

# PRO BAHN *Post*

Rundbrief von PRO BAHN Oberbayern

April 2014



Wegen der EEG-Umlage und der Diskriminierung der DB beim Fahrstrom stellt die SNCF jetzt den TGV auf Dampfbetrieb um. Das erste Testfahrzeug wurde im vergangenen Jahr in Augsburg gesichtet. (Bild: K.P. Naumann)

- Kurznachrichten – Seite 2
- Reaktivierungen: Bahnbetrieb auf Probe – Seite 3
- MVG: Alles neu macht der Februar – Seite 5
- Aus dem BOB-Fahrgastbeirat – Seite 7
- Werbeaktion der DB: BahnCard 200 – Seite 8
- Brenner-Basis-Tunnel: neueste Entwicklung – Seite 9

## **Kurznachrichten**

### **Wasserburg, 28. 4. 2014: Vortrag zur Reaktivierung Senden–Weißenhorn**

Unter dem Motto „Bahn und Bus aus einem Guss“ berichtet am Montag, dem 28. April Bernhard Jüstel, Mitglied im Stadtrat und in der lokalen Agenda von Weißenhorn über die erfolgreiche Reaktivierung der Bahnlinie Senden–Weißenhorn. Der Veranstaltung findet in den Paulanerstuben, Wasserburg, Marienplatz 9 statt. Beginn ist 19 Uhr. Gäste sind herzlich willkommen.

### **Baumaßnahmen und SEV im Werdenfels**

Vom 11. April bis 2 Mai wird der Streckenabschnitt Murnau–Garmisch-Partenkirchen wegen „Gleiserneuerung“ komplett gesperrt. Der Bahnhof Ohlstadt kann im Zuge dieser Maßnahme nicht umgebaut werden, da aktuell noch kein Planfeststellungsbeschluss dazu vorliegt. Die vorgelegte Planung sieht immer noch lange Zugangswege zum Bahnsteig 2 vor. Immerhin konnte die Gemeinde bereits erreichen, dass Bahnsteig 1 wieder näher an den Bahnhof gerückt wird als ursprünglich von der DB vorgesehen.

### **Tram Steinhausen**

Am 19. März hat der Münchner Stadtrat einstimmig die Entwurfsplanung für die Tram-Neubaustrecke Steinhausen genehmigt (<http://www.mvg-mobil.de/projekte/steinhausen/> unter „Pressemeldungen“). Die neue Strecke soll von der Tramlinie 25 bedient werden, die derzeit am Max-Weber-Platz endet. Die Wiedereröffnung bis Vogelweideplatz und die Inbetriebnahme der 1,3 Kilometer langen Neubaustrecke ist für Dezember 2015 geplant.

### **PRO BAHN begrüßt Dividendenkürzung der DB**

Weil der DB-Konzern für 2013 ein schlechtes finanzielles Ergebnis erzielt hat, möchte er nun die Dividendenzahlung an den Eigentümer Bund kürzen. In einer Pressemitteilung begrüßt PRO BAHN die Absicht der DB AG, dem Bund die Dividende für das Jahr 2013 von 525 auf 200 Millionen Euro zu kürzen ([http://www.pro-bahn.de/presse/pm\\_bv\\_show.php?id=103](http://www.pro-bahn.de/presse/pm_bv_show.php?id=103)).

### **München: Pünktliche S-Bahnen im Februar**

Im Februar 2014 hat die S-Bahn München die besten Pünktlichkeitswerte seit Beginn der Veröffentlichung im Januar 2012 erreicht. Zum ersten Mal in diesen 26 Monaten waren die Münchner S-Bahn-Züge auch pünktlicher als die S-Bahnen in den beiden anderen süddeutschen Netzen Stuttgart und Nürnberg (Links zu den Statistiken: <http://www.myway.de/e.lauterbach/pstat.html>)

### **Fahrgast Aktuell 01/2014 erschienen**

Die zweite Ausgabe des PRO BAHN-Newsletters „Fahrgast aktuell“ ist erschienen (<http://www.der-fahrgast.de/aktuell/index.html>). Damit richtet sich

PRO BAHN an Politiker, Verkehrsbetriebe und viele andere Interessierte, aber natürlich auch an die Mitglieder. Themen sind unter anderem die übertriebene Wunschliste des Landes Thüringen für den Bundesverkehrswegeplan, das Reaktivierungsprogramm für Schienenstrecken des Landes Niedersachsen und Bushaltestellen, bei denen Ortsunkundige nicht erkennen, wo sie sind.

### **Allianz pro Schiene kommentiert EEG-Umlage**

Inzwischen liegt der Entwurf des reformierten EEG vor (<http://www.bmwi.de/DE/Themen/Energie/Erneuerbare-Energien/eeg-reform,did=616706.html>). In einer offiziellen Stellungnahme hierzu fordert die Allianz pro Schiene, der auch PRO BAHN angehört, unter anderem die vorgesehene Benachteiligung kleinerer Schienenbahnen zurückzunehmen und eine Klarstellung, dass der von Eisenbahnfahrzeugen wiedereingespeiste Strom nicht EEG-umlagepflichtig ist (<http://www.bmwi.de>, im Suchfenster nach „APS EEG“ suchen). Zwar können Straßenbahnbetriebe nicht ins Ausland abwandern, aber deren Nutzer sehr wohl aufs Auto ...

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

*Jetzt auch in Bayern Bewegung beim Thema Reaktivierungen*

## **Bahnbetrieb auf Probe?**

Lange Zeit hatte die bayerische Politik sich den Bemühungen um die Reaktivierung von Bahnstrecken verschlossen. Erst gegen Ende der Amtszeit von Verkehrsminister Zeil wurde ganz vorsichtig eine Tür aufgemacht, die verrosteten Schienensträngen wieder Leben einhauchen könnte.

Zu einem Treffen der bayerischen Reaktivierungs-Initiativen hatte deshalb der VCD Bayern und die IG Fuchstalbahn ins Schongauer Brauhaus eingeladen. Angereist waren Vertreter von Initiativen aus ganz Bayern mit einem deutlichen Schwerpunkt aus dem bayerischen Wald, aber auch Vertreter der Lokalbahn Endorf-Obing, Staudenbahn und Werrabahn waren zum Erfahrungsaustausch gekommen. Die Erfahrungen der Initiativen divergieren massiv: Ist die Bibertbahn im Landkreis Fürth an der Kommunalpolitik gescheitert, so konnte der Vertreter aus Weißenhorn mit Stolz darstellen, dass die Fahrgastprognosen der reaktivierten Strecke Senden-Weißenhorn schon wenige Monate nach dem Start im Dezember übertroffen werden.

Vor allem die Zahl 1000 bewegte die Gemüter der Teilnehmer: mehr als 1000 tägliche Fahrgäste soll eine reaktivierte Bahn auf die Schiene bringen, um als reaktivierungswürdig zu gelten. Doch wie wird diese Zahl ermittelt? Ist es die Summe aller Ein- und Aussteiger an den Bahnhöfen oder die Querschnittsbelastung der Strecke? Die Vorträge von Andreas Holzhey und Gerd Weibelzahl lieferten hierzu interessanten Diskussionsstoff. Um Nutzen und Aufwand einer Reaktivie-

rung zu beurteilen, sind viele weitere Aspekte zu berücksichtigen: Der Aufwand für die Infrastruktur, die Netzwirkung der Strecke, das erforderliche Betriebsprogramm (Fahrzeugmehrbedarf) oder die Einbindung in ein schlüssiges Netz aus Bahn und Bus sind Kriterien. Professor Klühspies warnte aber davor, sich nur in kleinlichen Zahlenspielen zu verlieren: Es geht um das Ziel, den Regionen mit der Bahn wieder eine Lebensader zurückzugeben und die regionale Entwicklung langfristig zu fördern.

Immerhin hat nun der Freistaat Bayern ein Prozedere für Reaktivierungen festgelegt, das Sebastian Röhrig vom bayerischen Innenministerium erläuterte: Am Beginn steht immer ein Grundsatzbeschluss der kommunalen Gebietskörperschaften mit dem Wunsch nach Wiederbelebung einer Bahnlinie. Die bayerische Eisenbahngesellschaft (BEG) veranlasst dann eine Potenzialanalyse: Werden deutlich mehr als die bekannten 1000 Fahrgäste – gemessen in Personenkilometer pro km Betriebslänge – ermittelt, steht einer Reaktivierung und der Bestellung der Verkehrsleistungen durch den Freistaat ohnehin fast nichts im Wege: „Fast nichts“ ist aber etwas untertrieben, denn bevor der erste Zug rollt, wird noch die Machbarkeit untersucht, vom Innenministerium geprüft, eine Planungs- und Finanzierungsvereinbarung getroffen und die Bauausführung beauftragt. Das alles ist aber mit Hürden und Auflagen verbunden, wie die Praxis am Beispiel der Strecke Dombühl–Dinkelsbühl offenbart. Man darf auch gespannt sein auf die Staudenbahn, die zwischen Gessertshausen und Langeneufnach ebenfalls als schienenwürdig eingestuft wurde.

Das Thema „Probetrieb“ kommt dann ins Spiel, wenn die Potenzialanalyse der BEG nicht zu einem eindeutigen Ergebnis kommt. Dann soll durch einen auf zwei Jahre befristet bestellten SPNV ermittelt werden, ob das Fahrgastaufkommen die berühmten 1000 Fahrgäste erreicht. Bedingungen sind hier, dass die Infrastruktur durch Dritte (d.h. ohne Hilfe des Freistaats) hergerichtet und zu „marktüblichen“ Infrastrukturentgelten angeboten wird sowie der übrige ÖPNV auf die Schiene angepasst wird. Am Begriff „marktüblich“ entzündete sich prompt eine Diskussion, da der bundeseigene DB-Konzern gegenüber den sogenannten NE-Bahnen (Nicht-bundeseigene Eisenbahnen) durch die Infrastrukturförderung aus Bundesmitteln bevorteilt wird.

Für die Probetriebe wird der Landtag im Herbst ein eigenes Budget für die Jahre 2015 und 2016 beschließen – an seiner Höhe wird sich sicher der politische Wille erkennen lassen.

Das derzeit noch einzige Projekt mit Probetrieb stellte Daniel Große-Vospohl von der Regentalbahn vor: Ab Mitte 2015 wird stündlich ein Zug zwischen Gotteszell und Viechtach verkehren und damit de facto zum ersten Mal die Stadt am schwarzen Regen an ein akzeptables ÖV-Angebot anschließen. Um einen Fahrplan nahe am attraktiven Zielzustand fahren zu können, sind vergleichsweise geringe Investitionen von weniger als 1 Mio Euro notwendig: Abschnittweise Ober-

bausanierungen und ein Zugsleitsystem für den Betrieb mit zwei Zügen, die sich dann in einem mit Rückfallweichen ausgestatteten Kreuzungsbahnhof Teisnach an einem neuen Bahnsteig begegnen können, sind notwendig. Dazu kommen noch Umfeldverbesserungen an den übrigen Stationen. Fahrgäste erwartet man durch zahlreiche Industriebetriebe an der Strecke, dem Technologie-Campus der FH Deggendorf in Teisnach, aber vor allem auch durch Tagesausflügler und Urlauber, die mit der Gästekarte die Züge kostenlos nutzen können.

Bei der abschließenden Diskussion mit Dr. Niggel von der BEG, dem Vertreter des Innenministeriums und Politikern wurde klar, dass sich der Prozess zur Wiederbelebung der regionalen Schienen in Bayern erst am Anfang befindet – ein noch zartes Pflänzchen, das schon vor der ersten Blüte in Gefahr ist, durch die altbekannten Diskussionen um Mittel und Kosten oder um konkurrierende Balungsraumprojekte zertrampelt zu werden.

Norbert Moy

## *Verbesserungen im Sinne des Kunden*

### **MVG: Alles neu macht der Februar**

Ende Februar häuften sich die Termine bei der MVG, bei der kundenrelevante und aus Fahrgastsicht sehr erfreuliche Neuerungen der Öffentlichkeit präsentiert wurden. Vertreter des Fahrgastverbands PRO BAHN waren jeweils offiziell eingeladen und selbstverständlich anwesend, um die Neuerungen zu würdigen und natürlich auch um weiterhin mit den Vertretern der MVG im konstruktiven Dialog bleiben zu können im Sinne eines stetig besser werdenden städtischen Nahverkehrs.

Am 21. Februar wurde am U-Bahnhof Georg-Brauchle-Ring der erste neue U-Bahnzug des Typs C2 vorgestellt. Rein äußerlich fällt die leicht veränderte Front im Gegensatz zu den Bahnen des Typs C1 auf, der seit 2002 im Münchner Untergrund im Einsatz ist und nach wie vor als „die neue U-Bahn“ wahrgenommen wird. Wahre Begeisterungstürme löst die Einfahrt der C-Züge insbesondere bei den jüngsten Kunden aus, die vielfach jünger sind als die Bahnen . . .

Beim Halt am Bahnsteig werden Fahrgäste bei den neuen U-Bahnzügen künftig die Farben Grün bei sich öffnenden und freigegebenen Türen erleben, die Farbe Rot bei sich schließenden Türen. So wird dem Fahrgast künftig auch optisch angezeigt, ob ein Einsteigen noch möglich ist oder zurückgeblieben werden muss – das wird hoffentlich zu einem deutlich verbesserten Fahrgastwechsel und kürzeren Haltezeiten führen.

Im Fahrzeug fällt sofort auf, dass es im Gegensatz zu den Zügen der ersten Serie keine Holzsitze mehr gibt. Das Hin- und Herrutschen der Fahrgäste auf den

Längssitzen ist nicht gut angekommen, so dass ab sofort nur noch gepolsterte Sitze verbaut werden. Ferner wurden einige Längssitze im Bereich der Wagenübergänge weggelassen zugunsten von zusätzlichen Stehplätzen, so dass auch die Gesamtkapazität mit 28 Plätzen mehr nochmals gesteigert werden konnte. Im Zug fällt auch die hellere Beleuchtung, gerade in den Einstiegsbereichen auf. Es wird eine moderne auf LED-Technik basierende Beleuchtung eingesetzt. Im Fahrgastbetrieb werden die neuen Züge aber wohl frühestens im Sommer dieses Jahres auftauchen, da noch umfangreiche Zulassungs- und Abnahmefahrten anstehen, die leider nur in der sehr kurzen nächtlichen Betriebspause durchgeführt werden können.



*Links: Begegnung von Alt und Neu am Georg-Brauchle-Ring. Rechts: Der Innenraum des neuen U-Bahn-Fahrzeugs. (Bilder: MVG)*

Eine Woche später am 28. Februar wurde das von Grund auf sanierte Zwischengeschoss am U-Bahnhof Hauptbahnhof nach dreijähriger Bauzeit der Öffentlichkeit übergeben. Mit der Eröffnung des völlig neu gestalteten Bauwerks im Untergrund wurde auch das neue Kundencenter der MVG eröffnet, welches das bisherige an der Poccistraße ersetzt. Damit wird den Fahrgästen nun endlich auch am Hauptbahnhof eine qualitativ hochwertige Anlaufstelle geboten, die alle Fragen rund um den öffentlichen Verkehr im Verbund beantworten wird. Das ebenso wie das Zwischengeschoss hell gestaltete Kundencenter bietet das gesamte Angebot bei deutlich ausgeweiteten Öffnungszeiten: Mo. bis Fr. 8 – 20 Uhr und Sa. 9 – 16 Uhr. Der parallel dazu vorhandene Ticket- und Informationsschalter steht Mo. bis Sa. 7 – 23 Uhr und So./Feiertag 9 – 20 Uhr den Kunden zur Verfügung.

Insgesamt machen sowohl die neue U-Bahn als auch das Zwischengeschoss und das Kundencenter aus Fahrgastsicht einen sehr guten Eindruck. Mögliche Kleinigkeiten machen den kleinen, aber feinen Unterschied: So sind im Kundencenter am Rand ausreichend Sitzmöglichkeiten gegeben. Bei den U-Bahnen scheinen die Einstiegsbereiche größer als bei der Vorserie zu sein, sodass im Bereich der Anlehnflächen künftig weniger Beine und Füße beim Ein- und Aussteigen im Weg sein dürften.

Aber natürlich sind auch einige wenige nach wie vor verbesserungswürdige Punkte umgehend aufgefallen. Bei dem U-Bahn-Fahrzeug sind dies, ähnlich wie beim Vorgängermodell, wieder die zu wenigen Haltestangen, auf die weiterhin aus Designgründen verzichtet wird – ein Punkt, der in der Vergangenheit bereits immer und immer wieder bei den Verantwortlichen der MVG eingebracht wurde. Hier haben sich leider die Designer gegen die Gebrauchstauglichkeit durchgesetzt. Es ist unbekannt, ob der Designer jemals U-Bahn gefahren ist, um die Notwendigkeit der Festhaltungsmöglichkeiten erkennen zu können . . . Auch sind in den neuen U-Bahnen (bislang) wieder keine großen Schnellbahnpläne in den Wagenübergängen vorhanden. Diese sind fast die einzigen Stellen, wo die Fahrzeuge ausreichend Platz für diese relevante Kundeninformation bieten.

Beim neuen Kundencenter hatte man zunächst auf das Einschlangenprinzip verzichtet. In den ersten Tagen bildeten sich allerdings zeitweise an Stellen Schlangen, wo das Konzept dieses sicherlich nicht vorgesehen hat, so dass umgehend das kundenfreundlichere System mit einer Warteschlange offiziell eingeführt wurde – leider etwas zu Lasten der Optik. An diesem Beispiel zeigt die MVG erfreulicherweise, dass dem Kundenbedürfnisse sehr wohl der Vorrang gegenüber Design und Optik eingeräumt werden kann.

PRO BAHN wird auch weiterhin verbesserungswürdige Punkte sammeln und bei der MVG einsteuern. Wir hoffen dass – wie bei mehreren Vorschlägen in der Vergangenheit geschehen – die machbaren Punkte zeitnah umgesetzt werden.

Andreas Frank

## **Aus dem BOB-Fahrgastbeirat**

Nicht nur Meridian und Werdenfelsbahn starteten die Fahrplanperiode mit Problemen, auch die bislang pünktlichkeitsverwöhnten BOB-Fahrgäste mussten seit Fahrplanwechsel häufige Verspätungen hinnehmen. BOB-Geschäftsführer Kai Müller-Eberstein erläuterte den Beiräten die Hauptursache: Die gebraucht erworbenen und überarbeiteten Talent-Züge hatten massive Probleme mit den automatischen Mittelpufferkupplungen. Mittlerweile hat der Austausch der Kupplungen die Situation verbessert.

Auf Kritik der Kunden stoßen auch die abendlichen Umsteigezwänge in Holzkirchen, die von der BEG zur Einsparung von Fahrzeugkilometern bestellt wurden. Hier wünscht sich der Fahrgastbeirat die Rückkehr zum alten, umsteigefreien Fahrplan. Mit dem verdichteten Fahrplan tritt aber auch immer deutlicher zutage, dass die Infrastruktur der eingleisigen Strecken einen zuverlässigen Betrieb nicht mehr ermöglicht. Der Beirat bereitet ein entsprechendes Schreiben an die Politik vor.

Norbert Moy

## *Neue Werbeaktion des Konzerns*

### **BahnCard 200**

Manchmal ist die Bahn doch für Überraschungen gut: Erinnern wir uns an 1995, als aus heiterem Himmel das Wochenend-Ticket aufkam, 15 Mark für fünf Personen, und das zwei Tage lang. Der Zweck war damals gewesen, neue Kundschaft zu gewinnen, und das gelang. Die Züge waren zum Teil so voll, dass die Federn aufsaßen, und man hatte Reisende gewonnen, die später auch zu Volltarifen reisten.

Durch gute Kontakte hat PRO BAHN jetzt den nächsten Streich des „Roten Riesen“ vorab erfahren: Die BahnCard 200.

Was bedeutet dieses Angebot? Es gibt bisher die Varianten „25“ und „50“ mit jeweiliger Ermäßigung in Prozent vom Fahrpreis in der angegebenen Höhe. Die Ausführung „100“ ist wie das schon lange zu Recht berühmte Generalabo der Schweiz eine Netzkarte, das heißt, man fährt Flatrate nach Belieben und ohne jede Einschränkung in Zügen der DB und aller angeschlossenen Bahnunternehmen. Was könnte es darüber hinaus noch geben?

Dies ist nun der neue Werbeeinfall der Bahn: Man bekommt etwas heraus. Das heißt, mit Vorlage der BahnCard 200 kauft man eine Fahrkarte zum vollen Normaltarif, mit Bestätigung „200“, legt das Geld erst einmal aus, aber nach der Reise bekommt man es nicht etwa nur erstattet, sondern den doppelten Betrag zurück, die 200 Prozent, die den Namen des Angebotes begründen. Man verdient also beim Fahren, mindestens bekommt man einiges vom Anschaffungspreis wieder heraus. Man hat also eine Motivation, möglichst oft Züge zu nutzen.

So sieht das Verfahren aus: Nach der Reise legt der Fahrgast die vom Zugbegleiter abgestempelte Fahrkarte beim Infopoint vor oder schickt sie mit der Post ein und erhält den doppelten Fahrpreis bar oder als Überweisung aufs Bankkonto erstattet.

Der Verkaufspreis der neuen BahnCard ist noch nicht bekannt; wie der Konzern ihn kalkuliert, davon werden wir uns überraschen lassen müssen. Sinn und Zweck des Angebotes sei, so Sprecher der Bahn AG, die verbreitete Schnäppchenmentalität der Verbraucher zu nutzen, um öffentlich wieder ins Gespräch zu kommen: Bahnfahren kann sich lohnen. Das Modell übertrifft noch das der Bonusmeilen im Flugverkehr. Wer fleißig unterwegs ist, kann daran sogar verdienen. Für manche unserer hartgesottenen Mitglieder kann daraus eine zusätzliche Einnahmequelle werden. Für die Bahn ist dies eine bezahlte Werbung, die doch weniger kostet als eine Kampagne durch eine beauftragte Agentur, sie sollte sich also trotzdem auch für das Unternehmen lohnen.

Aber natürlich spekuliert die Bahn AG auch auf Reisende, die sich zwar viel vor-

nehmen, aber am Ende doch nicht wieder den Anschaffungspreis herausfahren; das soll hier nicht verschwiegen werden. Ein Risiko bleibt also. Es ist ein Angebot für Hardcore-Bahnfans.

Auch weitere Einzelheiten sind noch offen; zum Beispiel, wie Fahrgäste in schaffnerlosen Nahverkehrszügen ihre Reise nachweisen sollen, denn natürlich ist eine wichtige Bedingung, dass die Fahrkarte tatsächlich genutzt worden ist. Möglicherweise werden Entwerter im Zug aufgestellt. Es wäre auch nicht das erste Mal, dass ein Angebot der Bahn wenig durchdacht und unzureichend organisiert wird und zu allerhand Nachbesserungen zwingt. Großer Ärger ist vorherzusehen, wenn, wie es übelmeinenden Gerüchten zufolge gelegentlich vorkommen soll, die Zugbegleiter sich im Führerstand verstecken, so dass kein Fahrgast sie jemals zu sehen bekommt. Probleme sind auch bei mehrteiligen Triebzügen zu erwarten, wenn sich der Zugbegleiter über längere Zeit im anderen Zugteil befindet. Warten wir es ab.

Nähere Einzelheiten werden ab 1. April bekanntgegeben; die Bahn kündigt an, die ersten tausend BahnCards 200 bundesweit zu verschenken. Also am besten gleich zur Öffnungszeit am Infopoint stehen!

PRO BAHN begrüßt natürlich diese neue fahrgastfreundliche Initiative.

Michael Werner

## **Brenner-Basis-Tunnel: neueste Entwicklung**

Nach dem Hype um den Brennerzulauf 2011/12 gab es noch zwei öffentliche Veranstaltungen zum Thema:

Am 12. April vergangenen Jahres fand eine Tagung von Bauingenieuren in Rosenheim zum Thema „BBT – Konsequenzen für Bayern“ statt. Herr Pellizari (ÖBB), der für die aufwendige und ziemlich erfolgreiche Öffentlichkeitsarbeit mit Bürgerbeteiligung bei der Unterinntalstrecke verantwortlich war, gab Empfehlungen für das Vorgehen im bayrischen Inntal. Stefan Kühn (DB Netz), der für die Planung der Zulaufstrecke verantwortlich ist, dämpfte die Erwartungen für einen baldigen Bürgerdialog: Zu Beginn der Planung wolle er feststellen lassen, ob überhaupt ein zweites Gleispaar Richtung Österreich erforderlich wird. Von den von Minister Ramsauer angekündigten Planungsmitteln von 75 Mio. EUR könne er in den nächsten 2 bis 3 Jahren etwa 10 Mio. für den BBT-Zulauf einsetzen. Bei der Diskussion wurde von Inntal-Anwohnern der Wunsch geäußert, dass die (aus ihrer Sicht nur unterirdisch mögliche) BBT-Zulaufstrecke rasch verwirklicht werden sollte, um sie vom Bahnlärm zu entlasten.

Am 09.03.2014 fand auf Einladung der Grünen in Raubling eine Diskussion über den Brenner-Basis-Tunnel statt. Prominente Teilnehmer waren Georg Willi (Inns-

bruck; Nationalrat der Grünen Österreich, Sprecher für Verkehr und Tourismus) und Markus Ganserer (Verkehrs-Sprecher der Grünen im Bayerischen Landtag).

Von Georg Willi waren folgende Fakten zu erfahren:

30% des LKW-Verkehrs über den Brenner sind Ausweichverkehre. Die Fahrtstrecke der LKW auf dieser Route beträgt im Mittel 1130 km. Zur Zeit werden viele Waren für Italien in den Nordseehäfen angelandet und dann nach Süden transportiert; ein Ausbau der italienischen Häfen würde diesen Transportbedarf reduzieren. Der Verkehr auf der Brennerroute wächst seit 2011 mit 2% bis 3% pro Jahr (vor 2009 waren es mehr als 4%). Der Schienenanteil sinkt und liegt derzeit deutlich unter 30%. Von der LKW-Maut Innsbruck–Kufstein werden 15% (25 Mio. Euro pro Jahr) zur Finanzierung des BBT verwendet.

Der BBT wird für Mischverkehr konzipiert, da die EU nur Personenverkehrsstrecken ko-finanziert. Bei reinem Güterverkehr könnte er billiger ausgeführt werden. Einzige Bautätigkeit an Tunnel und Zulaufstrecken ist derzeit der Sondierstollen, mit dem vor allem geologisch kritische Abschnitte erkundet werden sollen. Auch vom italienischen Zulauf ist noch nichts in Bau.

Die deutschen Loks mit ETCS-Ausrüstung entsprechen nicht der österreichischen ECTS-Version und müssten für je 0.5 Mio. Euro nachgerüstet werden. Da die neue Unterinntalstrecke mit dem österreichischen ECTS ausgerüstet ist, dürfen die deutschen Loks diese nur mit Sondergenehmigung nachts befahren. Laut der Schweizer Zeitschrift „Eisenbahn-Amateur“ hat man bei den deutschen Loks zugunsten der schwierigen italienischen Zulassung auf die österreichische ECTS-Ausstattung verzichtet; jetzt müssen im Bahnhof Brenner vermehrt Züge umgespannt werden. Wegen starker Belastung der alten Strecke müssen die Güterzüge vorwiegend die neue benutzen.

Dem seiner Meinung nach nicht mehr aufzuhaltenden BBT will Georg Willi einen Nutzen abgewinnen: Über die Alpen transitbörse sollen jeweils zu Jahresbeginn Transitrechte für insgesamt 1 Mio. LKW verkauft werden (derzeit fahren 2 Mio LKW pro Jahr über den Brenner). Wenn diese aufgebraucht sind, müssen die weiteren Transporte auf der Bahn abgewickelt werden. Dazu müssen logischerweise auch die Zulaufstrecken ausgebaut werden. Die Börse ist mit EU-Recht vereinbar, aber noch nicht umgesetzt. Antreiber dafür sind einige Alpenländer. Österreich kämpft um Wiedereinführung eines sektoralen Fahrverbotes. Das hatte der Europäischen Gerichtshof (EuGH) 2012 gekippt. Österreich baut jedoch darauf, dass der EuGH den Wert der Gesundheit grundsätzlich über den Nutzen des Verkehrs gestellt hat.

Bei der anschließenden Diskussion standen das Lärmproblem und die fehlende Information von DB Netz über die Planung des BBT-Zulaufs im Vordergrund.

Günther Polz

## PRO BAHN auf Twitter

Die Aktuell-Meldungen von PRO BAHN laufen bei Twitter jetzt unter @PRO\_BAHN ([http://twitter.com/PRO\\_BAHN](http://twitter.com/PRO_BAHN)). Die bisherige Bezeichnung @PB\_Aktuell bleibt noch bestehen; es wird aber empfohlen @PRO\_BAHN zu nutzen. Den LV Bayern findet man auf Twitter weiterhin unter @PBBY\_Aktuell ([http://twitter.com/PBBY\\_Aktuell](http://twitter.com/PBBY_Aktuell))

---

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](mailto:pbp-redaktion@muenchen.pro-bahn.de) erreichbar, die Abonnentenverwaltung über [pbp-abo@muenchen.pro-bahn.de](mailto: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.

---

## Termine anderer Veranstalter

### PRO BAHN-Termine und allgemeine Hinweise siehe nächste Seite

- Mo. 31.03. 18:30 Uhr; München, BSW, ehemals Königlich Bayerisches Verkehrsministerium, Arnulfstraße 9-11; **Lichtbildervortrag** „Eisenbahn und Trambahn im Raum München in den 70er Jahren“ von F. Hohmann; Info: G. Bendrien, 080 92/333 48, <http://www.localbahnverein.de> unter „DGEG-Gruppe“
- Fr. 04.04. 17 Uhr; Salzburg, „Stieglbräu“, Hotel Imlauer, Rainerstraße 12-14; **Salzburger Verkehrsplattform**; Info: 00 43/664/411 8223, <http://www.salzburger-verkehrsplattform.org> unter „Treffen“
- Mo. 07.04. 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](mailto:info@verkehrsforum-bgl.de)) und <http://www.verkehrsforum-bgl.de/aktuell.html>)
- Do. 17.04. 18:30 Uhr; München, Deutsches Museum, Verkehrszentrum, Seminarraum; **Vortrag** von R. Hartkopf, DB Schenker: „Rail Freight Corridors, Wege in die Zukunft für den Eisenbahngüterverkehr“; Veranstalter: Institut für Verkehrswesen, TU München; Info: <http://www.deutsches-museum.de/verkehrszentrum/information/vortraege>
- Fr. 02.05. 17 Uhr; Salzburg, „Stieglbräu“, Hotel Imlauer, Rainerstraße 12-14; **Salzburger Verkehrsplattform**; Info: Siehe Termin am 04.04.
- Mo. 05.05. 18:30 Uhr; Bad Reichenhall, „Avalon-Hotel“ Bahnhofsplatz 14; **Monatstreffen** des Verkehrsforums Berchtesgadener Land; Info: Siehe Termin am 07.04.
-

## PRO BAHN-Termine

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

Allgemeine Treffen: Aktiventreffen am 1. und 3. Mittwoch im Monat ab 19.00 Uhr in der Geschäftsstelle, Stammtisch am letzten Mittwoch im Monat ab 19.30 Uhr im „Zwinger-eck“, Rumfordstr. 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](http://www.pro-bahn.de/bayern/index_termin.htm).

Mo. 31.03. 19:30 Uhr; Augsburg, Zeughaus, Zeugplatz 4; **PRO BAHN-Treff Schwaben**; T. Haberer, Bayerische Eisenbahngesellschaft, „DEFAS BAYERN – Fahrgastinformationen für alle öffentlichen Verkehrsmittel“; Info: joerg.lange@pro-bahn.de, 082 51/53 887 und [http://www.pro-bahn.de/bayern/index\\_termin.htm](http://www.pro-bahn.de/bayern/index_termin.htm) unter „Schwaben“.

Mi. 02.04. 19 Uhr; Geschäftsstelle; **Aktiventreffen**

Fr. 04.04. 19 Uhr; Geschäftsstelle; **Stadt- und Kreisgruppe München**

Sa. 05.04., 12.04., 19.04. und 26.04., 12 Uhr; Wasserburg, „Schranne“, **Stammtisch** der PRO BAHN Ortsgruppe Wasserburg Info: Rainer Kurzmeier ([rainer@blumen-kurzmeier.de](mailto:rainer@blumen-kurzmeier.de)), Bernd Meerstein ([bernd@meerstein.de](mailto:bernd@meerstein.de))

Do. 10.04. 19 Uhr; Rosenheim, „Mail-Keller“, Schmettererstr. 20; **Stammtisch der Stadt- und Kreisgruppe Rosenheim**; Info: Wolfgang Günther (080 62/4027), Günther Polz (080 63/7928)

Mi. 16.04. 19 Uhr; Geschäftsstelle; **Aktiventreffen**

Do. 24.04. 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](mailto:n.moy@bayern.pro-bahn.de))

Mi. 30.04. ab 19:30 Uhr; München; Gaststätte Zwinger-eck; **Stammtisch**

Mo. 28.04. 19 Uhr; Wasserburg, Gaststätte „Paulanerstuben“, Marienplatz 9; **Vortrag** von Bernhard Jüstel, Mitglied im Stadtrat und in der lokalen Agenda von Weißenhorn: „Bahn und Bus aus einem Guss“; Info: Rainer Kurzmeier ([rainer@blumen-kurzmeier.de](mailto:rainer@blumen-kurzmeier.de)), Bernd Meerstein ([bernd@meerstein.de](mailto:bernd@meerstein.de)) und S. 2.

Mo. 28.04. 19:30 Uhr; Augsburg, Zeughaus, Zeugplatz 4; **PRO BAHN-Treff Schwaben**; L. Iffländer, PRO BAHN „Der Fehlstart des Franken-Thüringen-Express“; Info: Siehe Termin am 31.03.

Mi. 07.05. 19 Uhr; Geschäftsstelle; **Aktiventreffen**

Fr. 09.05. 19 Uhr; Geschäftsstelle; **Stadt- und Kreisgruppe München**

- Das Treffen der Stadt- und Kreisgruppe München findet im Mai ausnahmsweise eine Woche später als üblich statt.

**Termine anderer Veranstalter siehe vorherige Seite**