

PRO BAHN *Post*

Rundbrief von PRO BAHN Oberbayern

Mai 2020



Bereits vor über 30 Jahren befuhren die Akkutriebwagen der Baureihe 515 die nichtelektrifizierten Strecken im Allgäu, hier im Dezember 1986 in Türkheim. Wären moderne Akkutriebwagen eine Alternative zur Elektrifizierung von Bahnlagen? Bild: Matthias Wiegner

- Kurznachrichten – Seite 2
- Bayern: Reaktivierungen verhindern = Klima retten? – Seite 3
- Barrierefreiheit bei der S-Bahn München – Seite 5
- Planfeststellungsantrag Tram-Westtangente – Seite 7
- Alternative Elektroantriebe: Einfach Akku statt Diesel? – Seite 8
- Stellungnahme zum MVG-Leistungsprogramm 2021 – Seite 11

Kurznachrichten

PRO-BAHN-Arbeit während der Corona-Krise

Auch mit Corona kommt die Arbeit von PRO BAHN nicht zum Erliegen. Online-Kommunikation ist sowohl intern als auch in der Öffentlichkeitsarbeit noch wichtiger als zuvor. Die durch Corona ausgelösten Veränderungen bei Bus und Bahn spiegeln sich in den Medienmitteilungen des PRO BAHN-Bundesverbands (<https://www.pro-bahn.de/presse/>) wider und auch in Oberbayern und München geht die Pressearbeit weiter (<https://www.pro-bahn.de/muenchen/presse/>). Neue Themen, die uns künftig beschäftigen werden, sind beispielsweise die fehlenden Kulanzregeln bei durch die Corona-Einschränkungen nicht genutzten Zeitkarten in Verbänden, also auch beim MVV oder nicht ausreichende Fahrzeugkapazitäten um die Abstandsregeln einzuhalten. Natürlich ist PRO BAHN auch weiterhin erreichbar, die entsprechenden Kontaktadressen sind auf der letzten Seite dieses Heftes angegeben.

Videokonferenzen statt Treffen bei PRO-BAHN

Sowohl die Aktiventreffen als auch das Treffen der Regionalgruppe München finden im Mai als Videokonferenz statt. Wer teilnehmen möchte, kann sich über die auf Seite 12 angegebenen Mail-Adressen anmelden.

Bußgeld von 150 Euro bei Verletzung der Maskenpflicht in Bus und Bahn

Wer derzeit in Bayern öffentliche Nahverkehrsmittel benutzt oder sich im Bereich der dazugehörigen Einrichtungen wie Bahnsteige befindet, ohne Mund und Nase mit einer Maske oder einem Tuch zu bedecken, muss mit einem Bußgeld von 150 Euro rechnen (<https://www.verkuendung-bayern.de/baymb1/2020-223/>, Nr. 11 der Tabelle).

LEO und Ilztalbahn: Saisonstart verschoben

Der ursprünglich für den 1. Mai geplante Saisonstart der Lokalbahn Endorf-Obung und der Ilztalbahn wird wegen der Coronakrise verschoben. Informationen ob und wann die Touristikbahnen zu einem späteren Zeitpunkt öffnen können, sind unter <https://ilztalbahn.eu/> und <https://chiemgauer-lokalbahn.com/> zu finden.

Koalitionsgespräche München

Am 7. April haben in München die Grünen und die SPD mit Verhandlungen für eine Koalition im Rathaus begonnen. PRO BAHN hat in einer Pressemitteilung die beiden Parteien aufgefordert, nicht nur über die Verkehrswende zu reden, sondern konkrete Weichen zu stellen, um diese in den nächsten sechs Jahren zu erreichen (<https://www.pro-bahn.de/muenchen/presse/20200407.html>). Die durch die Corona-Pandemie verursachten besonderen Verhältnisse machen Klimaschutz und Verkehrswende nicht weniger dringend; eine Ausrichtung auf

Projekte mit schneller Wirksamkeit rückt noch mehr als bisher in den Vordergrund.

Petition für bessere Werdenfelsbahn mit über 3000 Unterschriften beendet

Insgesamt haben wir für die Petition „Für einen besseren Bahnverkehr im Werdenfels und Pfaffenwinkel“ 3154 Unterschriften erhalten – bei einem ursprünglichen Ziel von 1500. Den Plan, noch einmal persönlich die Fahrgäste mit Flyern an den Bahnsteigen oder in den Zügen anzusprechen, haben wir bereits vor der Coronakrise fallen lassen müssen, weil PRO BAHN dafür einen kostenpflichtigen Vertrag mit der Firma Stroer hätte abschließen müssen. Die Firma Stroer hat die Lizenz für alle Werbungen im Bahnbereich und die DB hat unsere Aktion als eine Art „Werbung“ eingestuft.

Doch keine Fernseilbahn

Der Infostand mit neuem Fern-Seilbahnkonzept ist ja nun leider der Abstandsbestimmung durch Corona zum Opfer gefallen. Aber auch andernfalls wären Neugierige umsonst gekommen. Denn das war (noch) unser Aprilscherz. Aber wer weiß; viele Aprilscherze sind von der Wirklichkeit noch überboten worden.

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

Bayerische Verkehrspolitik auf Abwegen

Reaktivierungen verhindern = Klima retten?

Man sagt ja, dass sich so manche Mode in bestimmten Zeitabständen wiederholt und man seine abgetragenen Klamotten nach gewisser Zeit als neuesten Schrei wieder aus dem Schrank holen kann. Offenbar gilt das auch in der Verkehrspolitik, zumindest beim Thema regionale Bahnlinien.

In den 1980er Jahren identifizierte man „Nebenbahnen“ als „Defizitbringer“, die in der Folge massenhaft stillgelegt oder deren Fahrpläne auf Restverkehre ausgedünnt wurden. Schon damals konnten die Verantwortlichen ihre Heilsversprechen nicht einlösen: Das Defizit der Bundesbahn erhöhte sich weiter und die Streckenstilllegungen führten zum massenweisen Abwandern der Fahrgäste zum eigenen Pkw – und nicht zum als „flexibel in der Fläche“ angepriesenen Bus. Erst die gegen viele Widerstände vollzogene Vorwärtsstrategie mit der Einführung integraler Taktfahrpläne ab Mitte der 90er Jahre konnte diese negativen Trends auf den noch vorhandenen Schienenstrecken umkehren.

Ganz schien es nun, als seien die Regionalbahnen wieder rehabilitiert. In vielen Bundesländern werden deshalb Bahnlinien wieder reaktiviert und zu neuem Leben erweckt. In Bayern werden dagegen die alten Vorbehalte weiter gepflegt. So argumentieren das bayerische Verkehrsministerium und einzelne Vertreter der

BEG nämlich gegen die Reaktivierung von Bahnstrecken mit folgender „ökologischer“ Begründung des bekannten 1000er-Kriteriums gegen die Reaktivierung von Bahnstrecken: Dieses Kriterium besagt, dass erst ab einer Auslastung von 1000 Personenkilometern pro Kilometer Betriebslänge eine Wiederaufnahme des Personenverkehrs sinnvoll sei. Bei einem Stundentakt wären das durchschnittlich 25 Fahrgäste pro Fahrt. Diese – so die Rechnung des Ministeriums – passen ja auch in einen Straßenbus. Der verbraucht nach VDV-Angaben aber mit 25 bis 30 l Diesel pro 100 km deutlich weniger als ein Triebwagen auf der Schiene mit etwa 100 l Dieserverbrauch und wäre damit deutlich ökologischer und klimafreundlicher als die Schiene.

Natürlich hält diese einfache Dreisatzrechnung der Realität nicht stand: Denn auf keiner Linie gibt es eine konstante Auslastung über den Tag oder über die Strecke, noch können Busverbindungen bei Komfort, Reisegeschwindigkeit und Zuverlässigkeit und somit in ihrer Kundenakzeptanz mit der Schiene verglichen werden – wir wissen das noch aus den 70er und 80er Jahren. Die Milchmädchenrechnung stimmt aber auch insofern nicht, weil nicht der Bus die Alternative zur Schiene ist, sondern der motorisierte Individualverkehr (MIV). Hier sieht die Rechnung dann so aus: Dieselautos verbrauchen derzeit durchschnittlich 7 Liter pro 100 km und sind mit durchschnittlich 1,2 Personen besetzt. Unter der Annahme eines Dieserverbrauchs des Triebwagens von 80 l pro 100 km ergibt sich bereits ab 14 Personen im Triebwagen ein ökologischer Vorteil gegenüber der Straße. Berücksichtigt man zusätzlich, dass der schienenparallele Straßenbus mit 25 l/100km Dieserverbrauch eingespart wird, ist die Schiene bereits ökologisch sinnvoll, wenn zusätzlich zu den Busfahrgästen in jedem Zug 10 Fahrgäste sitzen, die sonst mit dem MIV unterwegs wären und höchstwahrscheinlich nie Bus fahren würden. Das 1000er-Kriterium wird damit deutlich unterboten.

Es mutet schon grotesk an, dass ausgerechnet die Verhinderung von Reaktivierungen für die Rettung des Klimas erhalten muss, gleichzeitig aber das Ministerium an vielen Stellen den Ausbau des motorisierten Straßenverkehrs forciert.

Noch eine Anmerkung zum Energieverbrauch von Schienenfahrzeugen: Die Hersteller lassen sich hier kaum auf bestimmte Verbrauchswerte festlegen, weil diese stark vom Fahrzeugeinsatz, also Fahrplan und Streckentopografie abhängen. Daher ist die Datenlage nicht so einfach. Für moderne zweiteilige Triebwagen wie den LINT VT 648 kann ein Verbrauch von 80 l/100 km als gesichert angenommen werden. Ältere Fahrzeuge liegen da meist nicht schlechter, weil diese z.B. noch nicht über energiefressende Klimaanlage verfügen. Der „Regioshuttle“ VT 650 kann – je nach Einsatz – sogar noch sparsamer gefahren werden, bis etwa 65 l/100 km.

Die vom Ministerium großzügig veranschlagten 100 l/100 km stellen aber schon einen Fortschritt in der Diskussion um den Energieverbrauch bei der Schiene dar: Bei der Bewertung der Wasserburger Altstadtbahn ließ man sich vom Gutachter

einen Verbrauch von 300 l/100 km unterstellen. Hinweise auf diesen Fehler wie auch auf weitere Fehler werden jedoch beharrlich ignoriert. Nur bei den Unterhaltskosten für die Strecke gab es eine Korrektur: Als PRO BAHN nämlich die Angabe des Gutachtens verwenden wollte, um die unterlassene Streckenunterhaltung als Anschubfinanzierung für den neuen Betreiber einzufordern, sank der Betrag ganz plötzlich von 140.000 auf nur noch 40.000 Euro pro Jahr.

Größte Vorsicht und kritisches Hinterfragen bei sogenannten Gutachten und behördlichen Verlautbarungen ist also angebracht, da eine politische Einflussnahme nicht ausgeschlossen werden kann, bis hin zur „kreativen“ Auslegung physikalischer oder ökonomischer Gesetze. Wie sinnvoll und anwendbar die übrigen Reaktivierungskriterien sind, werde ich anhand der Fuchstalbahn in einer der nächsten Ausgaben darstellen.

Norbert Moy

Verpasste Chance?

Barrierefreiheit bei der S-Bahn München

Vor längerer Zeit gab es die Diskussion, ob die Münchner S-Bahn nach dem Vorbild von Hamburg und Berlin mittelfristig eine weitgehend eigene Infrastruktur bekommen soll. Damit wäre man bei der Fahrplangestaltung und beim Betrieb (Pünktlichkeit) unabhängig vom Regional-, Fern- und Güterverkehr. Eine optimale Barrierefreiheit mit ebenerdigen Einstiegen wäre relativ einfach realisierbar. Da jedoch das Münchner S-Bahn Netz schon heute sehr weit in die Region hineinreicht, wären eigene Gleise, zum Beispiel bis Tutzing, Holzkirchen oder Geltendorf unverhältnismäßig aufwendig. Nachdem dann bei den Planungen zur 2. Stammstrecke klar wurde, dass der vom Bund für die Förderwürdigkeit geforderte volkswirtschaftliche Nutzen nur erreichbar ist, wenn man noch weiter in die Region hinaus fährt, wurde die Diskussion beendet. Für die Münchner S-Bahn ist der Mischbetrieb mit Fern-, Regional- und Güterverkehr damit langfristig festgeschrieben.

Damit stellt sich jetzt das Problem der Barrierefreiheit. Die Münchner S-Bahn hat wie alle älteren deutschen S-Bahnen eine Einstiegshöhe von 96 cm. Diese wurde eingeführt, da seinerzeit hohe Antriebsleistungen im Fahrbetrieb nur mit großvolumigen Kollektor-Motoren erreicht werden konnten, die eine hohe Fußbodenhöhe bedingen. Dank der großen Fortschritte bei der Entwicklung der Leistungselektronik in den 70er und 80er Jahren des vorigen Jahrhunderts konnten später eröffnete S-Bahnen mit den wesentlich kleineren Drehstrom-Motoren angetrieben werden, was Einstiegshöhen von 76 cm (z.B. Hannover, Rhein-Neckar) oder sogar 55 cm (z.B. Leipzig, Dresden) ermöglichte.

Da die Fern- und Regionalverkehre in Deutschland in der Regel mit der frü-

heren westdeutschen Standard-Höhe von 76 cm oder der international (z.B. Österreich, Schweiz, Frankreich, Tschechien) weit verbreiteten und auch bei der ostdeutschen Reichsbahn üblichen Höhe von 55 cm verkehren, lassen sich bei der S-Bahn München auf Mischbetriebsstrecken Stufen häufig nicht vermeiden. Formal erfüllen zwar auch Stufen die Anforderungen an Barrierefreiheit, wenn sie durch Rampen oder Hublifte überwunden werden können. Da diese jedoch in der Regel Bedienpersonal benötigen und zeitaufwendig sind, sind sie für S-Bahnen mit ihren kurzen Aufenthaltszeiten und meist schaffnerlosem Betrieb in der Praxis wenig geeignet.

Dazu kommen weitere Nachteile der hohen 96 cm-Bahnsteige:

- Doppelstock-Züge sind bei 96cm Bahnsteighöhe nur mit Stufen zugänglich, was zu deutlich längeren Aufenthaltszeiten führt.
- Güterzüge mit der sog. „Lademaßüberschreitung“ können u.U. nur verkehren, wenn die Ladung während der Vorbeifahrt am hohen Bahnsteig aufwendig verschoben wird.
- Die heute üblichen Schwenkschiebetüren bei Fern- und Regionalzügen mit niedrigeren Einstiegen lassen sich nur realisieren, indem die Wagenkästen schmaler gebaut werden, da sonst offene Türen an den hohen Bahnsteigen „kratzen“.
- Werden zur Herstellung ebenerdiger Einstiege getrennte Bahnsteige für S-Bahnen und übrige Züge vorgesehen, wird die betriebliche Flexibilität in Störungsfällen und damit die Pünktlichkeit empfindlich verringert. Z.B. können in Geltendorf im Störfall Regionalzüge ins Allgäu mit 55 cm-Einstieg nicht am mehr am Bahnsteig 3 halten, nachdem man diesen auf 96 cm erhöht hat.

Aus diesen Gründen wurden früher bei der S-Bahn München 96 cm-Bahnsteige nur an Gleisen vorgesehen, die ausschließlich von S-Bahnen befahren werden, insbesondere an der Stammstrecke.

Diese empfindlichen Einschränkungen sind auch der Grund, weshalb zurzeit einige ältere S-Bahn-Netze im Zuge größerer Umbauten auf 76 cm umgestellt werden, so in Rhein-Ruhr oder Nürnberg. Die während der Umbauzeit Übergangsweise dabei verminderte Barrierefreiheit nimmt man wegen der mittelfristig großen Vorteile eines flächendeckenden Netzes mit ebenerdigen Einstiegen und damit optimaler Barrierefreiheit in Kauf.

Auch bei der S-Bahn München bietet sich mit dem Bau der 2. Stammstrecke diese Chance, da zeitgleich auch die gesamte Fahrzeugflotte erneuert werden soll. Nach Fertigstellung der 2. Stammstrecke (dann mit 76cm-Bahnsteigen) wären Bahnsteigabsenkungen und damit die vorübergehende Sperrung von Bahnsteigen bei der 1. Stammstrecke vertretbar. Außerhalb der Tunnelstrecke lassen sich

niedrigere Bahnsteige häufig auch durch das Anheben (Hochstopfen) der Gleise ohne Bahnsteigumbauten relativ einfach erreichen.

Andreas Schulz

Planfeststellungsantrag Tram-Westtangente

1991 hat der Stadtrat im Rahmen des Integrierten ÖPNV-Konzepts unter anderem den Bau der Tram-Westtangente vom Romanplatz über den Bahnhof Laim, den Laimer Platz bis zur U-Bahn Aidenbachstraße beschlossen. Eine umfangreiche Bürgerbeteiligung fand bis 2014 statt. Im März 2018 hat der Stadtrat die vorgelegten Trassendetails beschlossen und die MVG zum Einreichen der Planfeststellung aufgefordert.

PRO BAHN begrüßt, dass die Stadtwerke München (SWM) nun den Planfeststellungsantrag für die Tram zwischen Romanplatz und Aidenbachstraße bei der Regierung von Oberbayern eingereicht haben. Der Bau dieser Strecke wird sehr viele Busfahrten einsparen und den Öffentlichen Nahverkehr deutlich attraktiver machen. Es ist zu hoffen, dass allen Beteiligten die große Bedeutung und der hohe Nutzen des Projekts bewusst ist, und weitere Verzögerungen vermieden werden.

Die Dringlichkeit ergibt sich auch aus den Münchner Verkehrsproblemen sowie aus der Tatsache, dass schon Zeit verloren wurde, die wir uns angesichts von Klimawandel und Feinstaubbelastung nicht leisten können. Für die Öffentlichen Verkehrsmittel gibt es bereits bewährte Elektromobilität: Für ein hohes Verkehrsaufkommen wie in der Fürstenrieder Straße ist das die Tram, betont PRO BAHN auch in einer entsprechenden Pressemitteilung. Auch bei weiteren Strecken wie der Gartentram, der Tram Am Hart-Kiefern Garten sowie der Verlängerung nach Zamdorf muss es jetzt schneller voran gehen und die Planfeststellungsunterlagen sollten schnell eingereicht werden.

Aus Sicht von PRO BAHN gibt es durchaus noch berechtigte Änderungswünsche an der aktuellen Planung: So wären beispielsweise direkte Abgänge von den Tram-Bahnsteigen zu den U-Bahn-Linien 5 und 6 sinnvoll. Auch der Vorstoß des Bezirksausschusses Obersendling, die Westtangente bis zur S-Bahn/BOB zu verlängern ist grundsätzlich sinnvoll. Aufgrund des hohen Nutzens muss allerdings gelten: Sinnvolle Ergänzungen, die ohne Verzögerung mitgebaut werden können, sind gut – alles andere sollte später nachgerüstet werden.

Schließlich haben die Münchner bei den Wahlen zum Stadtrat und der OB-Wahl mit überwältigender Mehrheit für die Verkehrswende gestimmt. Die Westtangente ist einer der Schlüsselbausteine dazu.

Andreas Barth

Alternative Elektroantriebe statt Fahrdraht

Einfach Akku statt Diesel?

Immer wieder kommt – insbesondere von Anwohnern der wenigen zur Elektrifizierung vorgesehenen Bahnstrecken – der Vorschlag, doch alternative Elektroantriebe einzusetzen, statt die Strecke zu elektrifizieren. Derzeit werden bereits diverse Konzepte zum klima-neutralen Bahnverkehr auf verschiedenen Strecken getestet bzw. der Einsatz geprüft: „Elektromobilität“, also da wo sie seit jeher zu Hause war lange ehe die Straße sich darum kümmerte, nämlich auf der Schiene. Einige Beispiele für den Einsatz alternativer Elektroantriebe wurden auf den Horber Schienen-Tagen im vorigen Jahr vorgestellt (<https://horber.schienen-tage.de/37/programm.html>), meist mit der Begründung, es sei nicht machbar, das gesamte Netz zu elektrifizieren.

Warum nicht machbar? Die Schweiz hat es gemacht, bis hin zur kleinsten Nebenbahn im Jura, es dürfte keinen Meter Streckengleis dort ohne Fahrdraht geben. Und bei uns gibt es doch diverse Strecken, wo eine Elektrifizierung die wirtschaftlichere Lösung wäre. Nicht machbar ist bei uns wohl nur der politische Wille. Aber auch mit dem müssen wir leben. Wo eine Landesregierung es will und bezahlt, liefert die Fahrzeugindustrie auch Akkutriebwagen. Ein Markt für solche Fahrzeuge zeichnet sich ab. Gleich drei Hersteller, Stadler, CAF (Construcciones y Auxiliar de Ferrocarriles) und Siemens stellten in Horb ihre einschlägigen Produkte vor.

Aber ganz problemlos ist dieser Fahrzeugtyp nicht. Prof. Lademann erläuterte in seinem Vortrag diese Probleme an einem Beispiel aus Thüringen. Beispielsweise braucht der Akku Ladezeiten, außerdem lässt er nur eine begrenzte Reichweite zu. Dies umso mehr, als seine volle Kapazität im Regelfall nicht zur Verfügung steht; wird er vollständig leergefahren, dann sinkt seine Lebensdauer. Das bleibt eine teure Notmaßnahme.

Merkwürdig; die Baureihe 515, jener vierachsige Schienenbus samt Beiwagen, den die Älteren unter uns aus dem Allgäu gut kennen und genossen haben, konnte je nach Strecke 250 bis 400 km weit mit einer Ladung fahren (Wikipedia). Heute, Jahrzehnte später, nicht mehr mit Blei, sondern mit Lithium-Ionen schafft ein Batteriezug bis zu 80 km, dann muss er schon nachladen. Wie kann es sein, dass wir mit unserer neuesten Technik soweit zurückgefallen sind? Haben unsere Ingenieure im Vertrauen auf den Verbrennungsmotor nach Rudolf Diesel wirklich so lange geschlafen?

In dem genannten Beispiel aus Thüringen zeigte sich, dass die Auswahl an geeigneten Strecken von vornherein begrenzt war. Entweder gibt es Ladestationen an den Wendebahnhöfen, oder ein Teil des Weges verläuft unter Fahrdraht, so dass während der Fahrt geladen werden kann, und die Strecke muss insgesamt

kurz genug sein. Einfach Akku statt Diesel, so einfach geht es nicht. Eine enge Auswahl blieb übrig, dort nun läuft der Betrieb. Und an den Endstellen muss der Zug noch dazu warten, bis der Akku wieder voll ist.

Dazu kommt noch eine weitere Einschränkung: Dem spritzigen dieselbetriebenen Regioshuttle kommt kein anderes Fahrzeug dieser Technik nahe. Dieses Baumuster wird nicht mehr angeboten; wenn seine Lebensdauer abgelaufen ist, wird es auf manchen Nebenbahn-Netzen Schwierigkeiten geben, die derzeitigen Fahrpläne einzuhalten, falls nicht doch rechtzeitig ein gleichwertiges Nachfolgemodell auf dem Markt erscheint. Aber nochmals ein Dieselfahrzeug? Im Geist der Zeit nicht mehr zu erwarten. Akku-Triebwagen? Mit den genannten Einschränkungen. Vielleicht wieder ein Vorwand für Stilllegungen.

Die Nutzung akkubetriebener Bahnfahrzeuge ist in Thüringen offenbar politisch gewollt. Nun fahren also dort ein paar Akkutriebwagen Mireo+B auf maßgeschneidert ausgesuchten Strecken. Wie geht es aber weiter? Inselabschnitte mit Fahrdraht will die DB Netz AG nicht. Wo es keine Oberleitung gibt, brauchen die Fahrzeuge zusätzliche Standzeiten zum Laden, sind also nicht immer verfügbar. Ihre Wirtschaftlichkeit ist dadurch eingeschränkt. Noch dazu ist der Akku schwer; kaum im Gespräch ist bisher, dass er die mögliche Nutzlast begrenzt (auch beim Busverkehr im Vergleich zwischen dem Batteriewagen und dem Betrieb unter Oberleitung).

Würde sich die Oberlandbahn für den Akku-Betrieb eignen? Streckenlängen und anteilige Oberleitung würden passen. Aber wäre es politisch wirklich sinnvoll, dafür die angedachte Überspannung mit Fahrdraht abzusagen? Das könnte ein schlechtes Beispiel für andere Regionen sein, desto mehr bei weniger ausgelasteten Netzen. Weiterhin: Alles Diesel, oder was? Und was betreibt ein privates EVU, das sich um Leistungen bewirbt? Bei Ausschreibungen von zehn Jahren, aber einer Lebensdauer von dreißig Jahren für die Fahrzeuge, ist es ein Wagnis, in eine Flotte von Akku-Fahrzeugen zu investieren, wenn die Züge doch nur für wenige ausgesuchte Strecken geeignet sind. Kaum jemand wird sich darauf einlassen. Das hat keine Zukunft, es sei denn die interessierten Landesregierungen würden den langfristigen Einsatz dieser Fahrzeuge garantieren.

Wäre Wasserstoff als Energieträger eine Alternative – sei es unmittelbar durch Verbrennung wie beim Diesel, sei es mittels der Brennstoffzelle? Auch hier ist der Engpass wiederum die Infrastruktur: Wasserstoff fällt als Abfallerzeugnis der Industrie an, aber nur eben dort, wo sie steht. Andernfalls muss man ihn erst zum Einsatzort bringen und dort speichern, was bei diesem stark flüchtigen Gas viel Aufwand bedeutet. Saskia Schulz stellte den Wasserstofftriebzug iLint von Alstom vor. Wie sie in ihrem Vortrag berichtete, ist der Schwund angesichts schnellen Umsatzes durch große Nachfrage kein Thema mehr. Mittelfristig bietet sich an, Energieüberschüsse aus nachhaltig arbeitenden Quellen wie Solar- oder Windkraftwerken in Schwachlastzeiten für die Erzeugung des Gases einzu-

setzen, das man dadurch auf Vorrat bereit hätte. Aber immer noch muss man es zum Einsatzort bringen. Oder die Kraftquellen gleich dort aufstellen. Unter hohem Druck gespeichert ist es außerdem auch nicht gerade leicht; diesen Vorteil hat es so wenig wie der Akku.

Aber wenn wir wirklich Diesel durch Wasserstoff vollständig ersetzen wollen, brauchen wir so viel davon, dass wir ihn zusätzlich beschaffen müssten. Das kostet gemäß dem Zweiten Hauptsatz der Thermodynamik immer mehr Energie, als sich daraus wiedergewinnen lässt, und die muss ebenso irgendwoher kommen. Nachhaltig, klimafreundlich? Wasserstoff ist nur so lange wirtschaftlich, wie man Überschüsse verwerten kann. Im großen Maßstab liegt darin also unter den derzeit gegebenen Bedingungen auch kein Ausweg.

Man sieht, alle Lösungsansätze derzeit sind noch immer Flickwerk. Der große Wurf fehlt, wie etwa die bedingungslose Versorgung mit Fahrdrabt nach Schweizer Muster (zugegeben: mit der Verlagerung des Problems der Energieversorgung an die Quelle). Und der politische Mut dazu. Fahrdrabt stattdessen über der Autobahn, im Gegensatz zur gleichen Maßnahme über Gleisen ist dies ohne Planfeststellung möglich – wieder einmal Teil der allgemeinen Benachteiligung des Systems Bahn. Wobei stillschweigend übergangen wird, dass der LKW wegen des größeren Rollwiderstandes und des kleineren Transportgefäßes einen wesentlich schlechteren Wirkungsgrad hat und gemäß physikalischen Gesetzen immer behalten wird, also dem Güterzug doch niemals gleichkommen kann. Auch nicht mit sperrigen und hinderlichen Road-Trains nach australischem Muster, wie sie unter der Hand bei uns (als „Gigaliner“) genehmigt werden.

Ganz nebenbei wird über den O-Bus wenigstens wieder nachgedacht. Statt schwerer Akku-Fahrzeuge mit ihren notwendigen Standzeiten, die für das Netz an Ladestationen ja auch eine zusätzliche Infrastruktur brauchen. Zaghaft tauchte dieses Stichwort auch in Horb wieder auf. Dazu soll eine Kommunalpolitikerin treuherzig gesagt haben: Das sieht doch hässlich aus. Merkwürdig. In Salzburg als Welt-Kulturerbe mit einem flächendeckenden O-Bus-Netz hat sich anscheinend noch niemand über die Drähte beschwert. Im Gegenteil, so war in Horb aus Österreich zu hören, war gerade der umweltfreundliche Stadtverkehr in Salzburg ein wirksames Argument für die Verleihung dieses Ranges.

Nur muss man wiederum vorsichtig sein; bringen wir den O-Bus zurück ins Spiel, dann könnten sich Politiker versucht fühlen, ihn gegen die Straßen- oder Stadtbahn aufzurechnen. Bitte als Ersatz für den Dieselbetrieb wie in Salzburg, wo es den innerstädtisch überhaupt nicht mehr gibt (ja, doch, das ist möglich!), aber nicht im Wettbewerb mit der Schiene und ihrem besseren Wirkungsgrad. O-Busse wie in unserem Aprilscherz vom vergangenen Jahr mit einer kleinen Pufferbatterie für bis zu zwei Kilometer Strecke, um Hindernissen ausweichen zu können – aber bitte nicht mehr. Der Dieselbus, nicht die Tram ist das veraltete Muster, das eine sinnvolle Verkehrspolitik verdrängen sollte.

Wollen wir wirklich nachhaltigen, klimaverträglichen Verkehr, dann bleibt immer noch die beste Lösung, unter Fahrdraht zu fahren. So, wie es sich seit über hundert Jahren weltweit bewährt. Ist der Draht erst einmal gespannt, muss dann kein Fahrzeug mehr seinen Energievorrat auf Kosten der Zuladung mit sich herumschleppen.

Michael Werner

PRO BAHN-Stellungnahme

MVG-Leistungsprogramm 2021

Das Leistungsprogramm der MVG für das Fahrplanjahr 2021, das politischen Gremien und Verbänden zur Diskussion vorgestellt wurde, beschreibt die geplanten Änderungen im Münchner städtischen Nahverkehrsangebot ab Dezember 2020 und nennt weitergehende Perspektiven. Eine Zusammenfassung gibt es unter <https://www.tramreport.de/2020/04/11/mvg-legt-ideen-fuer-den-fahrplan-2021-vor/>.

Die Stellungnahme von PRO BAHN zum Leistungsprogramm der MVG für das Fahrplanjahr 2021 ist im Internet unter <https://www.pro-bahn.de/muenchen/leistungsprogramm/mvg-2021.html> veröffentlicht. Die Grundausrichtung des künftigen Angebots zeigt mittlerweile in die richtige Richtung, sie entspricht auch deutlich stärker den politischen Vorgaben beispielsweise aus dem Bürgerbegehren „Sauba sog i. Reinheitsgebot für saubere Luft“ als in den Vorjahren.

Allerdings ist mehr politische Unterstützung nötig, um beispielsweise ausreichend Abstellflächen für Bus und Tram zu bauen, sowie die Genehmigungsprozesse zu beschleunigen. Die Qualität insbesondere des Oberflächenverkehrs muss verbessert werden. Dazu fordert PRO BAHN in der Stellungnahme beispielsweise das konsequente Abschleppen von Falschparkern sowie die Schaffung neuer Busspuren.

Für die Anbindung von Freiam schlägt PRO BAHN bis zu einer Schienenanbindung einen Expressbus über die Lindauer Autobahn mit eigener Spur vor. In anderen Teilen der Welt sind Expressbussysteme mit durchgehend eigener Trasse und hochwertigen Haltestellen normal, für die schnelle Anbindung Freihamms wäre dies durchaus gut geeignet. Weitere Vorschläge und Anmerkungen zu den MVG-Plänen sind in der Stellungnahme zu finden.

Andreas Barth

Bitte unterstützen Sie die Arbeit von PRO BAHN durch Ihre Mitgliedschaft

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

Herausgeber: PRO BAHN Bezirksverband Oberbayern e.V., Agnes-Bernauer-Platz 8, 80687 München; Telefon 089 / 53 00 31, Fax 089 / 53 75 66, <https://www.pro-bahn.de/oberbayern/>.

Verantwortliche Redakteure: Renate Forkel, Andi Barth; Lektorat: Helmut Lerche, Matthias Wiegner. 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: <https://www.pro-bahn.de/oberbayern/pbp/>

Jahresabonnement der gedruckten Version durch Überweisung von 15 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, nach einem Monat allgemein frei verfügbar.

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

Termine anderer Veranstalter

- Derzeit keine Termine.

PRO BAHN-Termine

Mi. 06.05.19 Uhr; Videokonferenz; **Aktiventreffen**; Info zu Einwahldaten: oberbayern@pro-bahn.de

Fr. 08.05.19 Uhr; Videokonferenz; **Regionalgruppe München**; Info zu Einwahldaten: muenchen@pro-bahn.de

Mi. 20.05.19 Uhr; Videokonferenz; **Aktiventreffen**; Info zu Einwahldaten: oberbayern@pro-bahn.de

- **Alle PRO BAHN-Treffen in der Geschäftsstelle sowie die Treffen der Regional- und Kreisgruppen entfallen bis auf weiteres, bzw. werden durch Videokonferenzen ersetzt.**

Bitte informieren Sie sich unter <https://www.pro-bahn.de/bayern/termine.htm>, wann die Treffen wieder aufgenommen werden.

Mitmachen bei PRO BAHN ist auch in der Zwischenzeit möglich. Dazu können Sie Kontakt mit der entsprechenden Regionalgruppe oder dem Bezirksverband aufnehmen:

Bezirksverband Oberbayern: oberbayern@pro-bahn.de

Regionalgruppe Inn-Salzach: wilama@t-online.de

Regionalgruppe München: muenchen@pro-bahn.de

Regionalgruppe Oberland: n.moy@bayern.pro-bahn.de