes Konzept für Bahn und Bus entlang der Traun-Alz-Achse muss erstellt werden und im Nahverkehrsplan festgeschrieben werden. Am 12. April soll ein Treffen der Verantwortlichen stattfinden und das weitere Vorgehen beschlossen werden. Wie die politische Mehrheit sich entscheiden wird ist aber unklar, es steht „Spitz auf Knopf“ für Traunreut und die Traun-Alz-Bahn, wie SüdostbayernBahn-Chef Christoph Kraller konstatiert.

Während der Traunreuter Bürgermeister Parzinger das Offensiv-Konzept umsetzen möchte, fordert z.B. die Gemeinde Nußdorf vehement die Stilllegung der Strecke. Der Wortführer dort behauptet sogar, dass der Landkreis „Millionen beim Fenster rausschmeißt“ – trotz seines akademischen Titels ist ihm entgangen, dass der Freistaat die Züge bestellt und bezahlt. Schon 2008 hat sich der Landkreis nicht mit Ruhm bekleckert, als man die Ausweitung des Zugangebots zwischen Hörpolding und Garching verhinderte. Auch damals hat sich Steinmaßl in einem Schreiben an PRO BAHN für nicht zuständig erklärt, war aber nicht in der Lage zu erläutern, wer – und warum – ein Problem mit ein paar zusätzlichen Zügen hat.

Natürlich steht es dem Landkreis zu, sich für das eine oder andere Konzept zu entscheiden. Möglicherweise findet das „Bahnland Bayern“ auch ohne den Landkreis Traunstein statt. Der Gesetzgeber in Bayern müsste aber endlich die Aufgabenträgerschaft für den ÖPNV klar regeln und alte Zöpfe wie das Konzessionsrecht, das genauso überflüssig wie die erteilende Behörde ist, endlich abzuschneiden, damit die Zuschüsse nicht am Aufgabenträger vorbei an die Unternehmen fließen.

Norbert Moy

Bundesverbandstag 2011

Wechsel im Vorstand und 30 Jahre PRO BAHN

Der Bundesverbandstag, das höchste Gremium von PRO BAHN, fand dieses Jahr am 19. März in Freising statt. Auf der Tagesordnung standen für die Delegierten der Landesverbände unter anderem Nachwahlen zum Bundesvorstand und zum Schiedsgericht.

Der amtierende Schatzmeister Dr. Klaus Schröter wollte, wie schon im Vorjahr beabsichtigt, nach 15 Jahren Amtszeit in den „Ruhestand“ gehen. Insgesamt war Klaus Schröter – abgesehen von Unterbrechungen in den Jahren 1989 und 1994–1995 – seit März 1984 Mitglied des Bundesvorstandes! Neuer Schatzmeister wurde der bisherige stellvertretende Bundesvorstand Marcel Drews aus Alt Rehse. In das damit freigewordene Amt des stellvertretenden Vorsitzenden wurde Alexander Drewes aus Kassel gewählt. Neuer Vorsitzender des Schiedsgerichts wurde Holger Jansen aus Berlin.

Außerdem wurde eine vom Landesverband Baden Württemberg vorbereitete Resolution zu Stuttgart 21 verabschiedet, in der nochmals auf die verkehrlichen Nachteile von Stuttgart 21 hingewiesen wurde. Zugleich ist die Resolution ein Bekenntnis zur Neubaustrecke Stuttgart–Ulm. Der vollständige Text der Resolution ist unter http://www.pro-bahn.de/sub_index.php?n=s&ziel=s21/bvt_beschluss.htm nachzulesen.

Da PRO BAHN am 28. März 1981 gegründet wurde, stand der diesjährige Bundesverbandstag auch unter dem Zeichen „30 Jahre PRO BAHN“. Vor 30 Jahren war PRO BAHN angetreten als Retter der Bundesbahn – damals war das nur auf die Hauptstrecken beschränkte „betriebswirtschaftliche Netz“ in der Diskussion. Inzwischen, so der PRO BAHN-Bundesvorsitzende Karl-Peter Naumann, hat sich PRO BAHN als Verbraucherschutzverband zum „Retter der Fahrgäste“ gewandelt.

Zum Abschluss der Veranstaltung gab Klaus Schröter einen Rückblick auf die Gründungszeit von PRO BAHN vor 30 Jahren. Damals in den 1980er Jahren gab es allerorten Streckenstilllegungen und zahlreiche örtliche Initiativen zur Rettung der lokalen Bahnlinien. So setzte sich auch der Gründer von PRO BAHN, Paul Straka, gegen die Stilllegung der Nebenbahn von Wuppertal-Steinbeck nach Wuppertal-Cronenberg ein. Paul Straka erkannte jedoch, dass es auch galt, über den örtlichen Tellerrand hinauszuschauen. Nach drei vergeblichen Anläufen zur Gründung eines Dachverbandes für die vielen örtlichen Initiativen gründete er schließlich am 28. März 1981 einen neuen bundesweit tätigen Verein, eben PRO BAHN. Paul Straka verstarb im November 1989 im Alter von nur 55 Jahren. Unter seinem Nachfolger Kurt Bielecki konnten sich wieder verstärkt regionale Gruppierungen etablieren, so auch der Regionalverband Oberbayern aus der von Karlheinz Rößler und Burkhard Hüttl gegründeten Regionalgruppe München.

Fahrgastpreise 2011

Seit 2005 verleiht PRO BAHN jährlich den deutschen Fahrgastpreis an Personen, Organisationen oder Betriebe, die sich für einen kundenfreundlichen und attraktiven Öffentlichen Verkehr eingesetzt haben. Die Fahrgastpreise werden jeweils im Rahmen des PRO BAHN-Bundesverbandstages verliehen, der in diesem Jahr im Raum München stattfand. Organisiert wurde die Veranstaltung heuer vom Regionalverband Oberbayern und dem Landesverband Bayern.

Die Preisverleihung fand am 18. März im MVG Museum in München statt, das einen würdigen Rahmen für die Veranstaltung bot. Ausgezeichnet wurden in diesem Jahr

- Gunther Mackinger, Salzburg AG, für die hohe Fahrgastorientierung, den ausgezeichneten Betrieb und den erfolgreichen Wiederaufbau der Pinzgauer Lokalbahn

- Herbert König, Münchner Verkehrsgesellschaft, für den hochwertigen und fahrgastbezogenen Nahverkehr in München, die Revitalisierung der Trambahn sowie Verbesserungen und Ausbauten trotz schwierigster Finanzlage
- Heino Seeger, Bayerische Oberlandbahn, für die hohe Qualität der Bayerischen Oberlandbahn, das deutliche Ansprechen von Problemen auch mit und gegenüber der Politik und die beeindruckenden Fahrgastgewinne
- Cornelia Irmer, 1. Bürgermeisterin der Stadt Geretsried, für den Einsatz, Hartnäckigkeit und Geschick beim Vorantreiben der S-Bahn nach Geretsried
- der Förderverein Ilztalbahn e.V. für die Wiederinbetriebnahme der Ilztalbahn Passau–Freyung, das Engagement für umweltfreundliche touristische Verkehre und für die vielen ehrenamtlich geleisteten Arbeitsstunden
- Christoph Kraller, Südostbayernbahn, für die hohe Qualität und Fahrgastorientierung, und den kontinuierlichen Ausbau und die Optimierung der Eisenbahninfrastruktur.

Zum Zeichen, dass der „Chef“ allein nichts bewirken kann, nahm SOB-Chef Kraller den Preis gemeinsam mit einer Delegation von SOB-Mitarbeitern entgegen.



Die Preisträger C. Irmer, H. Seeger, C. Kraller und H. König mit dem Bundes- und dem Regionalvorsitzenden; G. Mackinger und die Vertreter der Ilztalbahn mussten wegen des weiten Heimwegs leider schon bald wieder abreisen (Foto E. Lauterbach)

Ein Ehrenpreis, der stellvertretend an 5 Zugbegleiter überreicht wurde, wurde an die Eisenbahnerinnen und Eisenbahner aller Bahngesellschaften verliehen, für ihre zahllosen Überstunden im Winter 2010/11 für die Aufrechterhaltung des Betriebs.

Weitere Informationen zu den einzelnen Preisträgern gibt es im Internet unter <http://www.pro-bahn.de/fahrgastpreis>.

Renate Forkel

Abschlussexkursion Bundesverbandstag

Verkehrspolitik „erfahren“

Der Fahrgastpreis 2011 von PRO BAHN ehrte zwei regionale Bahnunternehmen, die unter ganz unterschiedlichen Bedingungen mit Erfolg Personenverkehr auf der Schiene betreiben: zum einen die BOB, eine Veolia-Tochter mit Sitz in Holzkirchen, und die SOB, eine Mittelstandsoffensive im DBAG-Konzern in Mühldorf. Was lag also näher, bei der Abschlussexkursion des PRO BAHN Bundesverbandstags die beiden Konzepte buchstäblich zu erfahren – mit einer Sonderfahrt entlang von Isar, Inn und Mangfall.

Mit dem Integral der BOB führte die Fahrt von Freising über Landshut, Mühldorf, Rosenheim und Holzkirchen nach München. Das Fahrzeug ist auch nach 13 Jahren Einsatz immer noch einmalig im Hinblick auf seine technischen Eigenschaften: BOB-Geschäftsführer Heino Seeger ließ es sich nicht nehmen, das Konzept und Betrieb den Fahrtteilnehmern persönlich zu erläutern. Immerhin 57 Rechnereinheiten je Zug vereinigen sich beim Kuppeln in weniger als einer Minute mit dem Flügelzug zu einem Netzwerk, und das – nachdem die bekannten Anfangsprobleme überwunden waren – mit hoher Zuverlässigkeit. So ist die BOB mit ihren umsteigefreien Verbindungen zu einer der beliebtesten Bahnen im bayerischen Oberland geworden: statt der prognostizierten 5600 fahren heute bis zu 17000 Fahrgäste täglich mit der BOB. Ein Problem ist inzwischen, dass das Fahrzeugkonzept des Integrals nicht mehr verfügbar ist und die BOB die dringend benötigten Fahrzeuge nicht nachbestellen kann.

Die SOB setzt bei den Fahrzeugen dagegen auf bewährte Technik. Ihre Stärke als DB-Mittelstandsoffensive ist der Zugriff auf ihre Infrastruktur, die konsequent modernisiert und ausgebaut wird, wie SOB-Chef Christoph Kraller erläuterte, der in Mühldorf den Sonderzug bestieg. Neue Leittechnik, Beseitigung technisch nicht gesicherter Bahnübergänge und Verbesserung der Bahnhöfe mit barrierefreien Bahnsteigen stehen hier auf der Agenda. Fahrgastorientierte Lösungen werden bevorzugt: So konnte nach Einrichtung der Fernsteuerung der Fahrdienstleiter im Bahnhof Vilsbiburg als Fahrscheinverkäufer weiterbeschäftigt werden. Mit der Erhöhung der Streckengeschwindigkeit auf 120 km/h wurde 2009 der Stundentakt zwischen Mühldorf und Landshut realisiert.

Gemeinsamkeiten haben beide Wettbewerber: Engagierte Eisenbahner, die Verwurzelung in der Region sowie ein funktionierender Fahrgastbeirat gehören bei beiden zum Erfolgsrezept.

Auch die einheimischen PRO BAHN-Aktiven konnten von Ihren Aktivitäten berichten: Edmund Lauterbach thematisierte den Nicht-Ausbau der überlasteten Strecke München–Landshut, während Thomas Kauderer bei der Durchfahrt in Wasserburg den (teilweise) erfolgreichen Kampf von PRO BAHN gegen die Stilllegung des „Filzenexpress“ erläuterte. Auf der Mangfallstrecke zwischen Ro-

senheim und Holzkirchen berichteten die Rosenheimer PRO BAHNER Wolfgang Günther und Günther Polz von langwierigen Bemühungen um die Modernisierung der Strecke, die ab 2013 von Veolia unter der Ägide von Heino Seeger betrieben werden wird. Auch der Güterverkehr kam nicht zu kurz: PRO BAHN-Güterverkehrsexperte Odo Stüttgen erläuterte, wie die Strecke Landshut-Rosenheim als Zulauf Richtung Tauern und Brenner den überlasteten Bahnknoten München entlasten könnte. Das wird insbesondere im Hinblick auf den geplanten Ostkorridor im Seehafen-Hinterlandverkehr von Bedeutung werden, der zwar die Elektrifizierung Hof-Regensburg, aber noch keine Fortsetzung Richtung Süden vorsieht.

PRO BAHN bedankt sich bei der BOB und der SOB, die diese gelungene und interessante Rundfahrt durch Oberbayern ermöglicht haben!

Norbert Moy

Schon wieder: neue Variante zum S-Bahn-Tunnel

Standardisierte Bewertung 2,0 für „L-L“-Lösung?

Fast war es ein Krimi; Indiskretionen haben PRO BAHN Oberbayern in den Besitz von Unterlagen gebracht, die – wie schon öfters zuvor – eine vollständig neue Überplanung des Projektes Zweiter S-Bahn-Tunnel enthüllen.

Es wird eng um die bisher bekannten Pläne; sind sie doch in Kreisen der Anlieger stark umstritten, und es gibt zahlreiche Einsprüche. Außerdem liegt das Projekt nur knapp über der kritischen Grenze der Standardisierten Bewertung von 1,0 – schon geringfügige neue Erkenntnisse oder Auflagen könnten es kippen. Damit der unbedingt notwendigen zweiten S-Bahn-Stammstrecke nicht das gleiche Schicksal droht wie dem Transrapid, haben Planungsreferat und Deutsche Bahn in aller Stille eine weitere Alternative vorbereitet. Die Erfahrungen der Geheimpolitik um „Stuttgart 21“ haben uns trotz schwerer Bedenken bewogen, diese uns zugespielten neuen Überlegungen sofort der Öffentlichkeit vorzustellen, damit eine gesellschaftliche Diskussion und demokratische Beteiligung frühzeitig einsetzen kann.

Erinnern wir uns: Die Tunnellösung für eine neue S-Bahn-Stammstrecke wurde immer weiter „verschlankt“, um die Kosten zu senken und die Rentabilität zu verbessern. Zu retten war das Projekt am Ende gerade noch als Express-Röhre mit nur zwei Zwischenbahnhöfen in großer Tiefe. Nach den neuen Plänen trifft nun dieser Gedanke einer schnellen Durchmesserstrecke seine endgültige Lösung: Der künftig vorgesehene Tunnel spart die Innenstadt vollständig aus. Als echte Expresslinie wird die Röhre auf die gesamte Länge Laim-Leuchtenbergring erweitert, daher der interne Arbeitsname „L-L“, und soll ohne Zwischenhalt das Stadtzentrum unterfahren.

Die Vorteile sind nach Ansicht der Planer unübersehbar: Da die Oberfläche an keinem Punkt berührt wird, kann die Strecke in große Tiefe abtauchen, und mit Protesten der Einwohner ist kaum mehr zu rechnen, weil, „niemand weiss, wer genau den Tunnel unter sich hat“, wie ein Mitarbeiter des Planungsbüros sagte, der nicht genannt werden möchte. Damit entfällt nicht nur der Aufwand für den Bau tief gelegener Haltepunkte, sondern auch künftig für den Betrieb von Rolltreppen, Beleuchtung und Belüftung, so dass sich die Mehrkosten für den längeren Tunnelabschnitt innerhalb weniger Jahre amortisieren sollen.

Die Fahrzeit zwischen den Zufahrten wird ohne Zwischenhalte erheblich beschleunigt, auf einer Strecke von ca. 16 km um mindestens zehn Minuten. Das spart Fahrzeugumläufe. Gerade in den stark belasteten Innenstadtbahnhöfen entstehen die größten Zeitverluste bekanntlich durch Fahrgastwechsel, die nun entfallen können. Der Verlust an Reisenden aufgrund der entfallenden Halte am Hauptbahnhof und am Marienplatz wird leicht durch die genannten Einsparungen aufgewogen. Fachleute betonen, wegen der extremen Tieflage des neuen Tunnels werde allemal der Großteil der Fahrgäste weiterhin lieber die bestehende Stammstrecke nutzen, die neue Verbindung werde also nur für den Transit genutzt. Für die „L-L“-Trasse erhoffen sich Experten daher einen Nutzen-Kosten-Wert von nahezu 2,0. Der einzige Nachteil ist die Notwendigkeit, dass die durchlaufenden Expresszüge der Linien S3 und S7 den neuen Tunnel im Osten nur über Spitzkehrenfahrten erreichen können, im Westen die S7 sogar doppelt. Weitere Anpassungen des Netzes sind also zu erwarten.

Die Einzelheiten der Trassierung liegen noch nicht fest; wie unsere Informanten mitteilen ist eine Möglichkeit, dass sie genau unterhalb der Südspange verlaufen soll. Der Vorteil von „L-L“ sei, dass der Bauherr DB Netz auf der gesamten Strecke als Grundeigentümer baurechtlich nach eigenem Gutdünken vorgehen kann. Die Bauarbeiten könnten weitgehend unbemerkt ablaufen. Mit einer Trassierung unter der Sendlinger Spange wäre auch der weit westlich gelegene Tunnelleingang bei Laim erklärt. So könnte man ohne Genehmigungen vollendete Tatsachen schaffen und erst mit der Einweihung der fertigen Strecke zu überraschen. Man hat wohl aus Stuttgart gelernt, dass es günstiger ist, erst alle unterirdischen Anlagen fertigzustellen, ehe man an der Oberfläche etwas verändert.

Da diese Nachrichten auch uns von PRO BAHN sehr kurzfristig erreicht haben, gibt es noch keine Verbandsmeinung zum neuen Sachstand. Danach wird die Stadt- und Kreisgruppe auf ihrem regulären Treffen am 1. 4. suchen; eine rege Teilnahme unserer Mitglieder, aber auch außenstehender Interessenten ist erwünscht, damit wir schnell eine öffentliche Stellungnahme beschließen können. Außerdem wird PRO BAHN Oberbayern bei dieser Gelegenheit ab 20.00 Uhr auf einer Pressekonferenz in unserer Geschäftsstelle in München, Agnes-Bernauer-Platz 8, den Inhalt der uns bisher vorliegenden Dokumente der Öffentlichkeit ausführlich vorstellen.

Michael Werner

Doppelstock im Fernverkehr

Aber bitte mit Köpfchen

Auch im Intercity Verkehr wird es in Deutschland ab 2013/14 Doppelstockzüge geben. Die „Komposition“ (wie das unsere Schweizer Nachbarn nennen) besteht aus: einem Steuerwagen mit Niederflureinstieg im Unterstock (55 cm über Schienenoberkante, mit Mehrzweckabteil für Rollis und Fahrräder), vier Mittelwagen mit Hochflureinstieg über den Drehgestellen, einer davon mit erster Klasse, sowie einer Lokomotive der modifizierten Baureihe 146. Siebenundzwanzig dieser Garnituren sind bestellt.

Mit rund 110 Sitzplätzen gegenüber den 125 Plätzen in der Nahverkehrsversion soll auch ein fernverkehrsgemäßer Komfort geboten werden. Die Fahrzeuge sollen bis zu 160 km/h laufen, wobei eine Anhebung der Höchstgeschwindigkeit auf bis zu 185 km/h geplant ist. Ältere IC-Fahrzeuge sollten aber nicht verschrottet werden wie seinerzeit leider viele IR Wagen, sondern als Reserve und für Spitzenzeiten und Engpässe vorgehalten werden.

Bemerkenswert ist in diesem Zusammenhang, was die Hauszeitschrift DB mobil 3/2011 auf Seite 54 vermerkt: „60 Prozent aller Reisenden im Fernverkehr stammen nicht aus den Metropolregionen, die durch ICE-Linien miteinander verbunden sind“.

Dass man auf bewährte Bauarten setzt, dürfte eher positiv zu bewerten sein, geriet doch manches Hightech-Fahrzeug schon zum unkalkulierbaren Abenteuer für Fahrgäste und Verkehrsunternehmen. Leider hat die Sache auch ein paar Haken ...

Zwar sind Doppelstöcker sowohl in der Schweiz als auch in Frankreich seit einigen Jahren im Fernverkehrseinsatz. Es eröffnen sich aber einige ungeklärte Fragen: Abweichend von der Empfehlung der UIC erhöhte die DB zahlreiche Bahnsteige auf 76 cm über Schienenoberkante. Rollstuhlfahrer dürften damit alles andere als glücklich sein, denn weder über die Hochflureinstiege der Mittelwagen noch über die dann zu tief liegenden Einstiege im Unterstock der Steuerwagen ist ein stufenfreier Zugang möglich. Das betrifft auch andere mobilitätseingeschränkte Fahrgäste: Da ist einfach jede Stufe eine zuviel. Nicht nur bei den vom IC im Ergänzungsnetz bedienten Urlaubs- bzw. Kurorten kann dies ein nicht zu unterschätzender Faktor bei der Verkehrsmittelwahl werden. Mit fahrzeuggebundenen Einstieghilfen wie auf dem Präsentierteller herumgeschwenkt zu werden, ist zwar ein technischer Notbehelf, aber alles andere als diskriminierungsfrei.

Niemand verlangt, auf einen Schlag Tausende von Verkehrsstationen im Bundesgebiet auf einen Schlag barrierefrei zu bekommen, aber wenn – nicht zuletzt mit Hilfe der öffentlichen Hand – schon in Bahnsteige und Fahrzeuge investiert wird, dann doch bitte sinnvoll: Nach 175 Jahren Eisenbahngeschichte sollte da schon

mehr möglich sein, zumal die Technik einfachste pragmatische Lösungen zulässt. Man denke beispielsweise nur an das kurze aufgehöhte Bahnsteigstück in Böblingen bei der Schönbuchbahn, an die „Jumbo- Wagen“ der Bern-Lötschberg-Simplon-Bahn (aus alten Einheitswagen „maßgerecht“ mit Niederflurteil samt Einstiegen zusammengeschnaidert) oder an die waggonbaulich geradezu geniale „Brückenträgerkonstruktion“ der Regioshuttle RS 1, die prinzipiell sogar unterschiedliche Einstieghöhen im gleichen Fahrzeug zulassen würde: Optionen, die in der Fachpresse ausführlich beschrieben, aber hierzulande nur wenig genutzt wurden.

Thomas Kauderer

Herausgeber: PRO BAHN Regionalverband Oberbayern e.V., Agnes-Bernauer-Platz 8, 80687 München; Telefon 089 / 53 00 31, Fax 089 / 53 75 66, <http://www.pro-bahn.de/oberbayern/>.

Verantwortliche Redakteure: Andi Barth, Renate Forkel. Elektronisch ist die Redaktion über pbp-redaktion@muenchen.pro-bahn.de erreichbar, die Abonnentenverwaltung über pbp-abo@muenchen.pro-bahn.de.

PRO BAHN Post im Internet: <http://www.pro-bahn.de/oberbayern/pbp/>

Jahresabonnement der gedruckten Version durch Überweisung von 12 Euro auf das Konto 37 20 730, Sparda Bank München (BLZ 700 905 00), Internetversion für Mitglieder kostenlos.

Alle Rechte vorbehalten. Beiträge, die mit vollem Namen gekennzeichnet sind, geben nicht unbedingt die Meinung der Redaktion bzw. des Verbandes wieder.

Termine anderer Veranstalter

PRO BAHN-Termine und allgemeine Hinweise siehe nächste Seite

- Fr. 01.04. 16 Uhr; Salzburg, „Stieglbräu“, Hotel Imlauer, Rainerstraße 12-14; **Salzburger Plattform der Verkehrsinitiativen**; Info: 00 43/664/411 8223, <http://www.salzburger-verkehrsplattform.org> unter „Treffen“
- Sa. 09.04. 8:15 Uhr; München Hbf. (Abfahrtsgleis Ri. Ingolstadt, Abfahrt 8:29 Uhr); **Exkursion** „Zum geschichtsträchtigen Eichstätt im Altmühltal“; Veranstalter: Bund Naturschutz, Führung/Info: Eugen Reißing (PRO BAHN), 089/700 46 08.
- So. 24.04 und Mo. 25.04.; Bad Endorf (10:00, 13:00, 16:00 Uhr, So. auch 18:30 Uhr)/ Obing(8:30(nur Mo), 11:45, 14:15 und 17:15 Uhr); **„LEO-Dampfzugwochenende zu Ostern“**; Info: <http://www.chiemgauer-lokalbahn.de>, Tel.: 08821/64 999 64
- Fr. 06.05. 16 Uhr; Salzburg, „Stieglbräu“, Hotel Imlauer, Rainerstraße 12-14; **Salzburger Plattform der Verkehrsinitiativen**; Info: Siehe Termin am 01.04.

PRO BAHN-Termine

PRO BAHN Geschäftsstelle: Agnes-Bernauer-Platz 8, 80687 München. Telefon 089/53 00 31, Fax 089/53 75 66. Tram 19 Agnes-Bernauer-Platz oder je 10 Minuten Fußweg: S-Bahn Laim, U5 Laimer Platz.

Allgemeine Treffen: Aktiventreffen am 1. und 3. Mittwoch im Monat ab 19.00 Uhr in der Geschäftsstelle, Stammtisch am letzten Mittwoch im Monat ab 19.30 Uhr im „Zwinger-
eck“, Rumfordstr. 31, 80331 München (S-Bahn Isartor, Tram 17/18 Reichenbachplatz).

Änderungen und weitere Termine finden Sie unter http://www.pro-bahn.de/bayern/index_termin.htm.

Fr. 01.04. 19 Uhr; Geschäftsstelle; **Stadt- und Kreisgruppe München**

Mo. 04.04., Mo. 11.04., und Mo. 18.04.; 19 Uhr; München; Richard-Strauss-Brunnen, Neuhauser Str. 8, voraussichtlich weiterhin „Schwabenstreich“; bei akzeptablem Wetter ab ca. 18:30 **PRO BAHN-Infostand**, Info: <http://www.schwabenstreich.info>

Mi. 06.04. 19 Uhr; Geschäftsstelle; **Aktiventreffen**

Mi. 06.04. 18:30 Uhr; Bad Reichenhall, „Avalon-Hotel“ Bahnhofplatz 14; **Monatstreffen** des Verkehrsforums Berchtesgadener Land; Info: K.H. Löw (08651/5788, Karl-HeinzLoew@t-online.de), M. Behringer (08654/50804)

Fr. 08.04. 18:30 Uhr; Eichstätt, Cafe „Paradeis“, Am Marktplatz 9; **Stammtisch der Kreisgruppe Eichstätt**; Info: Stefan Hanauska (Stefan.Hanauska@altmuehl.net)

Do. 14.04. 19 Uhr; Rosenheim, „Mail-Keller“, Schmettererstr. 20; **Stammtisch der Stadt- und Kreisgruppe Rosenheim**; Info: Wolfgang Günther (080 62/4027), Günther Polz (080 63/7928)

Mo. 18.04. 19:30 Uhr; Augsburg, Zeughaus, Zeugplatz 4; vsl. **PRO BAHN-Treff Schwaben**; Thema noch nicht bekannt; Info: W.Karg@bayern.pro-bahn.de, 082 51/53 887

Mi. 20.04. 19 Uhr; Geschäftsstelle; **Aktiventreffen**

Mi. 27.04. ab 19:30 Uhr; München; Gaststätte Zwinger-**eck**; **Stammtisch**

Do. 28.04. 19 Uhr; Weilheim, GH Holzworm, Münchner Str. 36; **Stammtisch der Kreisgruppe Weilheim-Schongau**; Info: Norbert Moy (0881/638 131, n.moy@bayern.pro-bahn.de)

Mi. 04.05. 19 Uhr; Geschäftsstelle; **Aktiventreffen**

Mi. 04.05. 18:30 Uhr; Bad Reichenhall, „Avalon-Hotel“ (Nebenzimmer), Bahnhofplatz 14; **Monatstreffen** des Verkehrsforums Berchtesgadener Land; Info: Siehe Termin am 06.04.

Fr. 06.05. 19 Uhr; Geschäftsstelle; **Stadt- und Kreisgruppe München**

• **Leider wurde im letzten Heft ein falscher Termin für das Treffen der Stadt- und Kreisgruppe München im April angegeben, der korrekte Termin ist der 01.04.!**

Termine anderer Veranstalter siehe vorherige Seite