

Aktuelle Informationen aus Oberbayern im Herbst 2003



ET 423 als S-Bahn in Unterschleißheim. Die Transrapid-Planungen verhindern den dringend notwendigen Ausbau dieser Bahnstrecke. (Foto: Edmund Lauterbach)

PRO BAHN
Ihr Fahrgastverband



Liebe Mitglieder,
sehr geehrte Damen und Herren,

ein ereignisreiches Jahr liegt hinter uns. Als Stichworte seien PEP, BahnCard 50, Transrapid oder auch Entfernungspauschale genannt. Zeit für uns, ein wenig zurück zu blicken, was sich getan hat, und woran wir mitgetan haben. Dieses Heft soll auch Ihnen ermöglichen, diesen Blick mitzutun. Wir hoffen, Sie finden Interesse an diesem Blick. Wie im letzten Jahr stellt der erste Teil einen „normalen“ Tätigkeitsbericht dar, während im zweiten Teil Themen vertieft behandelt werden, die uns in der letzten Zeit Anlaß zur Diskussion und teilweise auch Sorge boten.

Das neue Tarifsysteem der Deutschen Bahn hat insgesamt dem System Schiene geschadet. Wir hatten davor gewarnt und konnten dies doch nicht verhindern. Auch wenn wir uns inhaltlich am Ende durchgesetzt haben, ein anderer Ablauf wäre uns lieber gewesen.

In das Thema Fahrgastrechte kommt Bewegung. Immer weniger wird akzeptiert, daß wir Fahrgäste bei Problemen und Verspätungen weitgehend rechtlos darstehen. Auch dies ist ein Thema, das zwar zum einen bundesweit ist, andererseits bei uns in Oberbayern Auswirkungen hat und bei dem wir uns an der bundesweiten Diskussion beteiligen.

Schwerpunkt waren natürlich die oberbayerischen Themen: Beim S-Bahn-Ausbau und der Flughafenanbindung haben wir die öffentliche Diskussion mitgeprägt. PRO BAHN kümmert sich aber auch um die weniger prestigeträchtigen Fahrgastthemen: Sei es das mangelhafte Fahrplanangebot an „kleinen“ Bahnhöfen oder die vernachlässigten Zweigstrecken in der Region.

Die Lektüre dieses Hefts zeigt: PRO BAHN ist seit Jahren eine feste Größe in der Verkehrspolitik. Wir werden das Geschehen im öffentlichen Verkehr auch künftig kritisch begleiten.

Mit freundlichen Grüßen

Der Vorstand

gez. Norbert Moy

gez. Renate Forkel

gez. Thomas Kauderer

gez. Andreas Barth

gez. Robert Huber

gez. Andreas Frank

Tätigkeitsbericht

Mit einer Vielzahl an Aktionen hat PRO BAHN auf Verbesserungen für die Fahrgäste gedungen und die Öffentlichkeit über Verbesserungen oder auch Fehlentwicklungen informiert. Ein wesentlicher Teil unserer Aktivitäten ist jedoch hinter den Kulissen. Im folgenden stellen wir an Beispielen unsere Arbeit vor.

BahnCard 50

Letztes Jahr sah es noch so aus, als wenn die BahnCard mit 50% Rabatt dauerhaft abgeschafft werden wird. Doch die Deutsche Bahn hat bei ihrem Versuch erkennen müssen, daß die BahnCard 50 wirklich für viele Fahrgäste wertvoll ist – und musste sie deshalb nolens volens wieder einführen.

Dies ist ein ganz wesentlicher Erfolg von PRO BAHN.

Die Abschaffung der BahnCard 50 hätte uns in Oberbayern besonders getroffen, da es hier keinen flächendeckenden Verkehrsverbund gibt. Daher haben wir uns inner- und außerhalb von PRO BAHN besonders stark engagiert. Wir von PRO BAHN waren die ersten, die die geplante Abschaffung der BahnCard 50 kritisiert hatten, und in Oberbayern begann die Kritik daran innerhalb von PRO BAHN. Als Speerspitze der Kritik waren wir auch Anfeindungen ausgesetzt, doch die Wünsche der Fahrgäste haben uns den Rücken gestärkt.

Bahnstrecke München – Garmisch

Die Probleme an der Bahnstrecke München – Garmisch (– Landesgrenze) sind seit Jahren Dauerbrenner.

Der Fahrplan, der im Dezember 2002 eingeführt wurde, ist trotz hoher Mehrleistungen faktisch gescheitert. Die Fahrgäste waren und sind nicht bereit, langsame Züge, lange Standzeiten in den Bahnhöfen und schlechte Anschlüsse hinzunehmen. Nachdem unsere Warnungen im Vorfeld ignoriert wurden, hat PRO BAHN bereits im Frühjahr 2003 Betreiber und Besteller eigene Fahrplanvorschläge vorgelegt. Mittlerweile wurden diese im Grundsatz von der Bayerischen Eisenbahngesellschaft übernommen. Damit hat sich PRO BAHN an dieser Strecke ein weiteres Mal durchsetzen können – immer für die Fahrgäste und immer im Gespräch und gemeinsam mit den Kommunen und den lokalen Abgeordneten.

Zudem musste die Deutsche Bahn ihre Pläne aufgeben, Kreuzungsbahnhöfe abzubauen. Statt dem ist jetzt der stückweise Neubau eines zweiten Gleises zwischen Tutzing und Murnau geplant – über die Prioritäten diskutieren wir noch. Auch dieses Thema werden wir weiterverfolgen und sind gespannt, ob diesmal unsere Warnungen akzeptiert werden, bevor das Kind in den Brunnen gefallen ist.

Fortschreibung Regionalplan

Die Planungsregion München schreibt das Kapitel Verkehr ihres Regionalplanes fort. Dieser Plan ist Basis für alle Maßnahmen der Öffentlichen Hand. PRO BAHN konnte mehrere Verbesserungen im Sinne der Fahrgäste erreichen. So wird jetzt beispielsweise ein Ausbau der Eisenbahnstrecken zum Flughafen gefordert und der Transrapid abgelehnt, Neufahrner Gegenkurve und Erdinger Ringschluß statt der Marzlinger Spange gefordert und auch ein flächendeckendes Netz von Güterverladepunkten gehört im aktuellen Entwurf zu den regionalplanerischen Zielen.

Transrapid

Auch wenn eigentlich schon seit Beginn der Diskussion um einen Transrapid zwischen dem Münchner Hauptbahnhof und Flughafen die verkehrliche Unsinnigkeit bekannt ist, wird trotzdem weiter geplant. Mittlerweile konkretisieren sich die Nachteile für die Fahrgäste immer stärker: So sind wesentliche Verschlechterungen der Verkehre zwischen München und Mühldorf / Rosenheim zu erwarten, weil die geplanten Transrapid-Hocheinführung in den Münchner Hauptbahnhof zu Gleisabbau und Kapazitätsreduzierung führt.

PRO BAHN hat deswegen in mehreren Stellungnahmen das Projekt kritisiert und auf die Benachteiligung der S-Bahn und ihrer täglich über 700.000 Fahrgäste hingewiesen (zum Vergleich: beim Transrapid unter 17.000 Fahrgäste täglich).

Freihaltung zweites Gleis in Ebersberg

Aufgrund der Stellungnahmen von PRO BAHN hat die Stadt Ebersberg entschieden, dauerhaft den Platz für ein zweites Gleis für die Bahnstrecke Grafing – Ebersberg im Stadtgebiet freizuhalten. Dadurch werden Chancen für die Zukunft gewahrt. Dies ist eines von mehreren Beispielen, bei denen durch die Arbeit von PRO BAHN kleine, unspektakuläre Entscheidungen getroffen werden. Diese Entscheidungen wirken positiv für die Fahrgäste und erhalten Chancen und Handlungsfreiräume für die Zukunft.

Flughafenanbindung – PRO BAHN-Konzept wird offiziell

In der Flughafenregion um Freising und Erding hat PRO BAHN erneut einen Erfolg errungen. Der bayerische Verkehrsminister Wiesheu stellte in einer Pressekonferenz zum verbesserten Schienenanschluß des Flughafens ein Modell vor, das den Kernaussagen des PRO-BAHN-Konzepts vom September 2002 entspricht. Nach Presseberichten wurden die Vorschläge von Lokalpolitikern „begeistert“ aufgenommen und stießen sogar bei der Deutschen Bahn AG auf Zustimmung. Dies läßt eine zügige Umsetzung erwarten.

Ausgangspunkt der Ideen ist eine verbesserte Anbindung Nordostbayerns an den Flughafen. PRO BAHN hat von Anfang an besonderen Wert darauf gelegt, die

Interessen des Flughafenumlands zu berücksichtigen. Das jetzt von Wiesheu unterstützte Konzept sieht vor, die S6 von Erding über den geplanten Erdinger Ring-schluß zum Flughafen und weiter über eine neue Verbindungskurve nach Freising zu verlängern.

Holz auf die Schiene

PRO BAHN konnte zusammen mit einer lokalen Bürgerinitiative erreichen, daß die Altholztransporte zum Biomassekraftwerk in Anglberg bei Zolling (Landkreis Freising) grundsätzlich auf der Schiene durchgeführt werden. Wesentlicher Baustein war, daß wir den Kontakt zu einer Logistikfirma vermitteln konnten, die auf Basis ihrer Konzepte und eines vorhandenen Systems zeigen konnte, wie ein solcher Transport effizient durchgeführt werden kann. Dies hat dem Auftraggeber Eon erst den Blick auf solch innovative Verfahren eröffnet und damit zusammen mit dem öffentlichen Druck eine Lösung ermöglicht.

Geschäftsstelle

Ein wichtiger Bestandteil der Geschäftsstelle sind die Bibliothek und Zeitschriften als nützliche Informationsquellen. Wir bedanken uns ganz ausdrücklich bei allen unseren Mitgliedern, Fördermitgliedern und Spendern, die durch ihre Unterstützung unsere Arbeit ermöglichen, und bei allen Aktiven, die sich in ihrer Freizeit für PRO BAHN einsetzen.

Unsere Aktiven in München haben seit Anfang dieses Jahres eine besondere Herausforderung: Die Zahl der Fahrgäste, die uns ihre ganz persönlichen Probleme mit der Deutschen Bahn und anderen Verkehrsunternehmen schreiben, ist sprunghaft gestiegen. Anfangs war beherrschendes Thema das neue Tarifsystem, mittlerweile stehen Themen wie Fahrkartenkauf, auch im Zug, und Vorgehensweise der Deutschen Bahn bei Uneinigkeit über den Fahrpreis im Vordergrund.

Kontakte zur Politik und Verkehrsbetrieben

Um die Interessen der Fahrgäste erfolgreich vertreten zu können, halten wir Kontakt zu Verantwortlichen in Politik, Verwaltung und Verkehrsbetrieben. Auch in verschiedenen Nahverkehrsbeiräten und im Fahrgastbeirat beim MVV ist PRO BAHN vertreten, wir nehmen Stellung zu Bebauungsplänen und in anderen Verfahren. Der Einsatz für Erhalt und Verbesserung von Strecken erfolgt häufig in Zusammenarbeit mit Bürgermeistern und anderen kommunalen Mandatsträgern.

Studie zur zweiten S-Bahn-Stammstrecke: Mega-Projekt mit fraglichem Nutzen

Seit Anfang des Jahres liegen die Ergebnisse der vertiefenden Untersuchung zur geplanten zweiten S-Bahn-Stammstrecke vor. Untersucht wurde nur noch eine Tunnelösung und nicht die von PRO BAHN schon vor 15 Jahren geforderte S-Bahn-Südumfahrung. Diese wird von Minister Wiesheu aufgrund einer zweifelhaften früheren Studie abgelehnt (siehe PRO BAHN-Post 04/2001).

Die Gutachter der jetzigen Studie schlagen einen Expresstunnel vor. Die neue Stammstrecke beginnt in Laim, hat am Hauptbahnhof und am Marienhof jeweils eine Zwischenstation, und verzweigt sich im Osten zum Leuchtenbergring und zum Ostbahnhof. Alle Züge in und aus Richtung Giesing nutzen die neue Stammstrecke via Ostbahnhof. Weitere durch den neuen Tunnel geführten Linien berühren den Ostbahnhof nicht mehr, sondern fahren direkt über Leuchtenbergring bzw. enden dort.

Haltepunkte an der Friedenheimer Brücke, unter dem geplanten „Arnulfpark“ und an der Maximilianstraße wurden von den Gutachtern geprüft, aber negativ bewertet. Die aus Fahrgastsicht wichtigen Umsteigeknoten Donnersbergerbrücke und Max-Weber-Platz standen aufgrund der Vorgaben gar nicht mehr zur Diskussion.

Die Studie untersucht am Hauptbahnhof alternativ eine Station 16 Meter unter der Oberfläche, im Gebiet zwischen Arnulfstraße und Elisenstraße, sowie eine Station 40 Meter unter der Oberfläche rechtwinklig unter dem Bahnhof von U1 und U2. Wegen größerer technischer und juristischer Risiken, bautechnischer Nachteile und der Tatsache, daß die eigentlich notwendige Lösung mit Mittel- und Seitenbahnsteigen nicht machbar ist, schneidet die Alternative nördlich der Arnulfstraße etwas schlechter ab.

Am Marienhof vergleicht die Studie eine Bahnhofslage oberhalb des Tunnels von U3 und U6 und eine Lage unterhalb der U-Bahn-Tunnels. Während für die Fahrgäste die höhere Lage hier eindeutige Vorteile bringt, wirkt sie sich auf die technischen und rechtlichen Risiken nachteilig aus.

Im Hinblick auf ein zukünftiges Betriebskonzept kommen die Gutachter zu den besten Ergebnissen bei einer Aufteilung der S-Bahn-Linien in normale Züge und Expresstzüge, sowie einer Umstellung auf einen 15/30-Minuten-Takt.

Die geschätzten Investitionskosten liegen jetzt bei 900 Millionen Euro. Im Vergleich zur im März 2001 vorgestellten Studie sind damit die Kosten bereits um 50 Prozent gestiegen.

PRO BAHN hatte zu der vor zwei Jahren durchgeführten Studie erhebliche Zweifel bezüglich der betrieblichen Durchführbarkeit geäußert. Die jetzige Studie beantwortet zwar einige Fragen; die gefundenen Lösungen gehen aber meist auf Kosten

des Fahrgastnutzens. PRO BAHN sieht weiterhin die folgenden Probleme:

- An wichtigen Umsteigeknoten sind für die zweite Stammstrecke keine Halte vorgesehen. Ein Großteil der S-Bahn-Züge umfährt den Ostbahnhof. Die Umsetzung dieser teilweise schon in der Aufgabenstellung enthaltenen Vorschläge richtet Schaden im Gesamtverkehrssystem an.
- Durch die Beschränkung auf nur zwei Innenstadtbahnhöfe besteht die Gefahr, daß diese Bahnhöfe überlastet werden. Der U-Bahnhof Marienplatz und die dortigen U-Bahn-Linien können auch nach den geplanten Ausbaumaßnahmen die Mehrbelastung nicht aufnehmen.
- Eine Lage der Bahnhöfe 40 Meter unter der Oberfläche schafft viele Nachteile. Die Wege zur Oberfläche sind zu lang. Die totale Abhängigkeit von Aufzügen und Rolltreppen, die immer mal wieder ausfallen oder gewartet werden, ist sehr problematisch. Die objektive Sicherheit tief in der Erde liegender Bauwerke ist fraglich; subjektiv verschlechtert sich dadurch die Akzeptanz.
- Ein Bahnhof nördlich der Arnulfstraße schafft zu weite Umsteigewege zum Hauptbahnhof. Auch bei Unterfahrung des Bahnhofs von U1 und U2 sind die Lösungen für Umsteiger unbefriedigend.
- In der Studie werden Tunnelbau und Betriebskonzepte, die weit auf die Außenstrecken hinausreichen, miteinander vermischt. Eine Wertung im Vergleich mit ähnlichen Konzepten für die Nutzung der Südumfahrung wurde nicht gemacht.
- Fahrzeitverkürzung scheint ein Hauptziel der Studie zu sein. Größere Stationsabstände, tief liegende Bahnhöfe und Expres-Konzept führen aber zu mehr Umsteigevorgängen und längeren Zugangswegen. Daraus folgen verlängerte Gesamtreisezeiten. Diese Zusammenhänge fehlen in der Studie.

Die Liebe der Politik zu Großprojekten scheint auch bei der Tunnelstudie mal wieder die Antriebsfeder zu sein. Wie die Vergangenheit lehrt, werden die Kosten weiter steigen, auch ohne daß die aus Sicht der Fahrgäste vorhandenen Probleme gelöst werden. Der politische Druck läßt zudem ein Hau-Ruck-Verfahren befürchten.

Eine zweite Stammstrecke über die Südumfahrung wäre dagegen auf dem Wege eines mehr kontinuierlichen Ausbaus zu erreichen. Die dadurch freiwerdenden Finanzmitteln könnten dann zur Lösung von Problemen auf den Außenstrecken verwendet werden. Eine Gesamtbetrachtung aller Außenstrecken – eine Art „Masterplan S-Bahn München“ – ist überfällig. Statt Einzelfalllösungen brauchen wir eine nachhaltige Verbesserung von Takthäufigkeit und Zuverlässigkeit im Gesamtsystem. Nur gemeinsam mit Maßnahmen auf den Außenstrecken entfaltet jede Art von Stammstreckenausbau einen Nutzen für die Fahrgäste. Politische Absichtserklärungen und Aussagen „unter Finanzierungsvorbehalt“ reichen nicht; vielmehr müssen Ausbau von Stammstrecke und Außenstrecken in einen sinnvollen Zeitplan

einfließen, an den sich dann auch gehalten wird. Dabei muß von vornherein klar sein, welche Betriebskonzepte angestrebt werden und für welche Störfallmaßnahmen die Infrastruktur ausgelegt wird. Erst einmal bauen und dann ein Betriebskonzept basteln, ist Verschwendung von Steuermitteln.

Die Nutzung der Südumfahrung ist verträglicher für Stadt und Umland. Unter ihr werden andere, in ihrer Gesamtheit ebenso wichtige Maßnahmen im S-Bahn-Netz weitaus weniger leiden, als unter dem Mega-Projekt zweiter Innenstadtunnel.

Edmund Lauterbach, Andreas Barth

Fahrplan im Werdenfels-Takt: Die Reform der Reform

Die Fahrplanmacher des Werdenfels-Takts haben die gleiche Erfahrung machen müssen wie die Tarifexperten der Deutschen Bahn: Das als Verbesserung gedachte und am 15.12.2002 eingeführte Fahrplankonzept kam trotz erheblicher Ausweitung der Zugleistungen bei einem großen Teil der Fahrgäste nicht an. Protest regte sich vor allem dort, wo die Kunden von langen Wartezeiten oder vermehrten Umsteigezwängen betroffen sind. Aus Sicht von PRO BAHN verfolgte das Fahrplankonzept zwar viele richtige Ansätze, in der praktischen Umsetzung vereitelt jedoch die unzureichende Infrastruktur der eingleisigen Strecke eine fahrgastfreundliche Umsetzung dieser Ziele, wie zum Beispiel in Weilheim einen idealen Fahrplanknoten mit Anschlüssen in allen Richtungen anzubieten.

An einer zweimaligen Gesprächsrunde der Gemeinden auf Einladung des Uffinger Bürgermeisters Piegsa nahm neben der bayerischen Eisenbahngesellschaft (BEG) und der DB Regio auch PRO BAHN beratend teil und brachte einen eigenen Konzeptvorschlag ein, der auf einen durchgehenden Halbstundentakt zwischen München und Weilheim abzielt.

Schon zum nächsten Fahrplanwechsel im Dezember wird daher wieder ein neuer Fahrplan eingeführt, der im Grundsatz mit unserem Vorschlag konform geht. Die Fahrplangestaltung auf der Ammerseebahn ist aber auch nach eigenem Eingeständnis der BEG alles andere als zufriedenstellend. Warum es aber nicht möglich sein soll, die Anschlüsse in Weilheim Richtung Dießen mit einem Pendeltriebwagen auf der Schiene statt mit dem langsamen Schienenersatzverkehr zu bewältigen, diese Antwort sind uns die Verantwortlichen bislang schuldig geblieben. Ebenso unerklärlich ist es, warum einzelne Züge in Uffing oder Huglfing durchfahren müssen. Denn der Gegenzug fährt in Tutzing deshalb nicht früher ab.

Es drängt sich der Verdacht auf, dass die Hintergründe dieser Entscheidungen weniger sachlicher, sondern mehr politischer Natur sind – auf Kosten der Bahnkunden.

Bald zweigleisig bis Murnau?

Schon beinahe gebetsmühenhaft hat PRO BAHN in den letzten Jahren den zweigleisigen Ausbau der Strecke Tutzing – Garmisch-Partenkirchen gefordert. Ausgerechnet DB Netz hatte diese Forderung immer wieder negiert und mit fragwürdigen Rechenexemplen zur Streckenkapazität sogar den Rückbau von Kreuzungsbahnhöfen begründet. Über die erfolgreiche Verhinderung dieser Pläne haben wir im letzten Jahr berichtet.

Der aktuelle Fahrplan hat allen Verantwortlichen in deutlicher Weise vor Augen geführt, wie problematisch und unflexibel die heutige Infrastruktur ist. Umso erfreulicher ist es, dass das Bayerische Wirtschaftsministerium nun den zweigleisigen Ausbau in die nächste Tranche des Bundesschieneausbaugesetzes einbringen wird. Der Ausbau soll in mehreren Anschnitten erfolgen. Während der Freistaat die Priorität auf dem topografisch eher schwierigen Abschnitt Weilheim – Wilzhofen legt, würde PRO BAHN eher den Abschnitt Uffing – Murnau zeitlich bevorzugen, der für das kommende Fahrplankonzept ein idealer Verspätungspuffer darstellen könnte. Zudem lag hier zwischen 1935 und 1943 zwischen Murnau und Hugelting schon ein zweites Gleis, dessen Trasse heute noch erkennbar ist. Ob die angekündigten Realisierungszeiträume zwischen 2008 und 2013 realistisch sind, darf nach den bisherigen Erfahrungen mit DB Netz bezweifelt werden. Zur Erinnerung: Beim zweigleisigen Ausbau 1935 lagen zwischen Beschluss und Fertigstellung der Baumaßnahmen neun Monate.

Norbert Moy

Flughafenanschluß: Ringen um das beste Konzept

Im Herbst 2002 legte PRO BAHN ein Konzept zum Thema „Flughafenanbindung / Ostbayernexpress“ vor. Ausgangspunkt war der Wunsch Nordostbayerns, besser an München und den Flughafen angebunden zu sein. Die Achse München – Regensburg – Hof – Sachsen und ebenso die Verbindung Münchens mit der Tschechischen Republik wurde in den letzten 10 Jahren immer wieder geschwächt anstatt gestärkt.

Aus oberbayerischer Sicht war wichtig, daß auch die Interessen des Flughafenlands berücksichtigt wurden. Ein Baustein des Konzepts ist der Vorschlag, die S-Bahn-Linie S6 von Erding über den geplanten Erdinger Ringschluß zum Flughafen und weiter über eine neue Verbindungskurve („Neufahrner Kurve“) nach Freising zu verlängern (siehe PRO BAHN Post 10/2002). Diese Kurve hatte PRO BAHN bereits 1995 erstmals gefordert. Eine S-Bahn, die Freising, den Flughafen und Erding verknüpft, kann zum zukünftigen Rückgrat der Region werden. Zudem bietet die S6 eine gute Verbindung zur Münchner Messe.

Dieser Idee wurde im Februar prominente Unterstützung zuteil. Der bayerische Verkehrsminister Wiesheu stellte in einer Pressekonferenz zum verbesserten Schie-

nenanschluß des Flughafens ein Modell vor, das dem Vorschlag von PRO BAHN entsprach.

Gemäß des ursprünglichen Konzepts forderte PRO BAHN in einer Presseerklärung, über die zu bauende Verbindungskurve außer der S-Bahn auch andere Züge zum Flughafen zu führen. In einer ersten Stufe können dies Regionalbahnen sein, die bisher in Freising enden. Längerfristig betrachtet muß auch die Option für ein Flügelzugsystem offen bleiben. Ein solches System soll mehrere Städte in Nordostbayern direkt mit München verbinden und dabei auch den Flughafen anschließen.

In einem Brief ans Wirtschafts- und Verkehrsministerium sowie an andere Beteiligte wies PRO BAHN auf zwei kritische Punkte hin: die Belegung des Bahnhof Freising und des Flughafenbahnhofs. In Freising erfordert eine zusätzliche S-Bahn-Linie entweder eine Wendeanlage nördlich des Bahnhof oder die Weiterführung zu einer neu einzurichtenden Station Freising-Nord. Nur so kann ein Umsteigen am gleichen Bahnsteig von und zu den Zügen nach Nordostbayern realisiert werden. Der Brief enthielt auch einen Appell, am Freisinger Bahnhof keine Betriebsflächen zu entwidmen. Gerade in einer Wachstumsregion dürfen zukünftige Verkehrsausweitungen nicht durch kurzsichtige Entscheidungen unmöglich gemacht werden. Im Flughafenbahnhof muß die im Rohbau fertiggestellte zweite Tunnelröhre für die Eisenbahn erhalten bleiben und darf nicht für den Transrapid genutzt werden. Andernfalls ist der Betrieb mit drei S-Bahn-Linien, sowie Regionalzügen aus Richtung Landshut und Mühldorf nicht vorstellbar.

Das Konzept von PRO BAHN enthält neben der Neufahrner Kurve auch den Vorschlag, die Fern-, Regional- und Güterzüge aus den Ortschaften Oberschleißheim, Unterschleißheim, Lohhof, Eching und Neufahrn hinaus auf eine neue Strecke entlang der Autobahn A92 zu verlagern.

Vorgeschlagen hat PRO BAHN die Trasse entlang der A92 um den vorhandenen Engpaß zwischen Freising und München zu umgehen. Im Rahmen der Diskussionen zum Transrapid und zum Flughafenanschluß wurde der Vorschlag um die Nutzung durch eine Direktverbindung München – Flughafen erweitert. Ein über diese Strecke verkehrender Airport-Shuttle-Zug erreicht den Flughafen in weniger als 20 Minuten und ist zu deutlich geringeren Kosten als der Transrapid zu haben. Während der Vorschlag einer Eisenbahnstrecke entlang der Autobahn in der Vergangenheit von Bahn und Ministerium nicht aufgegriffen wurde, soll für den Transrapid eine solche Trasse plötzlich sinnvoll sein. Gegen solchen Widersinn stellt PRO BAHN das rationalere und bessere Konzept.

Dazu, ob man anstatt des Transrapids eine Eisenbahntrasse bauen soll, oder statt dessen den Eisenbahnverkehr auf der auf drei Gleise auszubauenden bestehenden Strecke beläßt, entwickelte sich ein Disput zwischen PRO BAHN und Politikern aus den betroffenen Kommunen.

Bezüglich der Bahnstrecke München – Neufahrn werden zukünftig folgende Ziele angestrebt:

1. Verbesserung auf der S-Bahn-Linie München – Freising; Taktverdichtung in der Hauptverkehrszeit mindestens bis Neufahrn; Erhöhung der Fahrplanstabilität der S1.
2. Verbesserung des Eisenbahnverkehrs zwischen München und Nordostbayern. Hierfür ist sowohl die Wiedereinführung einer fernverkehrsähnlichen Verbindung (z.B. bis Leipzig oder Prag), als auch eine bessere Vertaktung der vorhandenen vier RE- bzw. RB-Linien denkbar. Auch in dieser Relation ist die Fahrplanstabilität schon längere Zeit nicht mehr akzeptabel.
3. Verbesserung der Verbindung zwischen dem Flughafen und München. Hier wird in erster Linie eine Verkürzung der Reisezeit angestrebt.
4. Aufnahme von Zügen, die auf der zukünftigen Achse München – Flughafen – Mühldorf (– Salzburg) verkehren. Ausbaupunkt und Ausbaziel ist hierbei noch nicht endgültig definiert.

Es ist nicht erkennbar, daß bei einem gemäßigten Ausbau der vorhandenen Trasse diese Ziele auch nur annähernd erreicht werden. Selbst bei Verzicht auf einige der genannten Punkte kommt es zu einer Verstärkung des Zugverkehrs durch die Ortschaften, die durch Lärmschutz nur teilweise kompensierbar ist. Daher sieht PRO BAHN in der Eisenbahntrasse entlang der A92 die zukunftsweisendere Lösung.

Eine superschnelle Transrapidtrasse beschleunigt nur den Punkt-zu-Punkt-Verkehr Hauptbahnhof – Flughafen und wäre angesichts der anderen genannten Ziele, die die bestehende Strecke immer noch überfordern würde, eine Verschwendung von Ressourcen. Mit einer neuen Eisenbahntrasse werden dagegen drei der Ziele realisiert und die Strecke durch die Ortschaften wird frei für einen deutlich verbesserten S-Bahn-Verkehr mit jeweils einer Linie nach Freising und einer zum Flughafen.

Will man auf der Bestandsstrecke eine Expreß-S-Bahn zum Flughafen mit der S1 nach Freising kombinieren, muß ein Umsteigen zwischen den beiden Linien zumindest in Neufahrn möglich sein. In Anbetracht der drei Bahnsteiggleise und weiterer Neufahrn durchfahrender Züge scheint dies kaum realisierbar, ohne die Störanfälligkeit der Strecke zu erhöhen. Ein Ausbau des Neufahrner Bahnhofs scheitert an den örtlichen Gegebenheiten. Damit die Züge zum Flughafen ihrer Express-Funktion auch wirklich gerecht werden können, ist eine deutlich Verminderung der Störungen notwendig. Da dies auch auf einer dreigleisigen Strecke nicht zu erwarten ist, ist eine Express-S-Bahn auf bestehenden innerörtlichen Trassen nur als temporäre Übergangslösung vorstellbar.

PRO BAHN hat diese Standpunkte gegenüber der Politik klar vertreten. Trotzdem besteht die Gefahr, daß sich die Gemeinden an der S1 und an der von Wiesheu geplanten Transrapid-Trasse ihren Widerstand gegen den Transrapid durch einen gemäßigten Ausbau und Lärmschutz für die Bahnstrecke abkaufen lassen. Wiesheu hat mit dem neuen bayernweiten Verkehrsdurchführungsvertrag ein Faustpfand gegen die DB AG in der Hand. Er kann hoffen, ein drittes Gleis bis Neufahrn

mit nur geringen eigenen Mitteln zu erzwingen. Das Ergebnis wäre dann, daß ein verkehrlich unzureichender innerörtlicher Ausbau plus der Transrapid käme. Der Transrapid aber kann einen vernünftigen Eisenbahnverkehr zum Flughafen nicht ersetzen und die Mängel in der Relation München – Nordostbayern würden auf absehbare Zeit festgeschrieben.

Edmund Lauterbach

Verbesserter Sitzkomfort im ET 425 und 426

Die Fahrgastbefragung von PRO BAHN zu den neuen Elektrotriebwagen ET 425 und 426 hat in diesem Jahr erste Früchte getragen: Anfang Juni stellte die DB Regio den ersten umgebauten Zug der Öffentlichkeit vor. Folgende Maßnahmen wurden umgesetzt: Die Sitzbezüge wurden gegen etwas dickere Polster ausgetauscht, zur Gangseite wurden Armlehnen an die Sitzbänke montiert und zusätzliche Kleiderhaken angebracht. Nach und nach sollen alle Fahrzeuge umgerüstet werden.

Bleibt zu hoffen, dass die Deutsche Bahn bei künftigen Fahrzeugbeschaffungen von Anfang an auf das Einsatzgebiet der Fahrzeuge und die Bedürfnisse der Fahrgäste Rücksicht nimmt.

Norbert Moy

Runder Tisch zur Pfaffenwinkelbahn

Im April 2003 hat PRO BAHN die Bürgermeister und Abgeordneten aus Bund und Land zu einem runden Tisch zur Bahnlinie Weilheim - Schongau eingeladen. Schwerpunkt der Gespräche waren die notwendigen Maßnahmen zur Modernisierung und Beschleunigung dieser Zweigstrecke. Als erste konkrete Maßnahme soll die Schließung oder Sicherung von Bahnübergängen in Angriff genommen werden, um die Streckengeschwindigkeit zu erhöhen. Desweiteren bestehen Planungen zur Neuerrichtung oder Verlegung von Haltestellen. Das bayerische Wirtschaftsministerium will diese Vorschläge durch ein begleitendes Gutachten absichern und fördern. Die Gesprächsrunde kam bei den Beteiligten gut an und wird weitergeführt. Nähere Informationen dazu gibt es im Internet unter <http://www.pro-bahn.de/weilheim/pfaffenwinkelbahn/>

Norbert Moy