

PRO BAHN *Post*

Rundbrief von PRO BAHN Oberbayern

Oktober 2016



ICE auf der Mangfalltalbahn bei Bruckmühl im Herbst 2013: Immer wenn der Fern- und Güterverkehr von der Strecke München–Rosenheim über das Mangfalltal umgeleitet wird, haben die Fahrgäste der Mangfalltalbahn das Nachsehen – so auch dieses Jahr wieder während der Bauarbeiten zwischen Grafing und Rosenheim. (Bild: W. Günther)

- Terminhinweis Landesversammlung 2016 – *Seite 2*
- Kurznachrichten – *Seite 2*
- Der MVV steuert in die falsche Richtung – *Seite 3*
- Runder Tisch zum Meridian-Betrieb – *Seite 5*
- Ein S-Bahn-Projekt kommt voran – *Seite 7*
- So geht Rad und Bahn – *Seite 9*

Samstag, 29. Oktober 2016

Landesversammlung in Augsburg

Die jährliche Mitgliederversammlung von PRO BAHN-Bayern findet am Samstag, dem 29. Oktober 2016 in Augsburg statt. Tagungsort ist das Hotel Riegele, Viktoristr. 4, schräg gegenüber des Augsburger Hauptbahnhofs.

Im Rahmenprogramm ab 10.30 Uhr (Treffpunkt: Hotel Riegele) wird die Mobilitätsdrehscheibe Augsburg vorgestellt und es gibt eine Führung durch die Baustelle zum Straßenbahntunnel am Augsburger Hauptbahnhof.

Nach dem anschließenden Mittagessen im Hotel Riegele steht um 14 Uhr die Verleihung des Bayerischen Fahrgastpreises auf dem Programm.

Die eigentliche Mitgliederversammlung von PRO BAHN Bayern beginnt um 14.30 Uhr und endet gegen 16.30 Uhr. Wichtigster Tagesordnungspunkt ist in diesem Jahr die turnusmäßige Neuwahl des Landesvorstandes.

Nähere Informationen gibt es unter <http://www.pro-bahn.de/bayern/einladung.htm> und in der schriftlichen Einladung, die allen bayerischen PRO BAHN-Mitgliedern zugeschickt wurde.

Kurznachrichten

Preiserhöhung für Nahverkehrsfahrkarten und Bayern-Ticket

In einer gemeinsamen Presseerklärung haben die Unternehmen Benex, DB Regio, Netinera und Transdev am 20. September mitgeteilt, dass die Fahrpreise im Schienenpersonennahverkehr zum Fahrplanwechsel im Dezember um durchschnittlich 1,9 % erhöht werden. Als Änderung der Tarifstruktur werden die Preise künftig kilometergenau berechnet, was bei sehr kurzen Fahrstrecken zu einer zusätzlichen Erhöhung führen kann. Diese Preiserhöhung gilt für Verbindungen mit Regionalzügen und S-Bahnen, die nicht einem Verbund- oder Ländertarif unterliegen – was aber nicht bedeutet, dass dort die Preise unverändert bleiben.

Deutlich stärker als die erwähnten 1,9 % fällt nämlich die Preiserhöhung beim Bayern-Ticket aus: der Preis für das Bayern-Ticket soll im Dezember auf 25 Euro steigen; für jede weitere Person kommen 6 Euro hinzu. Damit beträgt die Steigerungsrate für eine Person 8,7 %; fünf Personen zahlen künftig 49 Euro – das ist fast 14 % mehr als bisher!

Münchner Verkehrsverbund wird teurer

Und natürlich dreht auch der Münchner Verkehrsverbund (MVV) an der Preisschraube (<http://www.mvv-muenchen.de/de/aktuelles/presse> und folgen-

der Artikel): Die Fahrpreise steigen am 11. Dezember durchschnittlich um 2,9 %, wobei die Zeitkarten etwas besser abschneiden. Die Streifenkarte wird um 3,85 % teurer (künftig 13,50 Euro), die Fahrradtageskarte sogar um über 15 % (künftig 3 Euro). Alte Streifen- oder Tageskarten gelten noch bis 31.3.2017. Wegen zahlreicher Proteste der Vergangenheit erlaubt der MVV gegen Zahlung der Preisdifferenz einen zeitlich unbegrenzten Umtausch.

Bahnausbau München–Prag

Der Bayerische Verkehrsminister will den Bahnausbau Richtung Prag vorantreiben und hat eine Studie beauftragt, die u.a. prüft, ob eine Fahrzeit zwischen München und Prag von viereinviertel Stunden möglich ist (<https://www.stmi.bayern.de/med/pressemitteilungen/pressearchiv/2016/316/index.php>). Ziel ist auch, einen solchen Ausbau im Bundesverkehrswegeplan höher einstufen zu lassen als die momentane Bewertung als „Potenzieller Bedarf“. Konterkariert werden die Bemühungen allerdings dadurch, dass der Zulauf auf München sehr störanfällig ist, was sich beispielsweise durch die häufigen Infrastrukturstörungen zwischen Freising und München zeigt.

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

Der MVV steuert in die falsche Richtung

Vor einigen Tagen beschloss die Gesellschafterversammlung des MVV eine Anhebung der Fahrpreise für Dezember um durchschnittlich 2,9 Prozent. Die Süddeutsche Zeitung hat ermittelt, dass das im Vergleich zu anderen Verkehrsverbänden die stärkste Erhöhung in diesem Jahr ist.

Jetzt könnte man sagen, der MVV hat Nachholbedarf, weil andere Verbände teurer sind. Oder: München boomt, also kann man hier leichter mehr Geld abschöpfen als anderswo. Andererseits: In München boomt auch der Autoverkehr – ist eine solche Preissteigerung das richtige Zeichen, um Leute zum Umsteigen auf Bus und Bahn zu verleiten? Und auch im boomenden München gibt es viele Leute, die jeden Euro zweimal umdrehen müssen, bevor sie entscheiden, wofür sie ihn ausgeben.

Insgesamt ist die Preisentwicklung im Öffentlichen Nahverkehr bedenklich und schädlich. Das statistische Bundesamt hat darauf hingewiesen, dass ÖPNV-Kunden im Vergleich zu anderen Verkehrsmitteln bei Preiserhöhungen der letzten Jahre übermäßig stark belastet wurden. Im Nahverkehr sind die Fahrpreise seit 2000 um 73 Prozent gestiegen. Für die Autonutzung musste man im gleichen Zeitraum nur 27 Prozent mehr zahlen. Da im Wesentlichen Länder und Kommunen die Nahverkehrspreise festlegen, kann man plakativ sagen, dass die Fahrgäste die Melkkühe der Nation sind.

In München geht es nicht nur um kurzfristige Preiserhöhungen, sondern mittelfristig auch um die Reform der Tarifstruktur. Leider wurden alle Bemühungen von PRO BAHN, besser in diese Diskussion eingebunden zu werden, von den Verantwortlichen abgeschmettert. Letztlich reden beim MVV-Tarif viele Institutionen mit, nur nicht die Fahrgäste selber, die das anschließend am Ticketautomaten ausbaden müssen. Würde das Denken beim Kunden beginnen, und nicht in verkrusteten Strukturen und intransparentem Gremienfilz verhaftet sein, käme man zu anderen Schlüssen. Nicht nur der Tarif ist beim MVV reformbedürftig.

Eine eher dubiose Rolle spielen die Verkehrsunternehmen, die ja eben nicht in einem Preis-Leistungs-Wettbewerb um den MVV-Kunden stehen, sondern im Prinzip planwirtschaftlich agieren. Damit fehlt ihnen aber letztlich die Legitimation, Vorgaben zu Preis und Leistung zu machen, die dann am Ende nur abgenickt werden. Sie können das im beim MVV üblichen Ausmaß nur deshalb, weil die Politik froh ist, die Verantwortung los zu sein.

Die MVG begründet für den Münchner Stadtverkehr die Preiserhöhung unter anderem mit Angebotsausweitungen. Allerdings wurden im Entwurf ihres Leistungsprogramms vom März abgestuft drei Pakete A, B und C vorgeschlagen. In einer Stellungnahme bezeichnete PRO BAHN alle drei Pakete als dringend benötigt. Sowohl das Münchner Wirtschafts- als auch das Planungsreferat sahen dies ähnlich. Trotz der Erkenntnis, dass alle drei Pakete für München notwendig sind, ist aber eine Umsetzung von Paket C für dieses Jahr nicht vorgesehen.

Während in München in erster Linie die Überlastung einiger U-Bahn-Linien und der seit Jahren politisch verschleppte Trambahnbau im Vordergrund stehen, existiert im Umland das Thema Leistungsausweitung nur in einigen Landkreisen beim Busverkehr. Auf der Schiene, als wesentlichem Träger des ÖPNV, passiert was den Fahrplan angeht praktisch nichts. Was passiert ist, dass die S-Bahn immer unzuverlässiger wird. Die Zahl der Störungen nimmt zu, und deren Auswirkungen nehmen noch stärker zu. Die DB macht es durch Zugausfälle, vorzeitiges Wenden, Auslassen von Haltestellen und dadurch, dass immer dieselben Linien teilweise über Stunden aus der Stammstrecke genommen werden, für die Fahrgäste nicht besser.

Und dafür soll man jetzt auch noch mehr bezahlen? Solche Entscheidungen können eigentlich nur von Leuten getroffen werden, denen die Wirklichkeit von Pendlern und anderen MVV-Kunden ziemlich fremd ist. Auch der Vorsitzende der MVV-Gesellschafterversammlung, Oberbürgermeister Reiter, steht wahrscheinlich öfter im Stau als in einer überfüllten U-Bahn. Es sei ihm aber gesagt, dass dieser Stau auch von Leuten erzeugt wird, die es leid sind, für ihr gutes Geld mit ausfallenden, durchfahrenden und erheblich verspäteten S-Bahnen zurecht zu kommen, und deshalb wieder vermehrt mit dem Auto nach München fahren.

Es wird ihnen ja auch leicht gemacht: Autobahnen und Bundesstraßen werden

ausgebaut, neue Anschlussstellen sollen direkt nach München hineinführen - und all das wird mit Steuermitteln finanziert. Dagegen wurden die Kosten für den Betrieb von Bus und Bahn in den letzten Jahrzehnten immer stärker den Fahrgästen aufgebürdet. Dabei vermindert jeder, der mit Bus, Tram oder U-Bahn fährt, den Verkehr auf Münchens Straßen, hilft damit indirekt den anderen Autofahrern, vermindert Lärm-, Abgas- und Staubbelastung.

Die Vorhersage ist einfach: Im MVV-Gebiet wird der Autoverkehr zunehmend schneller wachsen als der Öffentliche Verkehr. Hier Investitionen und Ausbauten, dort Unzuverlässigkeit, unzureichende Angebotsentwicklung und höhere Preise. Ob die Politik die Augen verschließt, oder sehenden Auges das Desaster ihren Nachfolgern überlässt, ist unbekannt. Die Richtung, die sie sich von MVV und Verkehrsunternehmen vorgeben lässt, scheint aber eine zukunftsweisende Verkehrspolitik nicht zum Ziel zu haben. Diese Entwicklung geht nicht nur zu Lasten der MVV-Fahrgäste, sondern zu Lasten aller Bürger im Ballungsraum München.

Edmund Lauterbach

Runder Tisch zum Meridian-Betrieb

Am 29. August gab es einen Runden Tisch zum Meridian-Betrieb. Der Anlass waren die Zugausfälle und Fahrplanabweichungen beim Meridian während der Bauarbeiten auf der Strecke Grafing–Rosenheim von Februar bis Mai 2016.

Den Runden Tisch hatte die PRO BAHN-Kreisgruppe Rosenheim gefordert; die Landtagsabgeordneten Klaus Stöttner und Otto Lederer hatten ihn schließlich zuwege gebracht. Weitere Teilnehmer waren u.a. Dr. Bernd Rosenbusch (Meridian), Stefan Kühn (DB Netz), Hilmar Jarzambek (Bayerische Eisenbahngesellschaft BEG) sowie PRO BAHN und die Lokalpresse.

Allgemein wurde Verständnis für die Baumaßnahmen geäußert; die Leistungen für die Bahnkunden während der Bauzeit wurden jedoch als ungenügend empfunden.

Herr Kühn erklärte die Hintergründe: Die Bauarbeiten (Erneuerung der Oberleitung) zwischen München und Rosenheim waren langfristig geplant, mit der Mangfalltal-Bahn als Umleitungsstrecke für Fern- und Güterzüge. Für das Mangfalltal bedeutete dies den Ausfall aller Züge des Halbstundentaktes in den Stoßzeiten (d.h. der Direktzüge nach München), die durch Busse ersetzt wurden. Infolge der Bauarbeiten entstand ein Rückstau von teilweise bevorrechtigten Güterzügen auf der Brenneroute, was auch zum Ausfall von Meridian-Zügen auf der Hauptstrecke München–Rosenheim führte. Die Disposition wurde zusätzlich dadurch erschwert, dass im Mangfalltal Bruckmühl der einzige Kreuzungsbahnhof für lange Güterzüge ist. Trotzdem sind auf der Mangfalltal-Bahn auch für zukünftige Umleitungsverkehre keine technischen Anpassungen vorgesehen.

Als nachteilig stellte sich die Länge der Baustelle von Grafing bis Ostermünchen heraus, weil der dazwischen liegende Bahnhof Aßling nicht als Kreuzungsstelle genutzt werden konnte. Bei zukünftigen Baumaßnahmen (die Erneuerung der Oberleitung auf dieser Strecke wird 2018 fortgesetzt) wird auf kürzere Baustellennlängen geachtet. Im Rahmen der zweiten Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung (LuFV 2) sollen von 2016 bis 2020 insgesamt 28 Milliarden Euro in das Netz investiert werden. Dies bedeutet in den kommenden Jahren eher noch mehr Baustellen und damit Behinderungen für die Fahrgäste, wobei besonders Abonnenten betroffen sein dürften (die DB wickelt derzeit jährlich ca. 800 Baumaßnahmen mit SEV ab). DB Netz ist bei der Termingestaltung nicht frei, denn die LuFV-Verträge beinhalten Pönalen für Nichteinhaltung und Verzögerungen. Baumaßnahmen haben üblicherweise zwei Jahre planerischen Vorlauf, große Baustellen sogar bis zu 10 Jahre. Auch Gleisbaumaschinen sind in der Regel auf Jahre hinaus ausgebucht. Wegen der weitreichenden betrieblichen Auswirkungen kommt es zwangsläufig auch zu Betriebseinstellungen mit SEV an Strecken, die von der verursachenden Baustelle weit entfernt liegen.

Die früher üblichen Nachtbaustellen mit eingleisigem Betrieb auf doppelspurigen Strecken sind aus Immissionsschutzgründen (Warnhörner) oft nicht mehr möglich, da zwischen 22 Uhr und 6 Uhr Nachtruhe vorgeschrieben ist. Andere Informationstechniken, z.B. mit individueller Warnung der Bauarbeiter, sind in Erprobung, werden aber von den Berufsgenossenschaften noch blockiert. Die BEG hat schon wiederholt Nacharbeit gefordert, ist aber stets gescheitert. Die Warnhörner bleiben im Übrigen auch in Betrieb, wenn z.B. stundenweise nicht gearbeitet wird.

Dr. Rosenbusch kritisierte, dass bei Fahrplaneinschränkungen selbst schwach besetzte Fernzüge gegenüber vollen Regionalzügen bevorzugt werden. DB Netz argumentiert hier, dass viele Fernzüge aus Rosenheim über München hinaus verkehren und die Anzahl der von Verspätungen betroffenen Fahrgäste damit weitaus höher ist als die Besetzung der Züge im Meridian-Netz erwarten lässt. Bei der Disposition wird jeweils abgewogen, welcher Zug jeweils den Vortritt erhalten soll. Man will in Zukunft versuchen, die gegenwärtigen Prioritäten (Fernverkehr – Güterverkehr – Nahverkehr) auf dieser Strecke im Einzelfall zu ändern. Im Übrigen wurde die DB von der ÖBB ersucht, den Korridor Salzburg–Kufstein qualitativ zu verbessern. Dr. Rosenbusch sieht jedoch für DB Netz keinen Grund, kundenorientiert zu bauen. Bis jetzt werden im Internet die Meridian-Fahrplandaten bei Baustellenverkehr nur im Bayern-Fahrplan (<http://www.bayern-fahrplan.de>) richtig dargestellt, aber nicht im DB-Navigator. Die DB prüft die standardmäßige Übernahme der Meridian-Fahrplandaten in das RIS seit einem halben Jahr – bisher aber ohne Ergebnis.

Herr Jarzambek stellte klar, dass es zwar direkte Gespräche zwischen BEG und DB Netz bzw. DB Station&Service gibt, aber keine vertraglichen Möglichkeiten,

die der BEG erlauben würden, auf den Zugbetrieb Einfluss zu nehmen. Die BEG greift nur dann ein, wenn ein EVU „um Hilfe ruft“. Absprachen zwischen EVU und DB Netz zu Baustellenfahrplänen werden in den ZVF (Zusammenstellung Vertrieblicher Folgen) festgehalten.

PRO BAHN moniert, dass im Baustellenfahrplan der DB die Strecken nicht aufgeführt werden, auf denen die DB selbst keinen Personenverkehr durchführt. Weiterhin fordert PRO BAHN eine Entschädigung der Fahrgäste durch DB Netz bei allen Betriebseinschränkungen als Folge von Bauarbeiten. Pönalen sollen auch für ausgefallene Züge geleistet werden, wobei als Verspätung der Abstand zum nächsten fahrplanmäßigen Zug angesetzt werden soll.

Für Bauarbeiten wird die Einhaltung des Baustellenfahrplans und bei notwendigen Änderungen eine rechtzeitige, ausreichende und verbindliche Information der Fahrgäste gefordert. Die Fahrgäste haben normalerweise kein Wissen darüber, dass sie sich bei Privatbahnen derzeit nur auf den Bayern-Fahrplan verlassen können.

Günther Polz/Wolfgang Günther

Ein S-Bahn-Projekt kommt voran

Erste Diskussionen zum Projekt gab es etwa im Jahr 2000. Zehn Jahre passierte nicht viel. Als Gesamtkosten für die betriebsfertige S-Bahn wurden damals ungefähr 2,1 Milliarden Euro angegeben. In den letzten sechs Jahren nahm das Projekt Fahrt auf. Kürzlich wurden die ersten Schienen gelegt, die Eröffnung der Strecke wird aber nicht vor 2018 erwartet. Die Kostenschätzung ist jetzt bei etwa 2,8 Milliarden Euro angelangt, eine Kostensteigerung von einem Drittel. Die Presse nimmt das zur Kenntnis. Statt die Kostensteigerung anzuprangern, stellt sie die immensen Vorteile der neuen S-Bahn heraus. Sie betont unter anderem, dass ein einziger Zug die Kapazität von 50 Bussen oder 1700 PKWs aufweist.

Wovon ist die Rede? Vom 2. Stammstreckentunnel? Von der S-Bahn nach Gertsried? Die Fakten passen nicht so ganz, weder zu diesen Projekten noch zu anderen in Deutschland. In Tunis ist der Bau zweier neuer S-Bahn-Linien weit fortgeschritten. Hier ist von der Linie D mit einer Länge von gut 12 Kilometern die Rede. In tunesischen Dinar haben sich ihre Kosten mehr als verdoppelt, von drei auf sieben Milliarden Dinar. Das ist keine echte Kostensteigerung, sondern dem Kursverfall der Währung, also der Inflation, geschuldet.

Über ein Jahrzehnt hat das alte Regime die meisten Projekte von einem Entwicklungsplan in den nächsten verschoben, so wie wir das vom Bundesverkehrswegeplan bei Schienenprojekten kennen. Von mehreren geplanten S-Bahn-Linien wurde nur die mit dem geringsten Aufwand zu realisierende Linie begonnen. Nach dem Tunesischen Frühling ging die Linie A endlich in Betrieb, der Bau

zweier weiterer begann. Heute hat in Tunesien die Verbesserung der Infrastruktur einen hohen Stellenwert und zwar in der Reihenfolge Häfen, Eisenbahnen, Straßen, Industriegebiete.

Und bei uns? Für Straßen wird mehr Geld ausgegeben als für Schienen. Die Diskussion um den zweiten Stammstreckentunnel begann in den 90-er Jahren. Schienen sind noch nicht gelegt, der Bau hat nicht einmal begonnen. Der Autor ist darüber auch nicht traurig, denn der tatsächliche Nutzen ist fraglich. Bei der ach so rationalen Kosten-Nutzen-Schätzung konnte das Nutzen zu Kosten-Verhältnis nur mit viel Mühe knapp über die magische Grenze von eins gerechnet werden. Die Kostenschätzungen haben sich inzwischen mehr als verdreifacht, von einer Milliarde auf über drei; ein Ende ist noch nicht in Sicht. Ob die Kosten-Nutzen-Schätzung die volle Steigerung berücksichtigt? Wer wird denn so pingelig sein? Wir sind schließlich wer, im Gegensatz zu einem armen Land mit vielen wirtschaftlichen Problemen können wir uns etwas leisten.

Werfen wir noch einen Blick auf das wesentlich bescheidenere – und nützlichere – Projekt Wolfratshausen–Geretsried. Am Anfang stand eine Schätzung von weniger als fünfzig Millionen Euro. 2009 waren es bereits 123 Millionen. 2012 war der Bau für 2015 bis 2018 angekündigt, ohne eine überarbeitete Kostenschätzung. Um den Nutzen-Kosten-Faktor größer eins zum Erhalt der Förderfähigkeit zu erreichen, wurden für die Planfeststellung Einsparungen und alternative Finanzierungen untersucht. Die hartnäckigen Forderungen nach einer Tieferlegung der Bahnstrecke in Wolfratshausen kosten weitere 44 Millionen. Die Allgemeinheit soll für die (sachlich unbegründete) Angst einiger Autofahrer vor der geschlossenen Schranke zahlen. Diese Änderung erzwingt eine neue Planfeststellung, der Baubeginn rückt in weite Ferne. Mit der 2009 genannten Steigerungsrate von 2 bis 5 Prozent reißt der Kostenrahmen jetzt die Grenze von 200 Millionen. Wird das reichen? Egal, es geht ja nicht mehr vorrangig um den Nutzen der Strecke. Sie dient jetzt als Argumentationshilfe für den zweiten Stammstreckentunnel. Dafür ist nichts zu teuer. Die Kostensteigerung beträgt bereits das Dreifache, nicht nur ein Drittel, auch ohne Inflation.

Zurück zur S-Bahn Tunis. Dort haben die Anwohner nicht nur höhere Ablösesummen für die Grundstücke verlangt, sondern auch eine unterirdische Streckenführung. Letztere hätte die Kosten weiter in die Höhe getrieben und das Projekt verzögert. Bezüglich der Grundstückspreise hat man sich geeinigt. Die unterirdische Streckenführung ist vom Tisch, dank eines Dialogs mit der Zivilgesellschaft.

Vielleicht sollten wir von einem Entwicklungsland lernen? Es muss ja nicht gleich eine Revolution sein: Etwas gesunder Menschenverstand könnte Wunder wirken – oder wäre das schon eine Revolution?

Rudi Barth

So geht Rad und Bahn

Zwischen Villach und Udine gibt es mit der „Ciclovía Alpe-Adria“ einen vielbefahrenen Radweg – und eine Bahnverbindung, die nicht nur Radlern nutzt.

Die Regionalzüge im Raum München sind in diesem Sommer u.a. durch Probleme mit dem Fahrradtransport negativ aufgefallen. Besonders auf den Ausflugsrennstrecken der Oberland- und Werdenfelsbahn reichen die wenigen Fahrradstellplätze nicht aus. Fahrräder blockieren dann vielfach Eingangs- und Durchgangsbereich, was andere Fahrgäste belästigt. Konflikte mit dem Zugpersonal sind vorprogrammiert, zumal man die Fahrkarten im voraus bezahlen muss und dann womöglich des Zuges verwiesen wird.

Der Alpe-Adria-Radweg führt in seiner Gesamtheit von Salzburg in die Lagunenstadt Grado. Ein landschaftlicher und fahrerischer Leckerbissen ist der Abschnitt von Tarvisio an der österreichisch-italienischen Grenze bis nach Carnia. Hier verläuft der Radweg auf 55 km Länge auf der ehemaligen Trasse der Pontebbana/Pontafelbahn. Erfreulicherweise wurde für den Bahnradweg aber keine Bahnstrecke stillgelegt, sondern eine neue gebaut. Die einst eingleisige Strecke durch das Kanal- und Eisental war immer wieder von schweren Naturereignissen betroffen. Nach dem zerstörerischen Erdbeben in Friaul 1976 begannen Planungen und Bauarbeiten für eine Neubaustrecke. Erst im Jahr 2000 wurde das letzte Teilstück der neuen Trasse von Udine nach Tarvisio bzw. nach Villach eröffnet. Von dem 49 km langen Abschnitt Carnia-Tarvisio liegen 40 km im Tunnel.

Die alte Strecke wurde nach und nach zum Radweg ausgebaut. Brücken und Tunnel wurden saniert, die Tunnel beleuchtet und ein asphaltierter Weg angelegt. Bei 2 bis 3 Prozent Gefälle bzw. Steigung kann man kaum bequemer mit dem Rad die Alpen durchqueren. Der Weg wird von Fernradlern ebenso wie von Tagesausflüglern aus den Einzugsgebieten von Villach bis Udine befahren. Außerdem gibt es organisierte Touren mit Leihrädern für Übersee-Touristen.

Rennradler aus Villach nehmen die Anfahrt nach Tarvisio (37 km und 300 Meter Höhenunterschied) als sportliche Herausforderung. Für „Genussradler“ hat die Bahn hier eine wichtige Zubringerfunktion. Ebenso für den Rücktransport: Je nach Kondition kann man die Rückreise von verschiedenen Bahnhöfen antreten.

Die Bahnstrecke von Villach nach Udine ist Teil der Verbindung nach Triest und Venedig. Ihre Hauptfunktion liegt im Güterverkehr. Trauriger Tiefpunkt des Personenverkehrs war die Einstellung aller internationalen Verbindungen bis auf einen Nachtzug im Jahr 2011. Die ÖBB boten und bieten eine Busverbindung zum Schienentarif von Klagenfurt nach Venedig an. Seit 2013 gibt es wieder ein Eurocity-Zugpaar Wien-Venedig, das in Tarvisio um die Mittagszeit Halt macht. Dank einer Kooperation der Provinz Julisch-Venetien und des Bundeslandes Kärnten bedient seit 2012 auch ein Regionalexpress die Strecke.

Diese Regionalexpress-Verbindung wurde vor allem mit Blick auf die Fahrradtouristen eingerichtet, bietet aber auch allen anderen Reisenden eine günstige Fahrmöglichkeit ohne Reservierungspflicht. Der Fahrplan ist dünn, aber das ist besser als nichts: Morgens geht es um 7:14 Uhr in Udine und um 9:45 Uhr in Villach los. Abends fährt der Zug um 17:22 Uhr in Udine und um 19:29 Uhr in Villach ab. Die Fahrzeit beträgt 1:45 Stunden. Aus dem Fahrplan sieht man, dass es nur eine Zuggarnitur gibt, aber die hat es in sich. Neben drei komfortablen IC/EC-Wagen 2. Klasse gibt es einen Wagen 1. Klasse, dessen letztes Drittel ein geräumiges Gepäckabteil bildet sowie einen kompletten Gepäckwagen. Dadurch ist immer genug Platz für Fahrräder. Die Wagen werden von den ÖBB gestellt, die Zwei-System-Lokomotive von der FUC (Ferrovie Udine-Cividale), die im Besitz des Landes Friaul-Julisch Venetien ist. Fahrkarten gibt es zuschlagfrei im Zug. Ein Erwachsener bezahlt z.B. für die gesamte Strecke von Villach nach Udine 13 Euro. Die Fahrradtageskarte kostet 3,50 Euro. Im Internet findet man Informationen und Fahrpläne unter dem Suchwort „MICOTRA“. Die Abkürzung steht für Miglioramento Collegamenti Transfrontalieri (verbesserte grenzüberschreitende Verbindung).



Links: Der MICOTRA-Zug in Villach-Warmbad. Rechts: Neues Leben in alten Bahnhöfen – die „Stazione Chiusaforte“ (Bilder: Joachim Kroll)

Der Fahrplan mit zwei Zugpaaren pro Tag kann sicher kein Vorbild sein. Allerdings sind auch weder Villach noch Udine Millionenstädte mit entsprechendem Fahrgastaufkommen. Aber die Zugbildung aus Lokomotive und Reisezugwagen bietet viel mehr Flexibilität als eine Triebwagengarnitur. Bei Einführung des Angebots 2012 bestand der Zug nur aus drei Wagen, inzwischen sind es fünf. Im durchrationalisierten deutschen Regionalverkehr gelten Lokomotiven ja als unrentabel, da sie nur zwei Sitzplätze haben. Die Quittung kommt dann zehn Jahre später, wenn sich Triebwagen nicht mehr nachbauen oder nachbestellen lassen und mit der Nachfolgeneration nicht kuppeln lassen. So können die Fahrzeuge nicht mit dem Fahrgastwachstum mitwachsen. Das Beispiel der österreichisch-italienischen Kooperation zeigt, dass es auch anders geht.

Joachim Kroll

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 14,40 Euro auf unser Konto bei der Sparda Bank München, IBAN DE83 7009 0500 0003 7207 30, BIC GENODEF1S04 (Konto 37 20 730, BLZ 700 905 00). Internetversion für Mitglieder und Abonnenten der Papierversion 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.

Termine anderer Veranstalter

PRO BAHN-Termine und allgemeine Hinweise siehe nächste Seite.

So. 02.10., Mo. 03.10., So. 09.10., So. 16.10., So. 23.10. und So. 30.10.; Bad Endorf (9:55, 11:55, 13:35, 15:20 und 17:20 Uhr) / Obing (8:57, 10:57, 12:47, 14:22 und 16:22 Uhr); **Touristikverkehr auf der Lokalbahn Endorf-Obing mit VT 26** Info: <https://www.leo-online.org/>, Tel.: 0151/2020 7626

Bis 02.10. München, Deutsches Museum Verkehrszentrum, Theresienhöhe 14a; **Sonderausstellung** „Der neue Hauptbahnhof: Eine Chance für München“; Info: <http://www.deutsches-museum.de/verkehrszentrum/ausstellungen/> unter „Sonderausstellungen“

Mo. 03.10. München-Pasing (ca. 8 Uhr) – Weilheim – Schongau – Augsburg; **Dampfzugfahrt** „130 Jahr Fuchstalbahn“, Zustieg auch an den Unterwegshalten möglich; Info und Reservierung: Bayerisches Eisenbahnmuseum Nördlingen, Tel.: 09081-272 82 61, buchung@bayerisches-eisenbahnmuseum.de und <http://neu2015.fuchstalbahn.com/aktuelle-termine/>.

Mi. 05.10. 18:30 Uhr; Bad Reichenhall, „Avalon-Hotel“, Restaurant „Masala“, Bahnhofplatz 14; **Monatstreffen** Verkehrsforum Berchtesgadener Land, (offenes Treffen für alle, die sich informieren oder Probleme und Erfahrungen einbringen wollen); Info: M. Behringer (08654/50804, mr.behringer@t-online.de) und <http://www.verkehrsforum-bgl.de/aktuell.html>.

Mi. 02.11. 18:30 Uhr; Bad Reichenhall, „Avalon-Hotel“, Restaurant „Masala“, Bahnhofplatz 14; **Monatstreffen** des Verkehrsforums Berchtesgadener Land; Info: Siehe Termin am 05.10.

- **Informationen zum Beginn der Vortragsreihe der IG Münchner Schienenverkehrsfreunde** siehe <http://www.localbahnverein.de> unter „DGEG-Gruppe“.
-

Mitglied werden bei PRO BAHN!

<http://www.pro-bahn.de/beitritt>

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. 01.10. Sa. 08.10., Sa. 15.10., Sa. 22.10. und Sa. 29.10., 12 Uhr; Wasserburg, „Schranne“, Marienplatz 2: **Stammtisch** der PRO BAHN Ortsgruppe Wasserburg Info: Rainer Kurzmeier (rainer@blumen-kurzmeier.de), Bernd Meerstein (bernd@meerstein.de)

Mi. 05.10. 19 Uhr; Geschäftsstelle; **Aktiventreffen**

Fr. 07.10. 19 Uhr; Geschäftsstelle; **Stadt- und Kreisgruppe München**

Do. 13.10. 19 Uhr; Rosenheim; „Mail-Keller“, Schmetterererstr. 20; **Stammtisch der Stadt- und Kreisgruppe Rosenheim**; Info: Wolfgang Günther (080 62/4027), Günther Polz (080 63/7928)

Sa. 15.10. 10–17 Uhr; München, Marienhof; **Infostand** auf dem Aktionstag „Da sein für München“; Info: <https://www.muenchen.de/rathaus/Stadtpolitik/Da-sein-f-r-M-nchen/Da-sein-f-r-M-nchen-2016.html>

Mi. 19.10. 19 Uhr; Geschäftsstelle; **Aktiventreffen**

Mo. 24.10. (Achtung, eine Woche früher als üblich!) **19:30 Uhr** ; Augsburg, Zeughaus, Zeugplatz 4; **PRO BAHN-Treff Schwaben**; Info: joerg.lange@pro-bahn.de, errol.yazgac@pro-bahn.de, 0160/93896180 und http://www.pro-bahn.de/bayern/index_termin.htm unter „Schwaben“.

Mi. 26.10. ab 19:30 Uhr; München; Gaststätte „Zwinger-
eck“; **Stammtisch**

Do. 27.10. 19 Uhr; Weilheim, GH Holzwurm, Münchner Str. 36; **Stammtisch der Kreisgruppe Weilheim-Schongau**; Info: Norbert Moy (0881 /638 131, n.moy@bayern.pro-bahn.de)

Sa. 29.10. 10:30 Uhr; Augsburg, Hotel Riegele, Viktoriastr. 4; „Vorstellung der Mobilitätsdrehscheibe Augsburg“ **Vortrag und Baustellenbesichtigung**; 14 Uhr; Augsburg, Hotel Riegele; **Verleihung des Bayerischen Fahrgastpreises und Mitgliederversammlung** von PRO BAHN Bayern; Info: S. 2 und <http://www.pro-bahn.de/bayern/einladung.htm> sowie schriftliche Einladung.

Mi. 02.11. 19 Uhr; Geschäftsstelle; **Aktiventreffen**

Fr. 04.11. 19 Uhr; Geschäftsstelle; **Stadt- und Kreisgruppe München**

Sa. 12.11. 11 Uhr; München, Hofbräuhaus am Platzl, Münchner Zimmer; **Vortrag** von H. Weisser, Geschäftsführer der Münchner S-Bahn; ca. 13 Uhr **Mitgliederversammlung** von PRO BAHN Oberbayern; Info: Siehe Einladung (wird im Oktober an alle Mitglieder von PRO BAHN Oberbayern verschickt)

Termine anderer Veranstalter siehe vorherige Seite.
