

PRO BAHN *Post*

 Rundbrief von PRO BAHN Oberbayern

März 2015



Im Rahmen des Ausbaus der Elektromobilität hat die Münchner Verkehrsgesellschaft im Februar vier Tage lang einen Elektrobus des niederländischen Herstellers Ebusco auf der Linie 100 getestet. Das Bild zeigt den Bus an der Haltestelle Hauptbahnhof Nord. (Bild: M. Wiegner)

- Kurznachrichten – Seite 2
- Fährt Ihr Zug auch morgen noch? – Seite 3
- München–Ingolstadt: Ein Ausbau der niemals endet – Seite 6
- Neue Brennerzulaufstrecke und mehr Lärmschutz – Seite 8
- Ärgerliche Panne: Vor und hinter Gittern – Seite 10

Kurznachrichten

Gotteszell-Viechtach: Mehrheit für Probetrieb

Beim Bürgerentscheid im Landkreis Regen am 8. Februar hat eine Mehrheit der Wähler für den Probetrieb gestimmt. Knapp 64% der abgegebenen Stimmen befürworteten die Reaktivierung zwischen Gotteszell und Viechtach. Bei einer Wahlbeteiligung von 20,9% wurde zwar das Quorum von 15% zustimmenden Wahlberechtigten verpasst, aber der Kreistag hat beschlossen, dass die Entscheidung auch ohne Quorum umgesetzt wird (<http://www.landkreis-regen.de/buergerentscheid-zum-bahnprobetrieb/artikel/150/3329/11106/>). PRO BAHN hat in einer Pressemeldung gratuliert (http://www.pro-bahn.de/bayern/presse_show_bayern.php?id=787) und dankt allen, die sich aktiv für die Bahnreaktivierung einsetzen.

National Express soll S-Bahn Nürnberg übernehmen

Die Bayerische Eisenbahngesellschaft (BEG) beabsichtigt, den Betrieb der S-Bahn Nürnberg ab 2018 an National Express zu vergeben. Näheres findet man in einer Pressemitteilung der BEG vom 2. Februar (<http://beg.bahnland-bayern.de/presse/>, Meldung vom 2.2.2015). Laut Presse und BR (<http://www.br.de/nachrichten/mittelfranken/inhalt/mitarbeiterversammlung-db-regio-privatisierung-briten-100.html>) will die DB gegen die Entscheidung der Bayerischen Eisenbahngesellschaft Einspruch einlegen. Sollte sich ein Widerspruchsverfahren hinziehen, ist es nicht ausgeschlossen, dass es zu Verzögerungen beim Betriebsstart kommt, da der neue Betreiber erst nach Rechtssicherheit in Fahrzeuge, Personal oder Werkstatt investieren kann.

Neuer Elektrobus in München

Die Münchner Verkehrsgesellschaft hat Mitte Februar einen weiteren Elektrobus getestet. Diesmal kam ein Bus mit Diesel-Zusatzheizung und einer Reichweite von rund 300 Kilometern zum Einsatz, nachdem man mit anderen Modellen unzufrieden war, weil deren Heizung zuviel Energie vom Fahrbetrieb abzog (http://www.mvg-mobil.de/presse/2015-02-16b_mvg-pressemeldung.pdf). Mit den Tests soll auch laut Pressemeldung die „bisher nicht gegebene Serienreife elektrischer Busse“ vorangetrieben werden.

PRO BAHN-Forderungskatalog zum Fernbusmarkt

PRO BAHN hat am 20. Februar einen Forderungskatalog zur Weiterentwicklung des Fernbusmarkts vorgelegt (http://www.pro-bahn.de/presse/pm_bv_show.php?id=131). Gefordert werden eine angemessene Straßenmaut für Fernbusse, die Finanzierung der Fernbusstationen durch ihre Nutzer, der Bau barrierefreier Haltestellen mit zuverlässigen Fahrgastinformationen sowie die Gleichstellung der Fahrgastrechte für Busse und Bahnen.

Dr. Rosenbusch wechselt von der DB zur BOB

Bei der Bayerischen Oberlandbahn steht nun der dritte Führungswechsel innerhalb von zwei Jahren an. Der bisherige Geschäftsführer Kai Müller-Eberstein wird künftig den Regensburger Verkehrsverbund leiten. Seine Nachfolge treten zwei Manager der Deutschen Bahn an: Fabian Amini war bisher bei DB Schenker Polen tätig. Bekannter dürfte dagegen Dr. Bernd Rosenbusch sein, der bislang das Marketing für DB Regio Bayern geleitet hat (<http://www.tegernseerstimme.de/bob-setzt-auf-doppelspitze/160792.html>). PRO BAHN wünscht den beiden neuen Geschäftsführern viel Erfolg und der BOB und ihren Mitarbeitern wieder ein ruhigeres Fahrwasser und vor allem die Rückkehr zu mehr Qualität und Zuverlässigkeit.

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

Ein Gespräch über die Finanzierungsprobleme des Nahverkehrs

Fährt Ihr Zug auch morgen noch?

Warum sollte mein Zug nicht mehr fahren? Haben wir wieder eine Störung am Triebfahrzeug?

Nein, das Geld reicht schlichtweg nicht.

Das kann ich mir wirklich nicht vorstellen. Meine Fahrkarte ist erst im Dezember gerade knapp 2% teurer geworden – wie so jedes Jahr.

Da haben Sie recht. Eine Fahrkarte für 101 Kilometer kostete 1996 noch 26 DM (13,29 EUR). Heute sind es stolze 20,49 EUR. Das ist eine Erhöhung von 54%. Ziemlich heftig, wenn man bedenkt, dass die Preise im selben Zeitraum durchschnittlich nur 25% stiegen. Mit den Einnahmen aus den Fahrkarten wird jedoch nur ein Drittel bis zur Hälfte der tatsächlichen Kosten einer Zugfahrt im Regionalverkehr oder bei der S-Bahn finanziert. Der Rest wird seit der Bahnreform 1996 durch Zuschüsse aus dem Bundeshaushalt gedeckt. Und diese Zuschüsse sind seitdem insgesamt lediglich um 21% erhöht worden.

Also, wir Fahrgäste zahlen inzwischen die Hälfte mehr als im Jahr 1996. Das Geld wurde im selben Zeitraum 25% weniger wert. Wenn der Bund also die Zuschüsse nur um 21% erhöht hat, dann ist das in Wahrheit eine Kürzung! Aber man spricht doch trotzdem von einer Erfolgsgeschichte des Nahverkehrs in den letzten Jahren. Seit 1996 ist die Zahl der Personenkilometer doch um 44% gestiegen und die Fahrgastzahlen um 60%. Es fahren mehr Züge und es gibt neue Fahrzeuge. Wie war das denn möglich, wenn die Zuschüsse weniger wert wurden?

Da muss ich etwas ausholen: Vor der Bahnreform im Jahr 1996 bekamen Bundes- und Reichsbahn Zuschüsse direkt aus dem Bundeshaushalt zum Betrieb des Nahverkehrs gezahlt und haben dann selber entschieden, welche Züge wann und wo fahren. Mit der Bahnreform änderte sich das grundlegend: Die Bundeszuschüsse

wurden den Ländern zur Verfügung gestellt, damit diese damit den Nahverkehr organisieren. Die Verantwortung ging also in die „Region“, dementsprechend wurde das Ganze im „Regionalisierungsgesetz“ geregelt und die Zuschüsse heißen seitdem „Regionalisierungsmittel“.

Wie konnten die Bundesländer denn mit demselben Geld mehr Züge fahren lassen?
Das Zauberwort dafür heißt Wettbewerb. Wie auch in der EU vereinbart, haben die Bundesländer bzw. die im Bundesland damit beauftragten Stellen mehr und mehr Netze ausgeschrieben. In so einer Ausschreibung wird vorgegeben, wie ein bestimmtes Streckennetz bedient werden soll, wie oft die Züge fahren, welches Platzangebot bereitzustellen ist und wie die Fahrzeuge ausgestattet sein müssen. Dann können sich verschiedene Eisenbahnverkehrsunternehmen bewerben und ein Angebot abgeben. Wer die beste Leistung mit dem geringsten Zuschussbedarf anbietet, bekommt den Zuschlag und darf für einen Zeitraum von oft 10 bis 20 Jahren das ausgeschriebene Netz fahren.

Deshalb sind also inzwischen Züge ganz verschiedener Unternehmen auf deutschen Schienen unterwegs. Aber gut – wenn der Wettbewerb zu niedrigerem Zuschussbedarf führt, wo liegt dann das Problem?

Die größten Kostensenkungen wurden bei der erstmaligen Ausschreibung eines Netzes erzielt. Danach gibt es keine großen Ersparnisse mehr. Eher steigen die Kosten wegen der inzwischen erhöhten Fahrzeug-, Energie- und Personalkosten wieder. Eine Angebotsausweitung ist dann nicht mehr möglich. Es ziehen aber in Deutschland immer mehr Menschen in die großen Ballungsgebiete. Die Straßennetze sind überlastet, also muss man das Angebot in den S-Bahn-Netzen erhöhen. Auch entlang der Pendlerachsen muss ein attraktives Angebot vorhanden sein, denn sonst ziehen noch mehr Bürger in die Großstädte. Der Nahverkehr muss also weiter ausgebaut werden.

Klar, wenn man durch den Wettbewerb keine wesentlichen Kostensenkungen mehr erzielt, aber das Angebot ausbauen muss, braucht man mehr Geld.

Dabei haben wir das größte Problem noch gar nicht betrachtet. Denn neben den Fahrzeug-, Energie- und Personalkosten gibt es einen weiteren Kostenblock: Die Trassen- und Stationskosten. Während ein Bus jede Straße gebührenfrei nutzen kann, müssen die Eisenbahnverkehrsunternehmen für alle Streckenkilometer, den ein Zug fährt, und für alle Bahnhofshalte zahlen!

Interessant. Und was passiert mit diesem Geld?

Die Trassen- und Stationsgebühren werden von der DB Netz und von DB Station und Service kassiert, um damit die Schienenwege und Bahnhöfe zu unterhalten. Die Bundesregierung hat der Deutschen Bahn AG in den sogenannten „Leistungs- und Finanzierungsvereinbarungen“ (LuFV) klare Vorgaben für die Wartung der Bahnstrecken und Stationen gemacht. Im Gegenzug zahlt der Bund einen festgelegten Betrag für Ersatzinvestitionen. Den darüber hinaus benötigten Betrag müssen DB Netz und DB Station und Service aus den Gebühren decken. Da

Strecken und Bahnhöfe immer älter werden, steigen die Wartungskosten momentan stetig an. Ein Beispiel: Das Land Bayern bzw. die dort fahrenden Eisenbahnunternehmen zahlen im Nahverkehr seit dem Jahr 2000 stolze 72% mehr Stations- und Trassengebühren. Inzwischen gehen dort fast zwei Drittel der Zuschüsse für die Finanzierung dieser Infrastrukturgebühren drauf.

Große Kostensenkungen durch die Ausschreibungen sind also künftig nicht mehr zu erzielen. Schon um der größeren Nachfrage zu entsprechen, müssten die Bundesländer aber mehr Züge bestellen, was natürlich mehr kostet. Gleichzeitig steigen aber die Trassen- und Stationskosten Zug massiv, während die Zuschüsse hinter der normalen Preissteigerung zurückbleiben. Das wird irgendwann eng!

Nicht irgendwann, sondern genau jetzt! Wer die Ausschreibungen genau verfolgt, wird feststellen, dass viele Ausschreibungen zu keiner wesentlichen Angebotsverbesserung mehr führen. In einzelnen Bundesländern wird bereits der Bahnverkehr auf manchen Strecken eingestellt.

Wie soll das weitergehen?

Die Bundesländer haben im letzten Jahr die tatsächlich benötigten Regionalisierungsmittel und die Aufteilung auf die Bundesländer im sogenannten „Kieler Schlüssel“ ermittelt. Demnach müssen die Mittel von 7,3 auf 8,5 Milliarden Euro erhöht werden. Die Bundesregierung wollte zunächst die Regionalisierungsmittel für 2015 auf dem Stand von 2014 einfrieren, nachdem das entsprechende Gesetz im letzten Jahr ausgelaufen ist. Nach massiven Protesten hat die Bundesregierung nun doch einen Gesetzentwurf erstellt, der eine Erhöhung von 1,5% in 2015 beinhaltet. Eine grundsätzliche Neuordnung soll erst in einem Jahr oder noch später erfolgen.

Das dürfte die Bundesländer nicht gefreut haben!

Die Bundesländer haben den Gesetzentwurf am 6.2. im Bundesrat abgelehnt. Sie bleiben bei ihrer Position, nach der das Regionalisierungsgesetz grundsätzlich reformiert werden muss. Neben der Anpassung der Mittel an die tatsächliche Kosten- und Nachfrageentwicklung fordern sie eine zukünftige jährliche Erhöhung von 2,8%. Darüber hinaus soll die Bundesrepublik Deutschland als Eigentümer und als diejenige, die die Wartungsvorgaben für das Schienennetz festlegt, das Kostenrisiko für die Infrastruktur übernehmen. Im Klartext: Steigen die Kosten für Trassen und Bahnhöfe stärker als 2,8%, muss der Bund die Zuschüsse entsprechend erhöhen.

Wie steht PRO BAHN zu diesen Forderungen?

PRO BAHN unterstützt die Forderung der Bundesländer in vollem Umfang. Es kann nicht sein, dass die Fahrgäste seit der Bahnreform Fahrpreise hinnehmen müssen, die doppelt so stark steigen wie die Inflation, während sich der Bund aus der Verantwortung stiehlt, indem er seine Zuschüsse noch nicht einmal der allgemeinen Kostenentwicklung anpasst. Dabei ist er selber der Hauptkostentreiber, indem er die DB Netz AG und DB Station & Service im Rahmen von

Vereinbarungen dazu zwingt, die Wartungskosten in großem Umfang von den Eisenbahnunternehmen in Form von Trassen- und Stationsgebühren zu kassieren, während gleichzeitig Busse noch nicht einmal auf den Bundesautobahnen und Bundesstraßen eine Straßenmaut zahlen.

Was tut PRO BAHN, um die Bundesländer zu unterstützen?

Aktuell plant PRO BAHN eine Kampagne, um als Vertreter der Fahrgäste das Thema in die Öffentlichkeit zu tragen. Denn die meisten Fahrgäste und auch viele Bundestagsabgeordnete wissen nicht, wie der Schienennahverkehr in unserem Land finanziert wird. Das macht es der Bundesregierung einfach, die Reform des Regionalisierungsgesetzes zu verschleppen. Wir aber wollen dafür sorgen, dass Ihr Zug auch morgen noch fährt!

Mehr dazu in den nächsten Ausgaben der PRO BAHN Post.

Jörg Lange

PRO BAHN Schwaben hat am 20. Februar in einer Pressemitteilung auf die Problematik hingewiesen (http://www.pro-bahn.de/bayern/presse_show_bayern.php?id=788).

München–Ingolstadt

Ein Ausbau der niemals endet

Als im Rahmen einer Diskussionsreihe im Verkehrszentrum München über den – gelinde gesagt – „schleppenden“ Ausbau der Strecke München–Mühldorf diskutiert wurde, wollte der Konzernbevollmächtigte der DB in Bayern, Herr Josel, die Stimmung ein wenig verbessern. Er verwies auf die gelungenen Ausbauten von München nach Augsburg und Ingolstadt.

Als langjähriger Pendler auf der letztgenannten Strecke traute ich meinen Ohren nicht. Redete er wirklich von derselben Strecke oder versteckte sich eine subtile Drohung in seinen Worten? Gelingen kann diese Ausbaumaßnahme schon deshalb nicht sein, weil sie ja noch gar nicht fertig ist.

Aber erst mal alles der Reihe nach. Die Strecke München–Ingolstadt sollte im Zuge der Verlängerung der VDE8 Berlin–Nürnberg–(München) und der HGV Strecke Nürnberg–Ingolstadt ebenfalls modernisiert und auf eine Zielhöchstgeschwindigkeit von ca. 200 km/h gebracht werden. Diese Ausbaumaßnahme teilt sich in drei Abschnitte ein.

Die Bauarbeiten im südlichen Abschnitt München–Petershausen begannen im Frühjahr 2000 und stellten somit den Beginn der Ausbaumaßnahme dar. Die S-Bahn München bekam zwischen Dachau und Petershausen ein eigenes Gleis, zwischen Dachau und M-Obermenzing 2 Gleise. Der Einbau von LZB (Linien-

zugbeeinflussung) und Gleiskorrekturen brachten eine Erhöhung der maximalen Geschwindigkeit auf 200 km/h. Die umfangreichen Bauarbeiten in diesem Abschnitt (ca. 31km) dauerten bis Dezember 2006.

Auf dem mittleren Abschnitt Petershausen–Rohrbach (ca. 24km) wurden zwischen Frühjahr 2003 und Ende 2007 neben Gleiserneuerungen mehrere Bahnübergänge durch Brücken ersetzt und der Bahnhof Reichertshausen und Rohrbach umgebaut. Leider wurden bei letzterem keine neuen Wende- oder Abstellgleise vorgesehen, was eine SPNV-Reaktivierung der Stichstrecke nach Wolnzach/Jebenhausen erheblich erschwert. Die Strecke selber – ein Überbleibsel des ehemaligen Hallertaubahnnetzes – wurde 2012/2013 seitens des Oberbaus erneuert, da der verbliebene Güterkunde – ARS Altmann – die Strecke zu seinem Autoabstellplatz rege nutzt. Im Jahr 2010 wurden die Bauarbeiten auf dem mittleren Abschnitt wieder aufgenommen. Gleisbetterneuerungen, neue Oberleitung und Signaltechnik (KS) sowie LZB-Ausrüstung, als auch der Neubau des HP Paindorf sollen die Höchstgeschwindigkeit hier auf 190 km/h erhöhen.



Der neue Bahnhof Baar-Ebenhausen (Bild: H. Nikolisin)

Der nördliche Abschnitt Rohrbach–Ingolstadt (ca. 20km) ist seit Ende 2009 in Bearbeitung. Begonnen wurde mit dem barrierefreien Umbau des HBF Ingolstadt, welcher vier Jahre (inkl. Rechtsstreitigkeiten) dauerte. Die markanteste Baumaßnahme war aber die Verlegung des Bahnhofs Reichertshofen, um die anschließende Kurve, welche nur mit 120 km/h befahren werden durfte, zu entschärfen. Seit 2011 ersetzt der neue Bahnhof Baar-Ebenhausen den alten. Auch hier wurden zahlreiche Abstellgleise – die gerade ARS Altmann am Ende rege nutzte – ersatzlos abgebaut. Das Industriegleis nach Ebenhausen-Werk blieb erhalten. Mit Hilfe des momentan einzigen Kunden – Thyssen-Duck Schrottverwertung – wurde auch hier der Oberbau in den letzten Jahren erneuert. Interessanter Weise wurde im Nordabschnitt trotz neuem Oberbau, neuer Oberleitung und neuer Signaltechnik (KS) die Höchstgeschwindigkeit „nur“ auf 160 km/h festgelegt. Ob trotzdem eine LZB-Ausrüstung als Vorläufer einer zukünftigen ETCS Aufrüstung vorgenommen wird, entzieht sich leider meiner Kenntnis.

Frei von baustellenbedingten Einschränkungen reisten Fahrgäste in diesem Jahrhundert also nur im Zeitraum Ende 2007 bis Ende 2009 und ab Ende 2014. Und als zu diesem Zeitpunkt die meisten Pendler dachten, der Ausbau sei vollendet, packte die Bahn nochmals eine Keule aus, die es in sich hat. Von Ende März 2015 gilt fünf Monate lang ein Baustellenfahrplan, der

- a) den Knoten Ingolstadt temporär auflöst
- b) den momentanen ICE Stundentakt mit Verstärkungen auf einen 2-h Takt ohne Verstärkungen ausdünn
- c) zahlreiche Regionalverbindungen auf Schienenersatzverkehr (SEV) ohne Anschlussmöglichkeiten umstellt.

Dieser Fahrgastalbtraum hält über die gesamte fünfmonatige Bauzeit an, also bis Ende August. PRO-BAHN protestierte gegen die größten Zumutungen wie Fahrplanlücken von fast drei Stunden im Fernverkehr und gravierende Anschlussversäumnisse beim SEV in einem Brief an DB Fernverkehr und DB Regio.

Ein Ende mit Schrecken also? Mitnichten! Einerseits droht DB Netze schon vorsorglich weitere Baumaßnahmen für Ende 2015 an. Zudem wurde der Umbau des Bahnhofs Pfaffenhofen auf den Zeitraum nach 2017 (Landesgartenschau) verschoben. Die erschreckend simple Begründung lautet Fachkräftemangel (Spezialisten bzgl. der Einführung ETCS). Der Bahnhof Pfaffenhofen soll voraussichtlich viergleisig ausgebaut werden. Ausgehend von den Erfahrungen beim Umbau des Bahnhofs Rohrbach, bzw. den Rechtsstreitigkeiten bezüglich des Bahnhofs Ingolstadt, dürfte dieses Thema im Jahr 2020 noch nicht beendet sein.

Gewiss, die 75 km wurden quasi samt zahlreicher Stationen neu gebaut und dies unter dem rollenden Rad. Zudem erreichen die technischen Anforderungen eine Komplexität, deren Sinnhaftigkeit lieber einmal mehr hinterfragt werden sollte. Dennoch sind 20 Jahre Bauzeit und Baustellenfahrpläne inakzeptabel. Eine besser koordinierte und vorausschauende Planung hätte die Gesamtbauzeit wesentlich verkürzen können.

Für Pendler wäre diese Strecke äusserst attraktiv. Wenn allerdings (noch) nicht die gewünschten Fahrgastzahlen erreicht werden, dann muss man die Frage der Zumutbarkeit und Berechenbarkeit der Fahrpläne stellen, mit denen die Fahrgäste in den letzten 15 Jahren konfrontiert wurden.

Harald Nikolisin

Dobrindt: Neue Brennerzulaufstrecke und mehr Lärmschutz

Die Bevölkerung im Inntal, vertreten durch die lokale Politik, meldet sich seit Jahren immer wieder mit zwei Forderungen:

- (1) Bau einer neuen Bahnstrecke zwischen Rosenheim und der Landesgrenze bei Kufstein, möglichst unterirdisch, damit die lärmigen (Güter)Züge verschwinden.
- (2) Verbesserter Lärmschutz an der Bestandsstrecke, da eine Fertigstellung der Neubaustrecke bestenfalls langfristig zu erwarten ist.

Ausgelöst wurden diese Forderungen 2010 durch den Vorschlag der Fa. Intra-plan für ein zweites Gleispaar zwischen München und der Landesgrenze. Von Politik und DB wurde dazu inzwischen ein Planungsdialog mit der Bevölkerung versprochen.

Auf einer Konferenz am 13.02. zwischen der lokalen Politik und Verkehrsminister Dobrindt sowie den DB-Vertretern Kefer und Josel versprach Dobrindt, beide Forderungen zu erfüllen.

Der Planungsdialog für die Neubaustrecke soll nach Kefer bereits am 25. März beginnen. Zuerst soll festgelegt werden, welche Gremien und Gruppen dabei beteiligt werden. Die eigentliche Arbeit soll auf den drei Ebenen Kommunen, Region und Bundesministerien samt DB und ÖBB erfolgen. Erste Streckenvarianten können dann 2017 vorgestellt werden. Einige Bürgermeister (Oberaudorf, Kiefersfelden) wollten für ihre Gemeinden nur eine unterirdische Lösung akzeptieren. Aus Rosenheim Sicht müssen auch die neuen Gleise durch die Stadt führen. Dagegen opponierte die Gemeinde Raubling, die davon eine zusätzliche Lärmbelastung befürchtet. Offen blieb, ob und in welchem Maß die wesentlich stärker befahrene Strecke München - Rosenheim ausgebaut werden soll.

Der von der Bevölkerung und der lokalen Politik geforderte Lärmschutz an der Bestandsstrecke soll über das gegenwärtige, gesetzlich festgelegte Niveau (auf 260 Züge/Tag ausgelegt) hinaus verbessert werden. Dazu sollen sich laut Dobrindt Bund, Bahn und Freistaat auf eine freiwillige Finanzierung einigen. Dabei wurde wohl ausgeklammert, dass dann überall in Deutschland Forderungen nach dem gleichen verbesserten Lärmschutz laut werden. Der Minister wies auch auf die lärmarmen Bremsen hin und beteuerte, dass er nach 2020 keine lauten Züge in Deutschland zulassen werde. Laut Dobrindt soll heuer für das Inntal auch ein Lärmsanierungs-Gesamtplan (offenbar inklusive Autobahn) in Angriff genommen werden.

Weiterhin äußerte der Minister, dass sich der Güterverkehr bei der Bahn am dynamischsten von allen Verkehrsträgern entwickle. In der Diskussion wurde dagegen angeführt, dass die Gesamtzahl der Züge auf der Inntalstrecke von früher 230 auf jetzt 180 Züge/Tag zurückgegangen sei. Die immer wieder zitierten 300 Züge/Tag im Jahr 2025 erscheinen eher illusorisch, da dafür die Zahl der Güterzüge um durchschnittlich 6 – 7% pro Jahr zunehmen müsste.

Zufällig am gleichen Tag informierte das Statistische Bundesamt in einer Pressemeldung, dass die Eisenbahn in Deutschland 2014 1.3% weniger Tonnage befördert hat als 2013; die Transportleistung in tkm ist gleich geblieben. Der LKW

hatte im gleichen Zeitraum 3.4% Zunahme bei der Tonnage und 3.1% mehr tkm zu verzeichnen.

Quellen:

<http://www.ovb-online.de/rosenheim/dobrindt-verspricht-laermschutz-4733140.html>; https://www.destatis.de/DE/PresseService/Presse/Pressemitteilungen/2015/02/PD15_050_463.html; <http://sz.de/1.2350232>

Günther Polz

Ärgerliche Panne

Vor und hinter Gittern

Am Donnerstag, dem 29. Januar, fanden die Fahrgäste zum ersten Taktknoten am Sendlinger Tor morgens um halb fünf die Gitter vor den Zugängen zu den Bahnsteigen verschlossen. Von oben wie von unten standen sie da wie im Zoo und kamen nicht weiter. Anschlüsse waren dann natürlich in jeder Richtung weg. Das war schon deshalb schwer zu verkraften, weil die nächsten folgenden Züge erst 45 Minuten später verkehren. Wer zur Arbeit muss, kann sich eine solche Verzögerung nicht leisten.

Das führte dazu, dass am südlichen Abgang einige sportliche Fahrgäste unter Lebensgefahr über eine Brüstung und um einen Pfeiler freischwebend Akrobatik übten, um an der Sperre vorbeizuklettern. Man stelle sich einmal vor, da wäre jemand zu Schaden gekommen!

Als dann nach einigen Minuten, natürlich längst nach Abfahrt aller Züge, zuständiges Personal eingetroffen war, die Tore geöffnet hatte und sich die Wutausbrüche der geprellten Kunden anhören musste, fühlte sich natürlich niemand verantwortlich. Es wusste aber auch niemand, wer denn verantwortlich sein könnte.

Nebenbei: Wie kann es sein, dass eine solche Gefahrenquelle im Bauwerk von allen Aufsichtsbehörden geduldet wird? An der Münchener Freiheit wurde eine entsprechende Konstruktion nach einem tödlichen Unfall durch Glaswände entschärft. Erst danach, selbstverständlich.

Nachdenklich stimmen muss nicht nur, dass so etwas in München vorkommen kann. Sondern auch, dass ein derartiger Vorfall ohne weitere, erkennbare Folgen bleibt, nicht von der Presse ausgewalzt wird und von den geprellten Fahrgästen anscheinend schon fast als Normalität hingenommen wird. Hoffentlich ist das keine Ermunterung, künftig keine Rückfallebene bereitzustellen, wenn offenbar ein verantwortlicher Mitarbeiter unerwartet ausfällt.

Michael Werner

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 (ab 2015 13,20 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. 02.03. 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>

Bis 06.03. täglich 11–19 Uhr; München, Marienplatz, Rathausgalerie; **Ausstellung** „Innenstadt weiterdenken: Pläne und Positionen für München“, Eintritt frei; Info: <http://www.muenchen.de/rathaus/Stadtverwaltung/Referat-fuer-Stadtplanung-und-Bauordnung/Veranstaltungen/Zukunft-findet-Stadt.html>

Mo. 09.03. 18:30 Uhr; München, BSW, ehemals Königlich Bayerisches Verkehrsministerium, Arnulfstraße 9-11 (Ausgang Paul-Heyse-Unterführung); **Lichtbildervortrag** von Andreas Knipping: „E-Loks international“; Info: G. Bendrien, 080 92/333 48, <http://www.localbahnverein.de> unter „DGEG-Gruppe“

Mo. 06.04. Obing 14:10 Uhr, Bad Endorf 15 Uhr, Zustieg auch an Zwischenhalten; **Osterfahrt auf der Lokalbahn Endorf–Obing** mit Ostereiersuchen für die Kinder; Anmeldung erforderlich, bei genügender Nachfrage findet auch am So., 05.04. eine zusätzliche Fahrt statt; Info: https://www.leo-online.org/posts.php?c_parent=24, Tel.: 0174 28 98 903

Bis 30.08. täglich 9–17 Uhr; München, Deutsches Museum Verkehrszentrum, Theresienhöhe 14a; **Sonderausstellung** „Transib – ein Jahrhundertprojekt auf Schienen“, Eintritt 6 Euro; jeden Sonntag Führung (30 Min., Treffpunkt: Eingang zur Sonderausstellung Halle III OG); Info: <http://www.deutsches-museum.de/verkehrszentrum/ausstellungen>

- **Vorerst findet kein Treffen der Salzburger Verkehrsplattform statt. Informationen gegebenenfalls unter <http://www.salzburger-verkehrsplattform.org> unter „Treffen“.**

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.

Mi. 04.03. 19 Uhr; Geschäftsstelle; **Aktiventreffen**

Fr. 06.03. 19 Uhr; Geschäftsstelle; **Stadt- und Kreisgruppe München**

Sa. 07.03., 14.03., 21.03 und 28.03., 12 Uhr; Wasserburg, „Schranne“, **Stammtisch** der PRO BAHN Ortsgruppe Wasserburg; Info: Rainer Kurzmeier (rainer@blumen-kurzmeier.de), Bernd Meerstein (bernd@meerstein.de)

Do. 12.03. 19 Uhr; Rosenheim; „Mail-Keller“, Schmettererstr. 20; **Stammtisch der Stadt- und Kreisgruppe Rosenheim**; Info: Wolfgang Günther (080 62/4027), Günther Polz (080 63/7928)

Fr. 13.03. 19:30 Uhr; Augsburg, Zeughaus, Zeugplatz 4; **PRO BAHN-Treff Schwaben**; Markus Ferber, Mitgl. des Europäischen Parlaments: „Wohin fährt die Bahn in Europa?“. 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. 18.03. 19 Uhr; Geschäftsstelle; **Aktiventreffen**

Mi. 25.03. ab 19:30 Uhr; München; Gaststätte Zwinger-eck; **Stammtisch**

Do. 26.03. 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)

Mi. 01.04. 19 Uhr; Geschäftsstelle; **Aktiventreffen**

Fr. 10.04. 19 Uhr; Geschäftsstelle; **Stadt- und Kreisgruppe München**

• Bitte beachten Sie den abweichenden Termin für den PRO BAHN-Treff Schwaben im März

Termine anderer Veranstalter siehe vorherige Seite

Kein Kahlschlag im SPNV!

Regionalisierungsmittel dauerhaft aufstocken und dynamisieren!

**Bitte unterstützen Sie die Arbeit von PRO BAHN
durch Ihre Mitgliedschaft!**

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