

PRO BAHN *Post*

Rundbrief von PRO BAHN Oberbayern

Februar 2014



Kuppeln zweier ET 442 in Garmisch-Partenkirchen. Störungen beim Kuppeln und Trennen der Züge sind einer der Gründe für die massiven Verspätungen im Werdenfelsnetz nach der Betriebsaufnahme des „Werdenfelstakts neu“.

(Bild: M. Wiegner)

- Kurznachrichten – Seite 2
- Ausschreibungsnetze: Woher kommen die Probleme? – Seite 3
- Stellungnahme von DB Regio Oberbayern – Seite 6
- Der Start des Werdenfels-Taktes: Eigentlich tragisch – Seite 8
- Durchsagen in den Werdenfels-Triebwagen – Seite 9

Kurznachrichten

Neuer Chef bei DB Regio Bayern

Nachfolger von Norbert Klimt als Vorsitzender der Regionalleitung bei DB Regio Bayern wird Hansrüdiger Fritz, der zuvor bei Veolia Verkehr und bereits 1982 bis 1994 bei der DB tätig war. Er übernimmt seine neue Aufgabe zum 1. April.

PRO BAHN-Post Archiv

Neu auf der PRO BAHN-Webseite ist das PRO BAHN-Post Archiv mit Artikel- und Autorensuche (http://www.pro-bahn.de/bayern/pbp_archiv.htm). Derzeit umfasst das Archiv den Zeitraum November 2004 bis Dezember 2013.

PRO BAHN warnt Bahnkunden vor vorschneller Änderung ihrer Zeitkarten

Nachdem die Deutsche Bahn MVV-Zeitkarten bis Tutzing in Regionalexpressen des neuen Werdenfelstaktes nicht anerkennen will, warnte PRO BAHN in einer Pressemitteilung (http://www.pro-bahn.de/bayern/presse_show_bayern.php?id=758) die Bahnkunden vor vorschneller Änderung ihrer Zeitkarten. In diesem Zusammenhang weist PRO BAHN auch auf das allgemeine Ärgernis der Nichtanerkennung von MVV-Karten in bestimmten Zügen hin (siehe auch PRO BAHN-Post vom März 2013).

Informationen zur Tram-Westtangente

Die Münchner Verkehrsgesellschaft (MVG) hat ihre Webseiten <http://www.tram-westtangente.de> zum Trambahn-Projekt Westtangente erweitert. Man findet dort umfangreiche Planunterlagen, Grafiken und Visualisierungen, eine Aufzählung von Fakten zu Tram und Westtangente sowie eine Liste von Antworten zu Fragen rund um das Projekt.

Verkehrspolitik im Münchner OB-Wahlkampf

Am 16. März wird in München außer dem Stadtrat und den Bezirksausschüssen auch ein neuer Oberbürgermeister gewählt (ggf. findet ein zweiter Wahlgang statt). Bei den drei wohl aussichtsreichsten Kandidaten für das Amt, Sabine Nalinger (Grüne), Dieter Reiter (SPD) und Josef Schmid (CSU), gibt es jeweils Webseiten mit verkehrspolitischen Aussagen. Bei Schmid fällt auf, dass das Wort „Tram“ lediglich in seiner eindeutigen Ablehnung der Tram-Westtangente vorkommt.

Obus für das MVG-Museum

Von 1948 bis 1966 gab es auch in München Obusse. Zwei Obusse wurden bereits vor einigen Jahren vom Omnibusclub München (OCM) mit Unterstützung der MVG gerettet. Nun soll eines der Fahrzeuge sowie ein Anhänger – allerdings zunächst nur optisch – für die Präsentation im MVG-Museum instand gesetzt werden.

Stress seit dem Fahrplanwechsel

Diesen gab es nicht nur für die Fahrgäste und Bahnmitarbeiter bei Meridian und des Werdenfelsnetz, sondern auch für den Bearbeiter des PRO BAHN-„Kummerkastens“ (<http://www.pro-bahn.de/meinung>). Fast alle Beschwerden kamen aus dem Bereich des Werdenfelstaktes, während beim Meridian vermutlich andere Beschwerdewege genutzt wurden. Auch bei der Qualitätskontrolle QUAK (<http://www.pro-bahn.de/quak>) gibt es einen traurigen Rekord: Schon die Zahl der Meldungen im Januar 2014 wird wohl über der Gesamtzahl von 2013 liegen. Der pannenreiche Start der beiden BEG-Ausschreibungsnetze ist auch ein Thema beim Verkehrsausschuss des bayerischen Landtags (http://www.bayern.landtag.de/www/InternetT0/WI/20140130_006.pdf).

Beim Meridian scheint sich nach der Lieferung einiger weiterer FLIRT-Züge die Situation gebessert zu haben. Meridian hat sein „Übergangskonzept“ aktualisiert und wird ab dem 3. Februar auch die von der Bayerischen Eisenbahngesellschaft (BEG) bestellten Expresslinien fahren. Beim Werdenfelsnetz kam es bei Redaktionsschluss immer noch zu Problemen im morgendlichen Berufsverkehr. In einer Online-Petition fordern Pendler Verbesserungen (<https://www.openpetition.de/liste/neu?tag=Verkehr>). Nach Auffassung von PRO BAHN wäre vor allem auch der Ausbau der Infrastruktur (Zweigleisigkeit) erforderlich.

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

Ein Blick von Oberbayern in die schöne neue Bahnwelt

Ausschreibungsnetze und neue Fahrzeuge – woher kommen die Probleme?

Am 14. Dezember gingen mit der Werdenfelsbahn und dem Meridian in Oberbayern zwei neue Nahverkehrsnetze an den Start. Bei Meridian war bereits vorher klar, dass zum Fahrplanwechsel zu wenige der neuen Fahrzeuge einsatzbereit sein würden. Entsprechend trat ein ausgedünntes Ersatzkonzept mit vielen Leihfahrzeugen in Kraft. Überraschender war der sehr schlechte Start der Werdenfelsbahn, der dann gemeinsam mit Meridian die regionalen Medien beherrschte.

Kritik an ausgeschriebenen Regionalnetzen gibt es auch anderswo. So wandte sich kürzlich der Landrat des Rhein-Sieg-Kreises in einem Brief an Rüdiger Grube, um recht empört auf Missstände beim Rhein-Sieg-Express (RSX) Siegen-Köln-Aachen hinzuweisen. Der RSX wird überwiegend mit Talent-2 in einer von den Werdenfels-Talenten leicht abweichenden Version gefahren. Allerdings wurden hier als Reaktion auf die laute Kritik bereits vor einiger Zeit einige Umläufe wieder durch Züge mit Doppelstockwagen ersetzt. Eine Entwicklung, wie wir sie in Bayern beispielsweise auch vom Donau-Isar-Express kennen.

Woher kommen all die Probleme? Wie weit ist die Kritik berechtigt? Sind die rein auf Triebwagen basierten Konzepte so unausgegrenzt, dass sie nur mit deutlichen Änderungen funktionieren?

Das Bemühen der jeweiligen Besteller ist, mit einem bestimmten Budget einen dichten Takt und ausreichende Kapazität anzubieten. Die konkrete Ausgestaltung der Fahrzeuge wird aber zumindest in den angesprochenen Fällen den Betreibern überlassen und in Verträgen mit den Fahrzeuglieferanten vereinbart. Außerdem haben die Besteller kaum Einfluss auf den Infrastruktur-Ausbau. Man versucht also bei steigenden Fahrgastzahlen das Maximale aus den vorgefundenen Verhältnissen herauszuholen.

Die Ereignisse der letzten Wochen deuten darauf hin, dass dieses Vorgehen zu Fahrplänen führt, die nur funktionieren, wenn es keine oder nur sehr kleine Störungen gibt. Mit neuen Fahrzeugen und Konfigurationen, die wegen später Genehmigungen teilweise erst kurz vor Betriebsbeginn getestet werden konnten, sind aber „keine oder nur sehr kleine Störungen“ eher unwahrscheinlich.

Dazu kommt die bekannte Ankündigungsstrategie: vor dem Start ist in den Pressemeldungen der DB alles ganz toll. Das war beim Werdenfelsnetz ebenso wie vorher beim Fugger- und Donau-Isar-Express oder auch beim Rhein-Sieg-Express, und erst vor einigen Tagen konnte man es beim Kölner Dieselnetz (Markenname „Vareo“) erneut erleben.

Was aber wird wirklich geboten? Natürlich gibt es jede Menge Vorteile: Stufenfreier Einstieg an vielen Bahnhöfen, Klimaanlage (sofern sie halbwegs zugfrei ist), beschleunigungsstarke Fahrzeuge, verbesserter Fahrplan, Fahrgastinformationssystem im Zug (das aber beim Donau-Isar-Express erst im Kundeneinsatz reifen musste).

Was stört die Fahrgäste, deren Bild von „Bahn im Nahverkehr“ oft durch lokbespannte Wagenzüge geprägt ist, an den neuen Zügen? Triebwagen neigen systembedingt zu einer etwas schlechteren Laufruhe. Die auffallend unruhigen Fahrten der Talent-Züge im Werdenfelsnetz lassen sich dadurch allein aber nicht erklären. In vielen der früheren Züge gab es einen abgetrennten Einstiegsraum, und die WC-Zugänge lagen nicht direkt im Fahrgastraum. Heute dagegen werden Sitzplätze unmittelbar vor die Toilettentür montiert, was nicht ganz zu Unrecht als Zumutung anstatt als zusätzliches Platzangebot empfunden wird.

Ist der Gesamteindruck einmal gestört, werden die Vorteile gern übersehen, während sich weitere Nachteile – schwerwiegende, unnötige oder auch nur vermeintliche – wie Sitzqualität, Sitzabstand, Türschließsignal, automatische Durchsagen, usw. zu einer langen Liste summieren. Da wundert es dann wenig, wenn ein lokaler Politiker, der die sich ändernden Verhältnisse der bundesweiten Bahnwelt erst jetzt bemerkt, davon spricht, die neuen Züge hätten nur „S-Bahn-Charakter“. Auch bei den gerade von DB und Bestellern gelobten „Vareo“-Zügen

war bereits von „hochwertigen Stadtbahnen“ die Rede.

„S-Bahn-Charakter“ – damit liegen die Kritiker natürlich nicht ganz daneben. Allerdings beschreiben sie eine Tendenz, die es bundesweit (und darüber hinaus) auf etlichen Strecken seit Jahren gibt. Vor den Elektrotriebwagen war dies bereits bei den Dieseltriebwagen zu beobachten. Früher kannte man Fahrgasträume ohne Abtrennungen von den Schienenbussen der 1950er-Jahre. Aber auch diese wurden, sofern die Strecken überlebten, häufig von der Baureihe 628 abgelöst, die bei allen ihren Nachteilen innen etwas mehr wie „Zug“ aussieht.

Wie soll man der Kritik begegnen? Kann man es besser machen? Als Fahrgastverband muss PRO BAHN natürlich der Meinung sein, dass man es besser machen kann.

Erster Ratschlag an die Akteure: bitte den Mund nicht zu voll nehmen. Es gibt Leute, die all die tollen Ankündigungen ernst nehmen, und wenn das beschworene Bahn-Paradies dann nicht eintrifft, entsprechende Konsequenzen ziehen. Probleme müssen frühzeitig, offen und ehrlich angesprochen werden. Wer stattdessen Öffentlichkeit und Politik mit Halbwahrheiten einlullt, muss sich irgendwann geharnischter und sogar wütender Kritik stellen.

Im Zusammenhang mit Ankündigungen und Schönreden sei auch folgende Frage erlaubt: Brauchen wir überhaupt „Marken“ mit Kunstnamen wie Meridian und Vareo, die man wegen kaum zusammenhängender Netze oder angesichts von Strecken, auf denen auch andere Züge fahren, nicht als solche wahrnimmt?

Der zweite Ratschlag kann eigentlich mit Blick auf die Werdenfelsbahn nur lauten, sich nicht so überraschen zu lassen. Man muss damit rechnen, dass mehr als nur Kleinigkeiten schiefgehen, und Ersatzlösungen vorbereiten. Man braucht in den ersten Wochen deutlich mehr Reserven. All dies muss der Betreiber natürlich bereits in der Kostenkalkulation für sein Angebot berücksichtigen, und der Besteller muss es als Angebotsbestandteil einfordern.

Drittens ist aus Sicht von PRO BAHN sehr wichtig, die Fahrgäste viel stärker in die Entwicklung neuer Konzepte und neuer Fahrzeuge einzubinden. Das Zuglabor von DB Regio ist sicher ein Schritt in die richtige Richtung. Der Besteller sollte Vorgaben machen, dass neue Fahrzeuge entsprechend fahrgastgetestet sind.

Zu einem transparenten Vorgehen gehört auch, Einwände und Zweifel ernst zu nehmen, auch wenn sie von einem Fahrgastverband kommen, der bekannterweise nicht mit allem einverstanden ist, was Besteller und Betreiber planen und tun. Für ernstzunehmende Einwände ist natürlich eine frühzeitige Information über die angedachten Konzepte notwendig.

Der vierte Vorschlag ist, zu prüfen, ob ein mehr gleitender Übergang in ein neues Betriebskonzept möglich ist. Natürlich ist der Fahrplanwechsel fixiert. Und wenn man beschleunigungsstarke Fahrzeuge für einen bestimmten Fahrplan braucht,

hat man kaum eine Wahl. Die Überlegungen sollten darauf abzielen, mehr Optionen zu ermöglichen. Beim oben angesprochenen Vareo-Konzept gab es zwangsweise einen gleitenden Übergang: die neuen Fahrzeuge waren zum Fahrplanwechsel nicht da und werden erst allmählich die Altfahrzeuge ersetzen.

All diese Ideen können nur Schritte auf dem Weg zu einer besseren Akzeptanz bei den Fahrgästen und in der Öffentlichkeit sein. Regionale Eigenheiten, wie Einfahrt in den überlasteten Knoten München, müssen ebenso berücksichtigt werden, wie die besonderen Bedürfnisse von Tourismusregionen. Letztendlich wird man zu einer guten Angebotsqualität nur über einen adäquaten Infrastrukturausbau kommen. Hierbei – wie beispielsweise in Ohlstadt – den gewünschten Fahrplankonzept gegen das berechnete Interesse von Fahrgästen und Kommunen an vernünftig gestalteten Bahnstationen auszuspielen, ist allerdings auch nicht der richtige Weg. Uneinsichtiges Beharren auf schlechten Lösungen hat noch nie jemanden sonderlich weit gebracht.

Auf <http://www.myway.de/e.lauterbach/regiozuege.html> findet man den vorstehenden Artikel ergänzt um Quellen und zusätzliche Verweise.

Edmund Lauterbach

Betriebssituation Werdenfels

Stellungnahme DB Regio Oberbayern

Nach dem ausgedehnten, weitgehend reibungslosen Einsatz der ET 442 im 4. Quartal 2013 im Werdenfelsnetz sah sich DB Regio Oberbayern gut gerüstet, um den Betriebsstart erfolgreich zu meistern. Die Störungen der Fahrzeugelektronik im Bereich der Abstellung traten erst ab dem Fahrplanwechsel auf und kamen für uns sehr überraschend. Die aktuell daraus resultierende Betriebsqualität ist auch für uns nicht akzeptabel. Im Folgenden möchten wir darstellen, welche Ursachen den Störungen unseren Analysen nach zugrunde liegen und durch welche Maßnahmen wir seit Fahrplanwechsel dabei sind, diesen Ursachen zu begegnen, um die Betriebsqualität im Werdenfels wieder zu stabilisieren. Die aktuellen, systematischen fahrzeugtechnischen Störungen lassen sich grob in drei Gruppen einordnen:

1. Störungen der Fahrzeugelektronik bei der Abstellung
2. Störungen bei der Vereinigung und der Trennung von Fahrzeugen
3. Störungen bei Raureif (100 Hz Störungen)

1. Störungen der Fahrzeugelektronik bei der Abstellung

Beim Aufrüsten der Fahrzeuge vor der ersten Fahrt am Morgen treten immer wieder nicht nachvollziehbare Störungen auf: Der Hauptschalter löst aus, das Hochfahren des Fahrzeugs wird unterbrochen. Der Triebfahrzeugführer muss folglich

manuell einen Neustart anstoßen, was bis zu 30 Minuten in Anspruch nimmt. In der Folge treten Verzögerungen in der Abfahrtspünktlichkeit auf, die Netzwirkung haben. Wir reagieren aktuell mit massivem Personaleinsatz, sodass die Einschränkungen durch ggf. auftretende Störungen gerade in der Früh-HVZ für unsere Fahrgäste möglichst nicht spürbar werden. Seit dem 18.12. haben wir jede Nacht zusätzliche Mitarbeiter in Mittenwald, Garmisch-Partenkirchen und Kochel im Einsatz. Diese Mitarbeiter kümmern sich um die Störungsbehebung zum morgendlichen Betriebsstart. Gemeinsam mit unserem Fahrzeughersteller Bombardier Transportation wurden zahlreiche Messungen durchgeführt und Daten als Grundlage für weitere Analysen und Maßnahmenableitungen erhoben u.a. finden Untersuchungen der Fahrdrachtspannungen und der Besonderheiten im Umfeld der vergangenen Fahrzeugstörungen durch DB Energie statt.

Es zeichnet sich ab, dass hier eine (software-)technische Lösung erforderlich sein wird. Aufgrund des nötigen Zulassungsprocedures ist dies eher eine langfristige Maßnahme. Kurzfristig werden daher bis auf weiteres unsere personellen Maßnahmen zur Stabilisierung notwendig sein.

2. Störungen bei der Vereinigung und Trennung von Fahrzeugen

Das anspruchsvolle Angebots- und Produktionskonzept im Werdenfels erfordert täglich ca. 100 Fahrzeugvereinigungen bzw. Trennungen. Aktuell treten dabei ca. 2-3 Störungen täglich auf. Bei der Detailbetrachtung fällt auf, dass die Kupplstörungen überwiegend bei der Dreifachtraktion auftreten. Bei Kupplungsvorgängen mit nur zwei Fahrzeugen treten vergleichsweise wenige Störungen auf. Durch zahlreiche Analysen konnte hier ein Verdrahtungsfehler festgestellt werden, den Bombardier derzeit behebt. Wir gehen davon aus, dass die aufgetretenen Schwierigkeiten beim Vereinigen und Trennen der Fahrzeuge damit bereits in diesen Tagen minimiert werden.

3. Störungen bei Raureif (100 Hz Störungen)

Während der Fahrt treten witterungsabhängig Hauptschalterauslösungen durch Raureifbildung an der Fahrleitung auf. Die Abhilfe durch eine Softwareänderung ist bereits geplant. Um die Störungshäufigkeit durch Raureif bis zur Umsetzung der softwaretechnischen Lösung zu minimieren, führen wir sog. „Putzfahrten“ zur „Reinigung“ der Fahrleitung von Raureif durch. Diese Maßnahme haben wir bis zum Winterende vorgesehen. Die bisher eher milde Witterung erlaubt uns noch keine weitergehenden Schlussfolgerungen.

Zusätzlich zu den systematischen Störungen analysieren wir natürlich auch die übrigen Fahrzeugstörungen, um frühzeitig weitere Beeinträchtigungen zu verhindern.

Durch die oben beschriebenen Fahrzeugstörungen konnten seit der Betriebsaufnahme trotz der ergriffenen Gegenmaßnahmen leider Zugausfälle, Verspätungen und Abweichungen von der Regelzugbildung nicht vermieden werden.

Die Kombination mit dem anspruchsvollen Fahrplankonzept sowie den größtenteils eingleisigen Abschnitten im Werdenfelsnetz führt dazu, dass es sehr schwer ist, nach Störungen schnell wieder pünktlich zu werden. Mit den kurz- und mittelfristig eingeleiteten Maßnahmen haben wir jedoch Schritte eingeleitet, um die Betriebsqualität im Werdenfels deutlich zu stabilisieren. Wir wollen zufriedene Fahrgäste und setzen alles daran, derartige Einschränkungen so schnell wie möglich auszuschließen.

Für die derzeit unbefriedigende Betriebsqualität und die damit verbundenen Unannehmlichkeiten entschuldigen wir uns bei unseren Fahrgästen.

DB Regio Oberbayern (27.1.2014)

Der Start des Werdenfels-Taktes

Eigentlich tragisch

Kann man eine halbe Stunde Fahrzeit im Bahnverkehr einsparen? Viele Politiker werden sofort mit „Neubaustrecke“ antworten. Sicher funktioniert das in dem einen oder anderen Fall auf bestimmten Relationen, aber dafür werden dann auch 10-stellige Euro-Beträge fällig.

Ganz im Süden der Republik gibt es eine andere Lösung, beispielsweise für Leute, die am Wochenende ab Weilheim unterwegs sind. Wer um 12 Uhr in Fulda sein will (oder muss), kann um 8.18 Uhr in Weilheim starten. Mit diesem Zug kann man auch fahren, um – nach Umsteigen in München – um elf Uhr in Salzburg zu sein, für halb zwölf in Bayrischzell reicht 9.18 Uhr ab Weilheim. Vor wenigen Monaten hätte man jeweils eine halbe Stunde früher losfahren müssen und hätte ewig in München gewartet. Analoges gilt auch für Fahrten unter der Woche, wenn man außerhalb der Berufsverkehrszeit starten will.

Möglich sind die neuen Reisezeiten seit es im Rahmen des „Werdenfels-Taktes neu“ zwischen Weilheim und München einen Halbstundentakt gibt. Mit den Zusatzzügen ab Weilheim kann man sich für Fahrten nach Norden (Hannover, Hamburg), Osten (Rosenheim, Salzburg) und ins BOB-Land in vielen Fällen 30 Minuten Fahrzeit sparen! Auch die Anwohner des südlichen Teils der Ammerseebahn können davon profitieren. Und bei der Rückfahrt spart man oft nochmal eine halbe Stunde.

Eigentlich also traumhafte Reisemöglichkeiten, die aber leider wegen der bekannten Fahrzeugprobleme völlig in den Hintergrund getreten sind – fast schon tragisch! Aber irgendwann werden die ET 442 ja mal funktionieren und der „Werdenfels-Takt neu“ ist noch bis 2025 bestellt.

Matthias Wiegner

Durchsagen in den Werdenfels-Triebwagen

Einer der Gründe, warum ich gerne mit der Bahn fahre, ist, dass man entspannt transportiert wird, ohne sich auf den Verkehr konzentrieren zu müssen, und dabei noch etwas Schönes machen kann, zum Beispiel ein sogenanntes „gutes Buch“ lesen. Das hat ja auch die Deutsche Bahn erkannt und macht im ICE immer Werbung fürs Lesen und stellt neue interessante Bücher in der Hauszeitschrift „mobil“ vor. Grundsätzlich könnte man auch etwas Nützliches machen, etwa am Laptop arbeiten, aber das ist leider wegen des Geruckels der Triebwagen praktisch unmöglich.

Ich setze mich also morgens um 9:15 Uhr in Weilheim in den Hamster (vulgo für ET442), suche mir einen schönen Platz mit Tisch, packe ein Buch aus und beginne mit der Lektüre. Pünktlich um 9:18 Uhr setzt sich der Zug in Bewegung. „Dingdangdong: Herzlich Willkommen an Bord der Werdenfelsbahn auf der Fahrt nach München,...“ tönt es aus dem Lausprecher und danach nochmal auf englisch „Ladies and Gentlemen...“. Eigentlich ganz nett, dass man persönlich in der und von der Bahn begrüßt wird. In Diemendorf bin ich in mein Buch vertieft, als... „Wir erreichen in wenigen Minuten Tutzing. Aufgrund von Wartens auf den Gegenzug haben wir zur Zeit leider eine Verspätung von 5 Minuten. Sie haben Anschluss...“ und dann wird auf den Anschluss nach Kochel (unter Nennung zahlreicher Unterwegshalte) hingewiesen und auf den zur S6. Auch wieder Zwischenhalte, insbesondere weist die Computerstimme auf einen Halt namens Feld-Aaafing hin. Ich bin zwar kein richtiger Bayer, aber ich hatte doch in Erinnerung, dass dieser Ort auf der ersten Silbe betont wird. Nachmehr wundert die Verspätungsmeldung, da der Zug absolut pünktlich ist. Vielleicht hält die DB das selber garnicht für möglich und entschuldigt sich prophylaktisch immer in jedem Zug. Egal, die Freude über die Pünktlichkeit überwiegt. Und nochmal gibt es viele Grüße von der Computerstimme.

Kaum hat man die Information verarbeitet, kommt schon wieder eine, während nämlich der Zug kurz vor der Einfädelung der Kocheler Strecke in Wartestellung geht. Die Durchsage kommt relativ prompt: „Die Weiterfahrt verzögert sich wegen Verspätung des Gegenzugs...“. Öha! Wo soll hier ein Gegenzug herkommen, der uns an der Weiterfahrt hindert? Wenn es einen Gegenzug gibt, dann ist es eher dieser, der von uns blockiert wird. Um 9:33 Uhr geht es dann weiter und kaum sind wir auf dem rechten Gleis, dem sogenannten Zweigleisabschnitt südlich von Tutzing, kommt auch schon der Gegenzug. Also war doch unser Zug der Übeltäter. „Nächster Halt, Ausstieg links, Umsteigemöglichkeit nach Penzberg, Kochel und zur S-Bahn. Zwischenhalte nur in Pasing und Starnberg“, alles was man wissen muss, kommt per Lautsprecher. Die Sache mit dem Starnberg-Halt kommt dann gleich nochmal für die Begriffsstutzigen und „Dingdangdong: Ausstieg in Fahrtrichtung rechts“.

Um 9:36 Uhr ist dann Ankunft in Tutzing. Ich schlage wieder mein Buch auf

und suche die Stelle, wo ich aufgehört hatte zu lesen. Langsames Vorrücken des Zuges, jetzt werden auch die Türen freigegeben. Wenn schon Durchsagen, dann hätte man sich vorher einen Hinweis erhofft, dass der Ausstieg erst nach dem Ankuppeln möglich ist. Nicht, dass noch ein Fahrgast in Panik gerät. „Dingdangdong: Ausstieg in Fahrtrichtung rechts“. Okay, war schon bekannt, aber jetzt – nach dem Ankuppeln – geht es tatsächlich.

Um 9:40 Uhr geht's dann weiter. Endlich kann ich nämlich weiterlesen. „Meine Damen und Herren... in Kürze Ankunft in Starnberg, Gleis soundso“. Mal wieder eine Durchsage mit dem Hinweis auf die S6 (die gleiche, auf die schon in Tutzing hingewiesen wurde), Hinweis auf die Verspätung von 6 Minuten mit der gleichen Begründung wie zuvor, und auch wieder der Dank für's Reisen mit der DB. Die 6 Minuten sind zwar richtig, aber der Grund war das Warten auf den verspäteten Zugteil aus Kochel. Fast ist es ja egal, woran's gelegen hat. Es stellt sich nur die Frage, welchen Wert die Angabe von Gründen hat, wenn sie eh' nicht stimmt. Ist dann „Baum im Gleis“ korrekt? Oder „Notarzteinsatz“? 60 Sekunden später: „Nächster Halt, Ausstieg links, Umsteigemöglichkeit zur S-Bahn“. Alles nochmal zum mitschreiben. Um 9:48 Uhr, nach dem Starnberg-Halt, beschleunigen die Triebwagen wieder. Beim Lesen ist man unkonzentriert, weil man etwas verkrampft schon auf die nächste Durchsage wartet – aber es kommt keine. Keine Begrüßung für die Starnberg-Zusteiger?! Fast macht sich schon Enttäuschung breit.

Um 9:56 Uhr, nach 8 langen Minuten des Schweigens, kommt die nächste Durchsage: „Meine Damen und Herren... Um 9:58 Uhr in München Pasing, Gleis 2. Verspätung 6 Minuten wegen...“, wieder die bekannte Begründung, „Anschluss zur S8 über Hirschgarten“ und was weiß ich noch was, „Anschluss zur S3 nach Mammendorf, planmäßig 10:09 Uhr, heute voraussichtlich um 10:11 Uhr“, oje! Und dann Anschlüsse zu Regionalbahnen mit Angabe der Zugnummer! Und so wichtigen Unterwegshalten wie die Metropole Mering-Sankt Afra. „Entschuldigung für die Verspätung und angenehmen Tag.“ Eine Minute später „Nächster Halt, Ausstieg links“ und noch mal Anschlusshinweise in Kurzform sowie der überaus sinnreiche Hinweis, dass man auf Lautsprecherdurchsagen achten möge und die Aushänge beachten darf. Das dann noch mal auf englisch, zum Glück in gekürzter Version. Vom Lesen ist man jetzt total abgelenkt, denkt man doch nur noch darüber nach, welche Ansagen mit „Dingdangdong“ und welche ohne gemacht werden.

Um 10:03 Uhr sind wir an der Donnersbergerbrücke, also Zeit für die finale Ansage: „Nächster Halt München-Hauptbahnhof, alles aussteigen, Dank. Anschlussmöglichkeiten. Aushänge.“ Und für die Touristen: „Next stop..“, wobei auffällt, dass die englische Übersetzung von „DB Regio“ wohl „Werdenfelsbahn“ lautet.

Die finale Ansage ist es dann natürlich doch noch nicht gewesen, denn es fehlt ja

noch: „Dingdangdong: Ausstieg links“. Um 10:05 Uhr verlasse ich den Zug, fast pünktlich!

Nachwort:

Der oben stehende Bericht stellt den Zustand einer Fahrt vom 15. Januar 2014 dar. Zuvor waren die Durchsagen zum Teil noch zahlreicher, so wurde etwa vor Pasing nochmals auf die S6 nach Tutzing hingewiesen, also eine Verbindung in die Richtung, aus der man gerade gekommen war. Positiv zu vermerken ist, dass anscheinend die Zahl der unnötigen Durchsagen etwas reduziert wird. Ob das System hat oder ob nur der eine oder andere Lokführer ein Einsehen hatte und einige Ansagen deaktiviert hat, ist noch unbekannt. Jedenfalls gibt es Anzeichen, dass man demnächst doch noch in Ruhe die Fahrt mit den Hamstern genießen kann. Wenn sie denn pünktlich fahren. Aber das ist ein ganz anderes Thema ...

Matthias Wiegner

Termine anderer Veranstalter

PRO BAHN-Termine und allgemeine Hinweise siehe nächste Seite

- Mo. 03.02. 18:30 Uhr; Bad Reichenhall, „Avalon-Hotel“ Bahnhofsplatz 14; **Monatstreffen** Verkehrsforum Berchtesgadener Land (offenes Treffen für alle, die sich informieren oder Probleme und Erfahrungen einbringen wollen); Info: M. Behringer (08654/50804, info@verkehrsforum-bgl.de) und <http://www.verkehrsforum-bgl.de/aktuell.html>)
- Fr. 07.02. 17 Uhr; Salzburg, „Stieglbräu“, Hotel Imlauer, Rainerstraße 12-14; **Salzburger Verkehrsplattform**; Info: 00 43/664/411 8223, <http://www.salzburger-verkehrsplattform.org> unter „Treffen“
- Sa. 15.02. 9:06 bis 14:22 Uhr; Bahnhöfe an der S4 von Geltendorf bis Aubing; **Informationsveranstaltung „S4-Tag“**; Info: <http://www.s4-ausbau-jetzt.de>
- Mo. 24.02. 18:00 Uhr; München, TU München, Vorhoelzer Forum, 5. Stock, Arcisstr. 21; **Vortrag** in der Reihe „Der öffentliche Verkehr – Katalysator für die Stadtentwicklung“: Prof. Dipl.-Ing. Rainer Meyfahrt, Honorarprofessor Universität Kassel, ehem. Vorstandsmitglied der Kasseler Verkehrs-Gesellschaft, „Stadtentwicklung mit Öffentlichem Verkehr statt „Verkehr finanziert Verkehr“?“ Veranstalter: Münchner Verkehrsgesellschaft u. Lehrstuhl für Raumentwicklung, TU München; Info: dross@tum.de <http://www.re.ar.tum.de/index.php?id=46>
- Mo. 03.03. 18:30 Uhr; Bad Reichenhall, „Avalon-Hotel“ Bahnhofsplatz 14; **Monatstreffen** des Verkehrsforums Berchtesgadener Land; Info: Siehe Termin am 03.02.
- Fr. 07.03. 17 Uhr; Salzburg, „Stieglbräu“, Hotel Imlauer, Rainerstraße 12-14; **Salzburger Verkehrsplattform**; Info: Siehe Termin am 07.02.
- **Das Treffen des Verkehrsforums Berchtesgadener Land im März findet trotz des Rosenmontags zum üblichen Termin statt.**

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. 35, 80331 München (S-Bahn Isartor, Tram 16/18 Reichenbachplatz).

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

Sa. 01.02., 08.02., 15.02. und 22.02., 12 Uhr; Wasserburg, „Schranne“, **Stammtisch** der PRO BAHN Ortsgruppe Wasserburg Info: Rainer Kurzmeier (rainer@blumen-kurzmeier.de), Bernd Meerstein (bernd@meerstein.de)

Mi. 05.02. 19 Uhr; Geschäftsstelle; **Aktiventreffen**

Fr. 07.02. 19 Uhr; Geschäftsstelle; **Stadt- und Kreisgruppe München**

Do. 13.02. 19 Uhr; Rosenheim, „Mail-Keller“, Schmettererstr. 20; **Stammtisch der Stadt- und Kreisgruppe Rosenheim**; Info: Wolfgang Günther (080 62/4027), Günther Polz (080 63/7928)

Mi. 19.02. 19 Uhr; Geschäftsstelle; **Aktiventreffen**

Mo. 24.02. 19:30 Uhr; Augsburg, Zeughaus, Zeugplatz 4; **PRO BAHN-Treff Schwaben**; Karl-Peter Naumann, Ehrenvorsitzender von PRO BAHN, „Projekt SiB – Sicherheit im Bahnverkehr“; Info: joerg.lange@pro-bahn.de, 082 51/53 887 und http://www.pro-bahn.de/bayern/index_termin.htm

Mi. 26.02. ab 19:30 Uhr; München; Gaststätte Zwinger-eck; **Stammtisch**

Do. 27.02. 19 Uhr; Weilheim, GH Holzwurf, Münchner Str. 36; **Stammtisch der Kreisgruppe Weilheim-Schongau**; Info: Norbert Moy (0881/638 131, n.moy@bayern.pro-bahn.de)

Mi. 05.03. 19 Uhr; Geschäftsstelle; **Aktiventreffen**

Fr. 07.03. 19 Uhr; Geschäftsstelle; **Stadt- und Kreisgruppe München**

Termine anderer Veranstalter siehe vorherige Seite

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: Renate Forkel, Andi Barth. 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 (IBAN DE83 70090500 0003720730, BIC GENODEF1S04). Internetversion für Mitglieder kostenlos, allgemein frei verfügbar nach einem Monat.

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