

PRO BAHN *Post*

 Rundbrief von PRO BAHN Oberbayern

Juni 2020



In den 1980er Jahren sollte der Filzenexpress Ebersberg–Wasserburg stillgelegt werden, heute verkehrt er im Stundentakt und soll elektrifiziert werden. Die letzten Kilometer bis in die Wasserburger Altstadt sind aber immer noch von der Stilllegung bedroht: Im November soll das Bundesverwaltungsgericht über das Schicksal der Wasserburger Altstadtbahn entscheiden. Bild: Norbert Moy

- Kurznachrichten – Seite 2
- Altstadtbahn Wasserburg vor Bundesverwaltungsgericht – Seite 4
- Abriss des Starnberger Flügelbahnhof – Seite 5
- Nachrufe auf Pius Löbhard und Dietz-Ulrich Schwarz – Seite 6
- Kapazität der S-Bahn München – Seite 7
- Nahverkehrsplan Landkreis Starnberg – Seite 8
- Gedanken zu alternativen Elektroantrieben – Seite 10

Kurznachrichten

Weiterhin Videokonferenzen statt Treffen bei PRO BAHN

Sowohl die Aktiventreffen als auch das Treffen der Regionalgruppe München finden auch im Juni als Videokonferenz statt. Vielleicht ermöglicht das auch eine Teilnahme für diejenigen, die nicht persönlich in die Geschäftsstelle kommen können. Wer teilnehmen möchte, kann sich unter muenchen@pro-bahn.de (Regionalgruppe München) bzw. oberbayern@pro-bahn.de (Aktiventreffen) anmelden.

Wie es mit den Stammtischen in München und anderswo weitergeht, ist derzeit noch nicht abzusehen: Zwar haben nun viele Gaststätten wieder geöffnet, aber die Einschränkung, dass derzeit nur Personen aus maximal zwei Haushalten zusammensitzen dürfen, widerspricht leider der Idee eines Stammtisches. Sollten in Zukunft wieder Stammtische möglich sein, so wird dies unter https://www.pro-bahn.de/bayern/index_termin.htm bekanntgegeben.

LEO und Ilztalbahn: Saisonstart weiter verschoben

Der ursprünglich für den 1. Mai geplante Saisonstart der Lokalbahn Endorf-Obing und der Ilztalbahn musste wegen der Coronakrise mehrmals verschoben werden. Zwar hat das bayerische Kabinett am 19. Mai eine Wiedereröffnung aller Freizeiteinrichtungen – Ausflugs- und Tourimusbahnen werden von der Bayerischen Staatsregierung (Verkehrs- und Wirtschaftsministerium) als Freizeiteinrichtung, nicht als Verkehrsdienstleister eingestuft! – für Pfingsten angekündigt. Allerdings war kurz zuvor den Touristikbahnen eben aus diesem Grund der Betrieb noch explizit untersagt worden. Vor dem Hintergrund, dass vor der Eröffnung noch ein Rahmenkonzept des Wirtschaftsministeriums und ein Hygienekonzept des Bahnbetreibers erstellt werden und jeweils mit den zuständigen Gesundheitsbehörden abgestimmt und von diesen genehmigt werden müssen, ist eine Betriebsaufnahme zu Pfingsten nicht umsetzbar.

Aktuelles Ziel bei der Ilztalbahn ist die Aufnahme des Fahrbetriebs im Laufe des Monats Juli, spätestens zum Beginn der bayerischen Sommerferien. Auch bei der Lokalbahn Endorf-Obing wird derzeit ein Betriebsbeginn im Juli genannt. Informationen zum Betriebsbeginn sind unter <https://ilztalbahn.eu/> bzw. <https://chiemgauer-lokalbahn.com/> zu finden.

Eisenbahner mit Herz als Lebensretter

Die Aktion „Eisenbahner mit Herz“ der Allianz pro Schiene hat in diesem Jahr zwei oberbayerische Bahnmitarbeiter wurden dafür ausgezeichnet, dass sie Fahrgästen in gefährlichen Situationen an Bahnhöfen halfen (<https://www.allianz-pro-schiene.de/presse/pressemitteilungen/lebensretter-wird-eisenbahner-mit-herz-2020/>). Erster Preisträger ist ein Techniker der Bayerischen Oberlandbahn, der unter erheblicher Selbstgefähr-

derung eine Frau rettete, die ins Gleis gestürzt war. Den dritten Preis erhielt eine Mitarbeiterin der Bayerischen Oberlandbahn für die vorbildliche Betreuung eines erkrankten Fahrgastes. Der Empfänger des zweiten Preises hat unter Fußballfans eine Spendenaktion für die Kinderkrebshilfe initiiert. Zusätzlich wurde ein Sonderpreis für die „Betreuung eines Nachwuchseisenbahners“ sowie elf Preise an Landessieger vergeben. Wir gratulieren allen Preisträgern! Zur Jury für die „Eisenbahner mit Herz“ gehörte auch dieses Jahr wieder Karl-Peter Naumann von PRO BAHN.

Trambahn-Westtangente München

Nachdem im April endlich der Antrag auf Planfeststellung für die Trambahn-Westtangente eingereicht wurde, sind jetzt erste Unterlagen online verfügbar (unter <https://bit.ly/2TCPxNz> den Abschnitt „Personenbeförderung“, dann „... §28 PBefG“ aufklappen). Weiteres wird wohl bis zum 27.5. folgen und dann mindestens einen Monat lang verfügbar sein. Eine aktuelle Darstellung des Projektes gibt es bei der MVG unter <https://www.mvg.de/ueber/mvg-projekte/bauprojekte/tram-westtangente.html>.

Wochenendbetrieb auf der Traun-Alz-Bahn

Ab dem 14. Juni wird die Südostbayernbahn auch samstags und sonntags wieder auf dem Streckenabschnitt Hörpolding–Garching unterwegs sein. Im Zweistundentakt werden durchgehende Zugverbindungen zwischen Traunstein und Mühldorf angeboten. Während in Süd-Nord-Richtung die Züge in Hörpolding geflügelt werden und ein Teil nach Traunreut verkehrt, wird in Gegenrichtung meistens eine Stichfahrt nach Traunreut durchgeführt (<https://www.deutschebahn.com/--5218208>).

ÖPNV-Rettungsschirm für Innovationen nutzen

PRO BAHN unterstützt in einer Pressemitteilung die Forderungen der Kommunen und der Landesverkehrsminister nach einem Rettungsschirm für den öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV). An den Rettungsschirm sollten Qualitätsziele im Bereich Fahrgastinformation, Tarif und Fahrkartenvertrieb gebunden werden (https://www.pro-bahn.de/presse/pm_bv_show.php?id=378). In einer früheren Pressemitteilung hat sich PRO BAHN bereits für eine verkehrsmittelneutrale Konjunkturförderung und gegen eine einseitige Förderung der Autoindustrie durch Kaufprämien ausgesprochen (https://www.pro-bahn.de/presse/pm_bv_show.php?id=373).

Mehr statt weniger Bahnpersonal

PRO BAHN hält überhaupt nichts von der Idee des Bundesverkehrsministers, ausgerechnet beim Eisenbahnpersonal zu sparen. Personalabbau im Bahnbereich widerspricht allen Erkenntnissen der jüngeren Vergangenheit. PRO BAHN sieht die Gefahr, dass vermehrt Zugausfälle und nicht besetzte Stellwerke dro-

hen, und weist in einer Pressemitteilung (https://www.pro-bahn.de/presse/pm_bv_show.php?id=377) darauf hin, dass zur Umsetzung des vom Verkehrsministerium geplanten „Masterplans Schienenverkehr“ mehr und nicht weniger Personal notwendig sein wird.

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

Wasserburger Altstadtbahn vor dem Bundesverwaltungsgericht

Am 5. November wird in Leipzig vor dem Bundesverwaltungsgericht, also in letzter Instanz, über den Stilllegungsbescheid des Freistaats für die Wasserburger Altstadtbahn entschieden.

Bei dieser Verhandlung geht es jetzt nicht mehr um Tatsachen wie zum Beispiel den Inhalt des Gutachtens, sondern nur mehr um eine Beurteilung des juristischen Sachverhalts. Hier setzen wir auf die fachliche Kompetenz unseres Rechtsbeistands, Prof. Urs Kramer, der bundesweit als der Spezialist für Eisenbahnrecht gilt und auch Kommentare zum Themenfeld um Stilllegung (§11 AEG) und Entwidmung von Bahnstrecken (§23 AEG) verfasst hat.

Eine Prognose über den Ausgang des Verfahrens abzugeben, wäre vermessen. Dennoch halten wir es nicht für aussichtslos, dass der Stilllegungsbescheid für unwirksam erklärt wird. Das Bundesverwaltungsgericht hat in der Vergangenheit oft zugunsten der Infrastruktur entschieden. Die zweite Instanz ist ja bereits in wichtigen Punkten unserer Argumentation gefolgt, nämlich, dass erstens unser Konsortium klageberechtigt ist, und zweitens, dass für die Altstadtbahn eine Betriebspflicht besteht. Beides hatte der Freistaat ja bestritten. Die Antwort auf die Frage aber, welche Ansprüche aus dieser Betriebspflicht abzuleiten sind, hat der Verwaltungsgerichtshof nicht abschließend selbst entschieden, sondern durch die Zulassung der Revision letztlich der Bundesinstanz überlassen.

Für den Fall, dass der Stilllegungsbescheid zurückgenommen werden muss, liegt dann der Ball formal bei der Stadt Wasserburg, aber auch beim Freistaat. Sie könnten die Strecke erneut zur Abgabe ausschreiben oder selbst ein Unternehmen ihres Vertrauens mit der Wiederherstellung beauftragen. Unabhängig davon wäre aber der erste Schritt, sich von dem über 10 Jahre alten Gutachten zu trennen, das in entscheidenden Punkten unglaublich krasse Fehler enthält - alle zudem einseitig zu Lasten der Schiene. Zudem ist heute eine völlig neue Entscheidungsgrundlage gegeben, wenn man berücksichtigt, welche positive Entwicklung der Filzenexpress in den letzten Jahren genommen hat, man denke hier an die Stichpunkte Stundentakt, MVV-Integration, sowie die Entscheidung für eine elektrifizierte S-Bahn bis Reitmehring.

Nachdem die DB AG deutschlandweit alle Anträge auf Stilllegung oder Entwidmung zurückgenommen hat, ist die Wasserburger Altstadtbahn mittlerweile bundesweit die letzte Bahnstrecke, die nach §11 AEG stillgelegt werden soll. Wasserburgs Bürgermeister hat vor kurzem geäußert, dass der Prozess Eisenbahngeschichte schreiben wird. Allerdings dürfte es hier um einen eher fragwürdigen Ruhm handeln, zumindest was die Rolle der Stadt Wasserburg betrifft.

Die Erwartung, dass im Falle eines für die Altstadtbahn positiven Urteils schon bald wieder Züge in die Wasserburger Altstadt fahren könnten, muss man allerdings dämpfen. Bevor man die Strecke technisch wiederherstellen kann, sind noch eine Reihe von Fragen zu klären: Wer wird der künftige Betreiber? Welche verwaltungsrechtlichen Hürden sind zu überwinden? Erfahrungsgemäß kann man über die Dauer dieser Klärungen keine Prognose abgeben. Wenn erst einmal das Baurecht und die Finanzierung vorliegen, kann man für die Wiederherstellung der Strecke ein Jahr veranschlagen.

Norbert Moy

PRO BAHN-Stellungnahme

Abriss des Starnberger Flügelbahnhofs

PRO BAHN Oberbayern hat sich in einer Stellungnahme gegen den von der DB gestellten Antrag auf Abriss und Entwidmung des Starnberger Flügelbahnhofs gewandt. Eine Verkehrswende hin zu mehr Verkehr auf der Schiene vermisst PRO BAHN in den Plänen der DB komplett, da im Zuge des Abrisses Eisenbahn-Infrastruktur vernichtet und entwidmet werden soll. Zudem wird der Denkmalschutz des Gebäudes einfach ignoriert, obwohl die Deutsche Bahn ohne Erfolg gegen den Eintrag in der Denkmalliste vorgegangen ist.

Konkret kritisiert PRO BAHN, dass sich der Antrag der Deutschen Bahn rein auf eine Auslastungsoptimierung stützt. Dagegen wird das Allgemeinwohl, zu dem die DB sowohl durch das Grundgesetz direkt als auch durch die Widmung als Eisenbahn-Infrastruktur verpflichtet ist, nicht beachtet. So sind beispielsweise bereits heute deutlich zu wenig Fahrradabstellplätze vorhanden, aber alle vorhandenen Abstellplätze im 2. Bereich des Starnberger Flügelbahnhofs sollen im Rahmen des Abrissantrags entfallen. Auch im Zugverkehr kann der heutige Bedarf aufgrund Kapazitätsmangels laut Aussagen der Deutschen Bahn nicht vollständig bedient werden, dennoch geht es nur um Rückbau.

Auch die Bauphase ist problematisch: Bereits heute sind die Fußwege zwischen Starnberger Flügelbahnhof und der S-Bahn sowie der Haupthalle oftmals gut gefüllt bis überfüllt. Dennoch soll der direkte Weg zur S-Bahn entfallen. Damit besteht die sehr hohe Gefahr einer kritischen Überfüllung des Fußwegs entlang des Gleises 26. Daher fordert PRO BAHN, dass ein leistungsfähiger Ersatzweg

sichergestellt wird. Um die Lage auf den Zugängen und Umsteigewegen zu entspannen, ist es auch erforderlich, dass die von PRO BAHN mit initiierte und vom Bayrischen Landtag beschlossene Gleisquerung am Hauptbahnhof baldmöglichst realisiert wird. Die Chance auf eine Inbetriebnahme vor Beginn der Bauarbeiten am Starnberger Flügelbahnhof sollte nicht bürokratisch verspielt werden.

Im Ergebnis fordert PRO BAHN, dass der Abriss nicht genehmigt wird. Doch auch falls er genehmigt werden sollte, so muss die Fläche unbedingt als Bahnfläche gewidmet, also erhalten bleiben. Außerdem müssen während der Bauphase ausreichend Ersatzwege sowie Fahrradabstellmöglichkeiten geschaffen werden.

Die vollständige Stellungnahme ist im Internet unter <https://www.pro-bahn.de/oberbayern/20200507-abriss-starnberger.pdf> verfügbar.

Andreas Barth

Nachrufe

Pius Löbhard – Engagement für eine nachhaltige Zukunft

Plötzlich und unerwartet hat uns Pius Löbhard am 7. Mai 2020 für immer verlassen. Er war mit dem Fahrrad in seinem Heimatort Geltendorf unterwegs, als er zusammenbrach, vermutlich erlitt er einen Herzinfarkt.

Pius Löbhard war seit 27 Jahren PRO BAHN-Mitglied. Er war nicht der typische Eisenbahnfreund; es war vor allem gesellschaftliches Engagement für eine bessere Zukunft, denn die Themen Nachhaltigkeit, globale Gerechtigkeit und die Anliegen der Gemeinwohlökonomie bewegten ihn schon seit Jahrzehnten.

Im Grunde war Pius ein sehr zurückhaltender Mensch, der aber ein Gespür dafür hatte, wann und wo er gebraucht wird. Noch während der Erkrankung von Ernst Huber Ende 2014 hatte er sich bereiterklärt, bei der PB-Service GmbH einzuspringen und das Bayern-Kursbuch fertig zu produzieren. In der Motivation, Ernst Huber die Existenzgrundlage zu erhalten, rettete er den Auftrag. Vor allem aber schuf er damit eine hohe Reputation bei unseren Partnern. Im weiteren Verlauf hat er als Mitarbeiter und Gesellschafter dann die Geschäfte der PB Service GmbH geordnet und auf profitable Füße gestellt. Das war eine echte Mammutaufgabe, die sich wohl kaum einer sonst zugetraut hat.

Mit Pius verlieren wir aber vor allem auch einen guten und verlässlichen Freund, der immer zur Stelle war, wenn Not am Mann war und im Hintergrund dafür sorgte, dass bei der GmbH und in der PRO BAHN-Geschäftsstelle alles rund lief. Pius wird uns sehr fehlen – ein ehrendes Andenken ist ihm sicher.

Vorstand und Aktive von PRO BAHN Oberbayern und PB Service GmbH

Dietz-Ulrich Schwarz – Konzepte für eine bessere S-Bahn

PRO BAHN Oberbayern trauert um Dietz-Ulrich Schwarz. Herr Schwarz war seit 1989 Mitglied bei PRO BAHN und hat sich schon früh in die regionale Arbeit des Verbands eingebracht. Er engagierte sich zunächst beim damaligen Arbeitskreis S-Bahn und später bei der Stadt- und Kreisgruppe München. Insbesondere die Verbesserung des Münchner S-Bahn-Systems war ihm eine Herzensangelegenheit, zu der er zahlreiche Ideen entwickelte. Dietz-Ulrich Schwarz verstarb Anfang Mai im Alter von 84 Jahren. Unser Mitgefühl gilt seinen Angehörigen.

Vorstand und Aktive von PRO BAHN Oberbayern

Vergleich mit der S-Bahn Zürich

Kapazität der S-Bahn München

Mehrfach wurde kommuniziert, dass die erste Stammstrecke in München seinerzeit für 200 000 Fahrgäste täglich geplant worden sei, sie jetzt aber von etwa 800 000 Fahrgästen genutzt werde. Hieraus könnte man schließen, dass die 2. Stammstrecke für 600 000 Fahrgäste täglich (+ erwartete Verkehrszuwächse) konzipiert werden müsste. Das stimmt natürlich nicht. Die erste Stammstrecke hat eine wesentlich höhere Kapazität als 200 000, was man schon daran sieht, dass derzeit selbst im Berufsverkehr noch zahlreiche Vollzüge verkehren, die die Bahnsteigkapazität nicht ausnutzen, insbesondere auf den 10-Minuten-Takt-Linien sowie der S6 und S7. Trotzdem stellt sich die Frage, warum man die 2. Stammstrecke mit genau den gleichen technischen Parametern (Gleise, Bahnsteige, Signaltechnik usw.) plant wie die vorhandene, also wieder für 200 000 Fahrgäste pro Tag.

Dabei ginge mit relativ wenig Aufwand erheblich mehr, wie das Beispiel der S-Bahn für das im Vergleich zu München deutlich kleinere Zürich zeigt: Die Bahnsteige in Zürich sind für 300 m lange Züge ausgelegt (in München nur für 210 m) und bieten daher 43 Prozent mehr Kapazität. Im Regionalverkehr im Großraum München sind die meisten Bahnsteige ebenfalls etwa 300 m lang (Ausnahme: Oberland). Längere Bahnsteige würden zum Beispiel auch die Antwort auf die Frage, ob die künftig weiter ins Umland hinaus fahrenden S-Bahnen ein WC bekommen sollen, erheblich erleichtern.

Die Halte der Stammstrecke der S-Bahn Zürich haben vier Bahnsteiggleise und -kanten, je Richtung zwei, statt nur zwei Bahnsteiggleise mit maximal vier Kanten bei der S-Bahn München (der letzte Züricher Halt mit nur drei Bahnsteiggleisen, Stadelhofen, wird jetzt auf vier Bahnsteiggleise erweitert). Bei zwei Bahnsteiggleisen je Richtung steht wesentlich mehr Zeit zum Ein- und Aussteigen

zur Verfügung, da der nachfolgende Zug schon auf das Nachbargleis einfahren kann, während der vorausfahrende Zug noch am Bahnsteig steht. Damit lassen sich Zugfolgen von zwei Minuten auch ohne LZB (Linienzugbeeinflussung) oder ETCS (European-Train-Control-System) erreichen. Zum Beispiel wurde mit dieser Technik bei der Olympiade 1936 bei der S-Bahn Berlin bereits eine Kapazität von 36 Zügen pro Richtung und Stunde erreicht. In der Schweiz fährt sogar der Fernverkehr mit dieser Technik mit einer Zugfolge von zwei Minuten, in der Anfangszeit sogar ohne ETCS. Die maximale Aufenthaltszeit an den S-Bahn-Stationen kann damit, auch bei 30 Zügen pro Stunde und Richtung, deutlich mehr als die heute möglichen 36 Sekunden betragen. Damit reichen weniger Türen, was mehr Sitzplätze ermöglicht.

Weniger Türspuren erleichtern, vor allem in Kombination mit niedrigeren Bahnsteigen (siehe Beitrag zur Barrierefreiheit im vorigen Heft), den Einsatz von Doppelstockzügen, was abermals die Kapazität um etwa 20 bis 30 Prozent steigert. So fahren die neueren Fahrzeuggenerationen der S-Bahn Zürich überwiegend mit Doppelstockzügen mit ebenerdigen 55 cm-Einstiegen. Die S-Bahn Zürich konnte deshalb grundsätzlich so dimensioniert werden, dass alle Fahrgäste einen Sitzplatz bekommen. Ein 300 m langer Doppelstockzug bietet etwa 1200 Sitzplätze (mit WCs), ein modernisierter 210 m langer Langzug der S-Bahn München derzeit 480 (ohne WC).

Andreas Schulz

Fortschreibung des Nahverkehrsplans für den Landkreis Starnberg

Zum Workshop zur Fortschreibung des Nahverkehrsplanes für den Landkreis Starnberg war auch PRO BAHN eingeladen und hat am Workshop teilgenommen. Die Fortschreibung des Nahverkehrsplanes erfolgte mit fachlicher Hilfe eines Ingenieurbüros.

Die Gliederungspunkte des Nahverkehrsplanes sind „Überregionale Verkehrsachsen“, „Anschlussicherung“, „Busbeschleunigung/ÖPNV Bevorrechtigung“, „Saubere Fahrzeuge“, „Multimodale Schnittstellen“, „Marketing/Information“ und „Tarif und Ticket(-erwerb)“. An dieser Stelle soll vor allen Dingen auf die ersten drei Punkte eingegangen werden.

Überregionale Verkehrsachsen

Unter diesem Punkt wurden die Pendlerströme ermittelt. Die S-Bahn fährt mit den Linien S6 und S8 von München in den Landkreis Starnberg, darüber hinaus verkehrt die S4 nördlich des Landkreises nach Geltendorf und die S7 östlich des Landkreises nach Wolfratshausen. Im Nahverkehrsplan werden für den Land-

kreis sechs Tangentialachsen definiert, um attraktive Busverbindungen im Takt zu den S-Bahnstationen zu schaffen.

Die mittlere Tangentialachse von Wolfratshausen über Starnberg nach Fürstenfeldbruck verbindet die Äste der S-Bahn-Linien 7, 6, 8 und 4 miteinander. Diese Tangentialachse wird bereits mit den im Takt fahrenden Buslinien 975 (Wolfratshausen–Starnberg) und X 900 (Starnberg Nord–Buchenau über Fürstenfeldbruck) realisiert.

Außerdem wurde eine äußere Tangentialachse von Tutzing über Herrsching und Inning nach Fürstenfeldbruck definiert. Diese Achse wird auch im Taktverkehr befahren. Von Tutzing verkehrt eine Buslinie nach Andechs. In Andechs entscheidet man sich dann, ob man mit dem Bus nach Herrsching und von dort weiter mit einem anderen Bus nach Inning und weiter nach Fürstenfeldbruck fährt oder ob man in den Bus nach Seefeld-Hechendorf umsteigt, der dort Anschluss an eine weitere Buslinie nach Fürstenfeldbruck hat. Eine durchgehende Befahrbarkeit dieser Achse besteht noch nicht, die Achse ist mit zwei bzw. drei Umstiegen momentan trotz Taktverkehrs noch nicht attraktiv bedient.

Des Weiteren wurde eine nördliche Achse von Fürstenried/Klinikum Großhadern nach Inning mit Weiterführung zur Regionalbahn nach Augsburg/Weilheim definiert. Diese Achse ist durch die Buslinie X910 vom Klinikum Großhadern nach Weßling und durch die Buslinie 921 von Weßling nach Inning realisiert. Die Weiterführung über Inning hinaus zur Ammerseebahn überschreitet die Landkreisgrenze und ist vor allem aus diesem Grunde noch nicht realisiert.

Anschlussicherung

Die wichtigsten Anschlüsse des Busnetzes sind die Anschlüsse von und zur S-Bahn. Auf die Verspätungsanfälligkeit der S-Bahn hat der Landkreis Starnberg keine Einflussmöglichkeit. Als organisatorische Maßnahmen bleiben die Einplanung von Verspätungspuffern im Fahrplan, Busbeschleunigungsmaßnahmen und die flexible Bedienung von Haltestellen.

Die Digitalisierung bietet aufgrund der Nutzung digitaler Echtzeit-Fahrplandaten zur Anschlussicherung speziell an Verknüpfungspunkten die Möglichkeit, Anschlüsse zu sichern, sofern die Verspätung der S-Bahn oder des Verknüpfungsbusses nur gering ist. Des Weiteren gibt es den Vorschlag, die Leitinformationen an den Verknüpfungspunkten Bahn-Bus zu verbessern.

Busbeschleunigung/ÖPNV Bevorrechtigung

Vorteile der Busbeschleunigung sind unter anderem die Reduzierung der Reisezeit, die Verbesserung der Pünktlichkeit und die Steigerung des Fahrgastkomforts. Diese Maßnahmen erhöhen die Zuverlässigkeit und Attraktivität des ÖPNV.

Es wurden im Zuge der Untersuchung der Busbeschleunigung neuralgische

Punkte identifiziert. Der Landkreis versucht, die Beschleunigungsmaßnahmen durch GVFG-Mittel zu finanzieren. Durch entsprechende Schaltung der Lichtsignalsteuerung soll der ÖPNV bevorzugt werden.

Fazit

Als Fazit bleibt zu vermerken, dass der Landkreis Starnberg einiges in Angriff genommen hat und noch einige Planungen in der Pipeline hat, um die Attraktivität des Busverkehrs im Landkreis Starnberg auch in Zusammenarbeit mit den Nachbarkreisen Fürstenfeldbruck und Bad Tölz-Wolfratshausen zu erhöhen.

Es bestehen insgesamt gute Voraussetzungen, um das Angebot zu verbessern. Zum einen sind bereits seit einiger Zeit die Buslinien auf Taktverkehre umgestellt worden und es fahren jetzt drei Expressbuslinien im Landkreis. Besonders positiv ist hervorzuheben, dass die Buslinien nicht an der Landkreisgrenze enden, sondern weiter nach Wolfratshausen, München, Fürstenfeldbruck etc. fahren.

Sicherlich ist noch einiges zu tun. Weilheim und die Ammerseebahn sind noch nicht mit dem Bus aus dem Landkreis Starnberg erreichbar und der Umbau der Bushaltestellen nach den neuen Standards dauert noch.

Insgesamt überwiegt jedoch das Positive. Hervorzuheben ist auch, dass der Kontakt zu den Fahrgastverbänden gesucht wird, PRO BAHN konnte zur Fortschreibung des Nahverkehrsplanes eigene Vorschläge einbringen, sämtliche Kommunen des Landkreises wurden angehört. Und es soll nicht unerwähnt bleiben, dass ein Teil der neuen Angebote inzwischen auch unter fachkundiger Begleitung durch Vertreter des Landratsamts von PRO BAHN bereist wurden.

Frank Lipke

Gedanken zu alternativen Elektroantrieben

„Einfach Akku statt Diesel2“: So einfach geht es nicht, wie der Artikel in der PRO BAHN Post vom Mai richtig bemerkt. Außerdem waren die Zeiten eines ETA 515 wirklich anders, wie Rolf Löttgers in seinem Buch „Die Akkutriebwagen der deutschen Bundesbahn“, Franck-Verlag Stuttgart 1985 ausführt.

Die Reichweite einer Batterieladung sank im Nahverkehr mit zahlreichen energieverzehrenden Anfahrten übrigens auf etwa 250 km, auch Bei- bzw. Steuerwagen schlugen da spürbar zu Buche. Im Eilzug- und Ausflugsverkehr mit wenigen oder gar keinen Halten wurden dagegen durchaus um die 400 km erreicht. Versuche, die Fahrzeuge auf Nutzbremse umzurüsten, scheiterten leider an Gewichts- und Kostenfragen (S.33 im Buch von Rolf Löttgers). Das alles wurde aber wettgemacht durch zielgenaue Einsätze etwa als Lückenfüller zu lokbespannten Zügen, zu denen sich immer noch ein Kostenvorteil ergab. Außerdem – wer erinnert sich nicht noch an Bundesbahnzeiten – waren oft mehr-

ständige Zugpausen an der Tagesordnung, in denen gegebenenfalls nachgeladen werden konnte, bei den heutigen Taktfahrplänen mit ihren straffen Fahrzeugumläufen kaum denkbar. Beispielsweise erfordern selbst so kurze (und geradezu klassische!) Zweigstrecken wie Prien-Aschau bei 17 Zugpaaren schon 340 km/Betriebstag plus Reserve.

Nicht zuletzt waren beim ETA 515 hauptsächlich die Bahnsteige niederflur, wollten doch, selbst nach einigen Verbesserungen, immer noch satte 16 Tonnen Batteriegewicht irgendwo untergebracht werden. Die Barrierefreiheit war also aus Fahrgastsicht wohl eher als unterentwickelt zu bezeichnen. Darauf dürften moderne Konzepte mit kleineren Batterien abstellen: öfteres und heute technisch mögliches schnelleres Nachladen statt hohen Gewichts- und Platzbedarfs könnten vielleicht Stufenlosigkeit ermöglichen, ebenso dürfte eine Nutzbremse heute schon selbstverständlicher Stand der Technik sein. Mal sehen wie sich die alternativen Antriebe entwickeln und vor allem ob sie den Fahrgästen mehr Bahn(-Qualität!!) bringen.

Allerdings sollte die Technik nicht dazu führen, aus Kostengründen empfindliche Lücken in ansonsten elektrifizierte Netze zu reißen. Ein Trend scheint mir unübersehbar, nämlich Infrastrukturkosten auf die Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU) zu verschieben: Wir sparen am Fahrdraht, das EVU trägt den Mehraufwand für Hybridlösungen. Unterschiedliche Bahnsteighöhen sind auch kein Problem, solange das EVU die fahrzeugtechnischen Mehrkosten barrierefreier Einstiege oder Einstiegshilfen finanziert. Angefangen hat das Ganze übrigens mit der Neigetechnik: Bei aller Zeitersparnis war der Verschleiß an den Schienen dem Vernehmen nach höher als gedacht und die Wagenkastensteuerung erfordert ebenfalls einigen Aufwand.

Übrigens: Wie wär's eigentlich mit dem Doppelstock-Doppelgelenkauto mit Neigetechnik? Vielleicht könnte man sich dann die eine oder andere Straßenbau-Orgie sparen ...

Thomas Kauderer

**Überlassen Sie die Zukunft des Bahnverkehrs
nicht der Autolobby!**

Deshalb: <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

- Terminen des **Verkehrsforums Berchtesgadener Land & Rupertiwinkel** siehe <https://verkehrsforum-bgl.de/>

PRO BAHN-Termine

Mi. 03.06.19 Uhr; Videokonferenz; **Aktiventreffen**; Info zu Einwahldaten: oberbayern@pro-bahn.de

Fr. 05.06.19 Uhr; Videokonferenz; **Regionalgruppe München**; Info zu Einwahldaten: muenchen@pro-bahn.de

Mi. 17.06.19 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