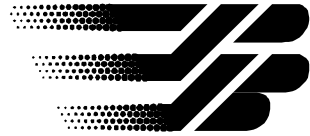


PRO BAHN

Mittel- und Oberfranken
Gemeinnütziger Fahrgastverband



Ostbayern-Express



**Das PRO BAHN Konzept für eine
schnelle Bahnverbindung auf der Strecke
Leipzig – Hof – Regensburg – München**

InterRegio gestrichen!

Zum Fahrplanwechsel am 10. Juni 2001 hat die Bahn die InterRegio-Linie 24 Leipzig/Dresden – Hof – Regensburg – München nördlich von Regensburg eingestellt. Mit dem Konzept MO-RA (marktorientiertes Reisezugangebot) hat die Bahn



Gestrichen: der InterRegio Hof – Regensburg – München

die Wirtschaftlichkeit ihrer Züge unter die Lupe genommen und solche Linien eingestellt, welche sie auf absehbare Zeit nicht kostendeckend betreiben kann – oder will. Denn die Ursachen hierfür sind zumindest teilweise hausgemacht, wie PRO BAHN festgestellt hat. In der Fahrplanauskunft wurden oft nur ICE- und InterCity-Züge ausgegeben, auch wenn sie nur wenige Minuten schneller waren, Anschlüsse wurden gekappt, der leicht merkbare Zwei-Stunden-Takt bis auf vereinzelte Züge zusammengestrichen. Auch die mit der Bahnreform im Jahr 1994 umgesetzte starre Aufteilung des Personenverkehrs in zwei Bereiche ist mit Schuld an der InterRegio-Krise. Demnach sollen die Nahverkehrszüge (S-Bahn, RegionalBahn, RegionalExpress, InterRegioExpress) von den Ländern bei der Bahn bestellt und bezahlt werden, während vom Fernverkehr (InterRegio, InterCity, InterCityExpress, usw.) erwartet wird, dass er von der Bahn eigenwirtschaftlich betrieben werden kann. Doch die Grenze zwischen Nah- und Fernverkehrszug ist fließend. Der InterRegio (IR) ist zwar ein Fernverkehrszug, der aber genau zwischen beiden Bereichen angesiedelt ist. Logische Konsequenz ist, dass die Bahn versucht, defizitäre IR-Linien den Ländern als Nahverkehr aufzudrücken. Doch der Freistaat Bayern spielte dieses Spiel nicht mit und einigte sich mit der Bahn lediglich auf eine Übergangslösung bis zum Fahrplanwechsel im Dezember 2002. Dabei verkehren als InterRegio-Ersatz vier RegionalExpress-Züge pro Richtung zwischen Hof und Regensburg, die in Hof Anschluss zum InterRegioExpress nach Zwickau, in Regensburg zum RegionalExpress Richtung München bieten. Der Fahrkomfort hat sich massiv verschlechtert, nachdem statt der attraktiven InterRegio-Wagen überwiegend alte Silberlinge aus den 60er Jahren zum Einsatz kommen. Der Fahrgastverband PRO BAHN hält dies für keine tragbare Lösung und hat nachfolgend ein Konzept für einen schnellen Schienenverkehr auf der Strecke Hof – Regensburg zusammengestellt.

PRO BAHN fordert schnellen „Ostbayern-Express“

PRO BAHN fordert, dass auf der Bahnstrecke Hof – Regensburg zukünftig wieder mindestens im 2-Stunden-Takt schnelle Züge angeboten werden, die nur in größeren Städten halten. Ob es sich dabei um InterRegios, RegionalExpress-Züge oder eine ganz andere Bezeichnung handelt, ist für den Fahrgast eher zweitrangig. Allerdings müssen gewisse Komfortanforderungen bei Reisen über längere Strecken (z.B. Verpflegung, Toiletten, Platzreservierung, Sitzkomfort, Fahrradmitnahme, usw.) erfüllt werden. Der Laufweg eines solchen „Ostbayern-Express“ sollte sich nicht auf den Abschnitt Hof – Regensburg beschränken. PRO BAHN schlägt vor, den Zuglauf im Norden bis nach Leipzig, im Süden zumindest bis München zu verlängern, um somit attraktive Direktverbindungen ohne umsteigen herzustellen. Außerdem muss die Strecke ausgebaut und so schneller gemacht werden. Während der Bund in den letzten Jahren Millionen in die neue Autobahn zwischen Hof und Regensburg investiert hat, sind in die parallele Bahnlinie keine Gelder flossen. Der InterRegio benötigte zuletzt für die 179 km lange Strecke eine Fahrzeit von etwa 2 Stunden und 5 Minuten, was einer Durchschnittsgeschwindigkeit von 82 km/h entspricht. Durch den Einsatz von Neigezügen könnte die Fahrzeit zwischen Hof und Regensburg um etwa 24 % auf 1 Stunde 35 Minuten verkürzt werden. Mit einer Reisegeschwindigkeit von dann etwa 113 km/h wäre die Bahnverbindung eine interessante Alternative zur Autobahn. Nur mit dieser Fahrzeit ist es im Übrigen möglich, abgestimmte Anschlüsse an den jeweiligen Streckenendpunkten in Hof und Regensburg herzustellen. Der Fahrplan könnte so gestaltet werden, dass in Hof ein gegenseitiger Anschluss zwischen „Ostbayern-Express“ und der ICE-Linie Nürnberg – Bayreuth – Zwickau – Chemnitz – Dresden besteht und die Züge in Regensburg Anschlussmöglichkeiten Richtung Passau/Wien bieten.



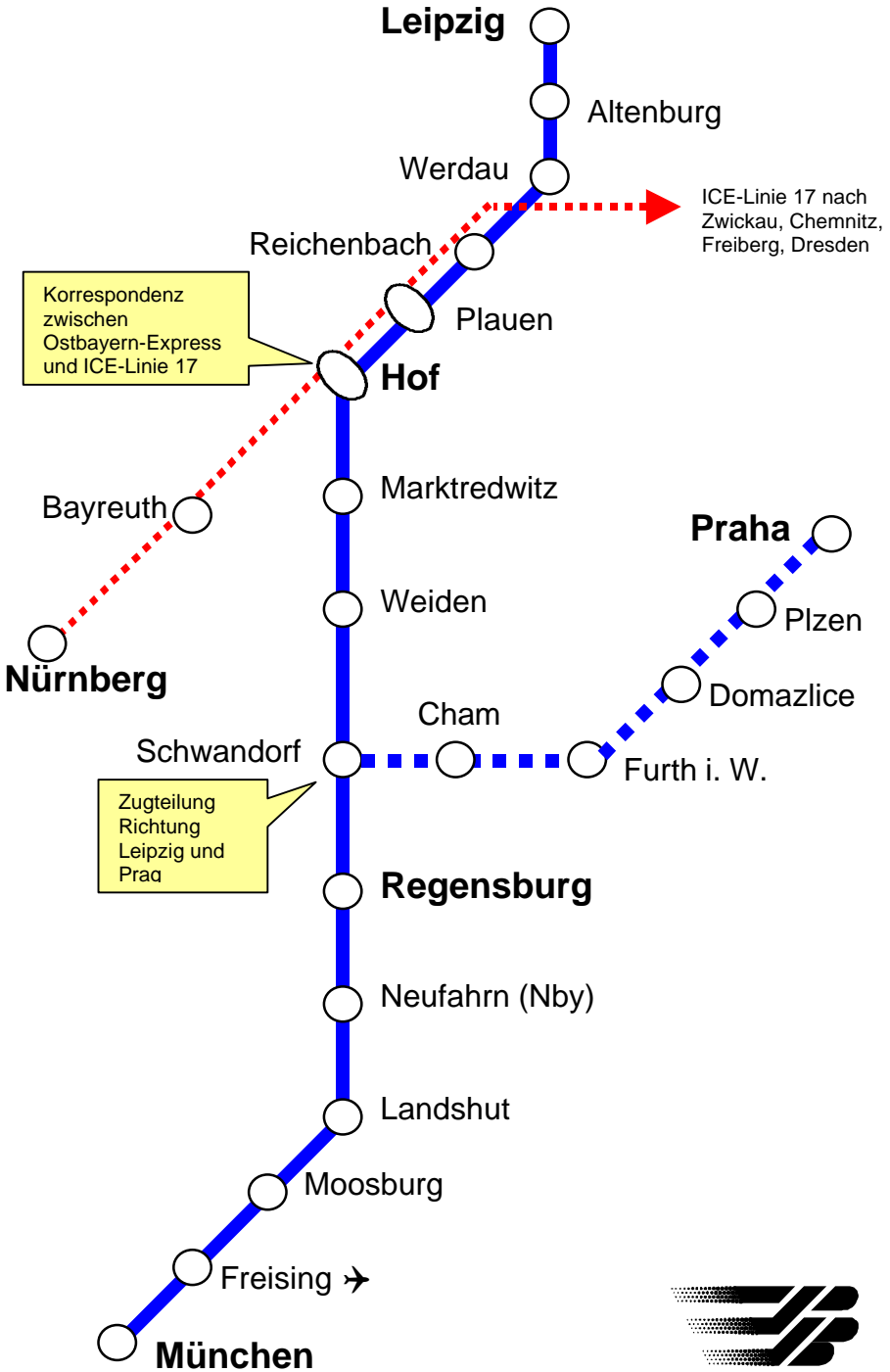
Gegenseitiger Anschluss in Hof: links der ICE nach Dresden, rechts der IR aus Regensburg nach Leipzig (Hof, 24.05.2001). Statt wie im Bild eine lokbespannte IR-Garnitur wünschen wir uns schnelle Neigezüge.

Flügelzug München – Prag

Von der Streichung der IR-Linie 24 waren auch die zwei direkten Zugpaare von München über Regensburg, Schwandorf und Furth im Wald nach Prag betroffen. Wer von Südbayern in die Tschechische Republik fahren will, hat die Wahl zwischen dem teuren und zeitintensiven Umweg mit einmaligem Umsteigen in Nürnberg oder der Verbindung mit 3 x Umsteigen über Regensburg, Schwandorf und Furth im Wald. Angesichts der Tatsache, dass Tschechien zu den EU-Beitrittskandidaten gehört, eine fragwürdige Entwicklung. Doch es gibt bessere Lösungen. PRO BAHN Mittel- und Oberfranken schlägt vor, den „Ostbayern-Express“ München - Regensburg - Hof – Leipzig um einen „Flügelzug“ nach Prag zu ergänzen. Von München aus würden dann zwei gekoppelte Triebwagen starten, in Schwandorf geteilt würden: der vordere Zugteil würde weiter über Hof nach Leipzig fahren, der hintere über Furth im Wald und Pilsen nach Prag. Positiver Nebeneffekt wäre, dass durch den Doppelzug im Abschnitt München – Schwandorf automatisch die höhere Sitzplatz-Nachfrage zwischen München und Regensburg bedient werden könnte.

Wer soll das bezahlen?

PRO BAHN ist überzeugt davon, dass die neuen schnellen Züge zwischen Leipzig, Hof, Regensburg und München deutlich wirtschaftlicher betrieben werden können, als die bisherigen InterRegio-Verbindungen. Schnelle und moderne Züge, die attraktive Anschlüsse bieten, sind attraktiver für die Fahrgäste, was mehr Kunden und mehr Einnahmen bedeutet. Auf der Kostenseite entstehen Einsparungen, da dank ausgebauter Strecken die Züge schneller fahren, und so mit weniger Fahrzeugen und Personal mehr Züge gefahren werden können. PRO BAHN schlägt vor, den Zugverkehr auf dieser Strecke öffentlich auszuschreiben. Das Eisenbahnunternehmen, welches das beste Preis-Leistungs-Verhältnis bietet, würde dann mit dem Zugbetrieb der Strecke beauftragt. Dies wäre sowohl im Interesse der Steuerzahler, als auch der Bahnkunden.



Wer ist „PRO BAHN“?

Der Fahrgastverband PRO BAHN setzt sich bundesweit für die Belange der Benutzer öffentlicher Verkehrsmittel ein. Er ist als gemeinnützig anerkannt und alle Aktiven arbeiten ehrenamtlich. Durch Landes- und Regionalverbände wird eine möglichst weitreichende Präsenz vor Ort angestrebt, um auch auf die regionalen Probleme eingehen zu können. Der Regionalverband Mittel- und Oberfranken besteht seit 1990 und hat derzeit rund 150 Mitglieder. PRO BAHN steht in ständigem Kontakt mit Vertretern der Deutschen Bahn, der Bayerischer Eisenbahngesellschaft, dem VGN und regionalen Verkehrsunternehmen.

Noch Fragen?

Wenn Sie Fragen, Interesse an detaillierteren Plänen haben, selber Verbesserungen anregen möchten oder Interesse an der Mitarbeit bei PRO BAHN haben, dann sagen Sie es uns bitte. Oder schauen Sie einfach einmal unverbindlich bei einem unserer nächsten Treffen vorbei. Diese finden jeden ersten Montag im Monat ab 18:15 Uhr in der Gaststätte „Gleis 23“ am Südausgang des Nürnberger Hauptbahnhofs statt.

Ihre Ansprechpartner für Fragen und Anregungen:

Matthias Beß

Regionalvorsitzender

Kiefernstraße 18

91580 Wicklesgreuth

☎ (0 91 31) 81 54 72

E-Mail:

pro-bahn-mfr@gmx.de

Dominik Sommerer

Regionalvorstandsmitglied

Sigmund-Faber-Straße 2

91217 Hersbruck

☎ (0 91 51) 42 28

E-Mail:

Dominik.Sommerer@lau-net.de

**PRO BAHN im Internet:
www.pro-bahn.de**

Stand: 20.06.2001

Fotos: Dominik Sommerer