

PRO BAHN *Post*

 Rundbrief von PRO BAHN Oberbayern

Dezember 2021



Der Winter hat noch gar nicht begonnen – das Bild ist vom Januar dieses Jahres. Doch auf den Gleisen rund um München herrschen trotzdem schon chaotische Zustände. Das schlechte Baustellenmanagement und die mangelhafte Instandhaltung des Schienenetzes durch die DB Netz AG sorgt nicht nur bei den Fahrgästen sondern auch bei manchen Betreibern für großen Ärger. Bild: E. Lauterbach

- Kurznachrichten – *Seite 2*
- Wo bitte gehts zum Bus? – *Seite 4*
- PRO BAHN Bayern: Neuer Landesvorstand gewählt – *Seite 6*
- Zweite Bahnreform – *Seite 8*
- (Fast) keine Polemik – *Seite 10*
- Digitalisierung im Bahnverkehr – *Seite 11*

PRO BAHN-Post-Abo 2022

Wie immer zum Jahresende möchten wir die Leser, die im nächsten Jahr die Papierausgabe der PRO BAHN-Post beziehen wollen, an die Verlängerung ihres Abos erinnern. Obwohl die Deutsche Post zum Beginn des nächsten Jahres das Briefporto um 5 Cent erhöht und der Abopreis knapp kalkuliert ist, wollen wir dennoch den Preis für das Abo erst einmal nicht ändern. Das Abo der Papierversion kostet also weiterhin **15 Euro**.

Falls Sie 2022 die Papierversion zugeschickt bekommen wollen, so überweisen Sie bitte – soweit noch nicht geschehen – 15 Euro auf unser Konto mit der IBAN DE83 70090500 0003720730 (BIC GENODEF1S04) bei der Sparda-Bank München (bitte geben Sie Ihre Adresse an, wenn Sie kein Mitglied sind). Wenn Sie nicht bezahlen, endet die Zustellung mit der Januarausgabe.

Leser der elektronischen Version brauchen gar nichts tun – ihr Abo wird im kommenden Jahr automatisch fortgesetzt.

Im Gegensatz zu früheren Jahren brauchen auch Nichtmitglieder nur dann für die PRO BAHN Post bezahlen, wenn sie die Papierversion beziehen möchten.

Kurznachrichten

Tram-Westtangente nicht vor 2027

Wie die Süddeutsche Zeitung am 19. November berichtet hat, verzögert sich die Fertigstellung der Tram-Westtangente Romanplatz–Aidenbachstraße über die Fürstenrieder Straße um mindestens ein Jahr (<https://www.sueddeutsche.de/1.5468558>). Nachdem die anfänglichen Planungen nach Protesten der Autolobby immer weiter zurückgestutzt wurden, muss jetzt wieder nachgebessert werden. Die Umplanungen sind nötig um z.B. mit breiteren Fahrzeugen höhere Fahrgastzahlen zu ermöglichen und so die Zukunftsfähigkeit sicherzustellen. Außerdem sind Änderungen beim Zugangsbauwerk am Bahnhof Laim erforderlich, um auch dort höheren Fahrgastzahlen Rechnung zu tragen. Über die Änderungen am S-Bahnhof Laim soll der Münchner Stadtrat am 8. Dezember beschließen. Mehr dazu auch im „Tramreport“ (<https://www.tramreport.de/2021/11/19/tram-westtangente-verzoegerung-um-mindestens-ein-jahr/>).

PRO BAHN fordert Klimaticket

Für Geschäftskunden wird zurzeit (noch bis zum 23. Dezember) die BahnCard 100 der DB zum halben Preis angeboten, während die Masse der normalen Kunden weiterhin den vollen Preis zahlt. Daher fordert der Fahrgastverband PRO BAHN ein Klimaticket nach österreichischem Vorbild zum halben Preis der BahnCard 100 (https://www.pro-bahn.de/presse/pm_bv_show.php?id=432).

PRO BAHN zum Baustellen-Debakel im Oberland-Netz und anderswo

Das durch die DB Netz AG verursachte Baustellenchaos im Oberland im Oktober und November hat bei den Fahrgästen und bei der Bayerischen Regiobahn (BRB) zu massiver Verärgerung geführt. Höhepunkt der Planungsfehler war, dass selbst für einen Minimalbetrieb erforderliche Weichen unangekündigt abgebaut und fehlerhafte Gleisverfügbarkeiten mitgeteilt wurden. PRO BAHN hat am 31. Oktober in einer Pressemitteilung (https://www.pro-bahn.de/bayern/presse_show_bayern.php?id=1067) gefordert, dass aus dem Baustellen-Debakel im Oberland-Netz Konsequenzen gezogen werden. Eisenbahninfrastruktur muss als Teil der öffentlichen Daseinsvorsorge auch öffentlich verantwortet werden. Völlig unverständlich ist auch, dass die Bayerische Eisenbahngesellschaft zwar über die Zahlung der Regionalisierungsmittel an die Verkehrsunternehmen das Bahnnetz mit den Trassenentgelten zum Großteil finanziert, bei mangelhafter Betriebsführung aber keinen Durchgriff auf die DB Netz hat. Dieses Problem besteht aber nicht nur im Oberland: Auch im Münchner S-Bahn-Netz haben sich in den letzten Jahren immer wieder Defizite bei der Durchführung von Baustellen gezeigt. Dies läuft aber noch intransparenter als bei den Problemen im Oberland ab, weil die S-Bahn München Teil des DB-Konzerns ist und dort solche Mängel nicht öffentlich angesprochen werden.

Mangelnde Instandhaltung: Und wieder grüßt das Murmeltier

Jedes Jahr kommt der Gleismesszug ins Oberland und hinterlässt ein Chaos, in diesem Fall durch Langsamfahrstellen mit 20 km/h auf der Ammerseebahn Weilheim–Geltendorf. Nach heftiger Kritik (<https://www.brb.de/de/neuigkeiten/baustellenwahnsinn-mit-der-db-netz-ag-geht-weiter>) der auch hier wieder betroffenen Bayerischen Regiobahn (BRB) und von PRO BAHN ging es dann – im Gegensatz zum letzten Mal vor zwei Jahren – auf einmal sehr schnell. Nur wenige Tage später wurden die Reparaturarbeiten aufgenommen. Ein Satz im Weilheimer Tagblatt deutet allerdings an, dass die DB Netz dafür wohl andere Baustellen verschoben hat (<https://www.merkur.de/-91115051.html>). Die Arbeiten sollten eigentlich am 18. November beendet sein, mussten aber um drei Tage verlängert werden. Ob die Strategie der DB Netz deswegen wieder zu einer präventiven Instandhaltung zurückkehrt, ist aber nicht bekannt.

Streit um die Lkw-Blockabfertigung: Wer im Glashaus sitzt . . .

In einer Medienmitteilung nimmt PRO BAHN Stellung zum Streit zwischen Bayern und Tirol um die Blockabfertigung von Lkws Richtung Brenner (https://www.pro-bahn.de/bayern/presse_show_bayern.php?id=1068). Anders als manche Politiker sieht PRO BAHN die Ursache aber nicht in Tirol oder Wien, sondern diesseits der Grenze. Schon viel zu lange hat die Politik bei der Bahn den Ausbau des Brenner-Nordzulaufs verschleppt. Fazit: Erst selbst seine Hausaufgaben machen, bevor man andere kritisiert!

ÖPNV-Diaspora Bayern

Wie bereits in der PRO BAHN Post vom November 2021 ausführlich dargelegt, ist Bayern noch in vielen Landkreisen eher „ÖPNV-Diaspora“ als „Bahnland“. Die auf einer Untersuchung der Allianz pro Schiene zur Erreichbarkeit von Bahn und Bus basierenden Auswertungen für Bayern (https://www.pro-bahn.de/bayern/presse_show_bayern.php?id=1071) und für Oberbayern (https://www.pro-bahn.de/bayern/presse_show_bayern.php?id=1066) wurden nun auch als Pressemitteilung veröffentlicht. Fazit: Den Ruf als „Bahnland“ muss sich Bayern erst noch hart erarbeiten.

München: Höhere Steuereinnahmen sinnvoll nutzen

PRO BAHN hat von der Grün-Roten Münchner Stadtregierung gefordert, mit den zusätzlichen Steuereinnahmen auch endlich den Öffentlichen Nahverkehr auszubauen. Erforderlich sind die sofortige Rücknahme noch bestehender Fahrplanverschlechterungen bei Bus und Tram, die Vergabe der Machbarkeitsuntersuchungen entsprechend dem Stadtratsbeschluss vom 3. März, sowie ausreichend Betriebshöfe und Abstellanlagen für U-Bahn, Tram und Bus (<https://www.pro-bahn.de/muenchen/presse/20211029.html>).

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

Wo bitte gehts zum Bus?

Im Zuge der Bemühungen, auch im Münchner Verkehrsverbund (MVV) das Konzept einer Verkehrswende möglichst rasch in konkrete Tatsachen und Vorteile für die Fahrgäste umzuwandeln, setzt man zunächst auf den Ausbau des Busnetzes. In München geschah schon einiges, aber auch die Landkreise im Umland arbeiten – mit unterschiedlichen Ambitionen – seit Jahren an Verbesserungen. Ein großer Schritt erfolgt mit Einrichtung des Expressbusrings zum kommenden Fahrplanwechsel.

Größere Investitionen sind in den letzten Jahren nicht nur in Buslinien, sondern auch immer wieder in Fahrgastinformationssysteme geflossen. Echtzeitinfos am Bahnsteig werden vorausgesetzt, auch in den Zügen sieht man die aktuelle Fahrplanlage – oft inklusive Anschlussverbindungen – und bei den Bussen kommt dies hoffentlich bald ebenso flächendeckend.

All dies kostet nicht wenig Geld. Ein Expressbusring wird nicht von Anfang an von Fahrgästen überrannt werden, sondern braucht über mehrere Jahre eine erhöhte Anschubfinanzierung. Für „landesbedeutsame Buslinien“ fließt wie auch bei der elektronischen Fahrgastinformation einiges an Fördermitteln des Freistaats. Die Steuerzahler, um deren Geld es ja eigentlich geht, erwarten nicht zu Unrecht, dass Staatsregierung und ausführende Stellen am Erfolg der von ihnen

geförderten Systeme interessiert sind und Fehlentwicklungen auch korrigieren.

Fahrgäste für die Expressbusse gewinnt man – wie für jede andere Linie – nicht nur mittels direkter Verbindungen, sondern auch über gute Umsteigeverknüpfungen. Der Haltepunkt Unterschleißheim ist ein solcher Verknüpfungspunkt. An zwei Haltestellen beiderseits der Bahnlinie fahren Buslinien in fünf Richtungen ab. Um Wartezeiten nicht zu groß werden zu lassen, sind die Umsteigezeiten nicht gerade üppig bemessen - man sollte also die Bushaltestellen nicht erst suchen müssen. Jeder Bahnsteig ist über 200 Meter lang, hat drei Ausgänge sowie Zugänge zu Aufzügen und zu einer eher unübersichtlichen Rampenkonstruktion.

Da liegt prinzipiell die Idee nahe, auf den Bahnsteig zumindest die Richtung zu den Bushaltestellen zu kennzeichnen. Der Expressbusring wird zusätzliche Umsteiger bringen. Für jemanden aus Neufahrn oder Eching ist es bisher nicht selbstverständlich, in Unterschleißheim umzusteigen. Aber wer beispielsweise nach Ismaning will, wird das vielleicht künftig der teuren Fahrt über den Flughafen vorziehen. Eine Wegweisung zu den Bushaltestellen existiert nicht – und das gilt wohl nicht nur für Unterschleißheim. Steigt jemand am falschen Bahnsteig aus, und muss sich erst orientieren, dann ist der Anschlussbus schnell weg. Zwanzig Minuten zusätzliche Wartezeit führen jedes Expressbussystem ad absurdum.

Leider ist ein Hinweisschild nicht Teil eines geförderten elektronischen Systems. Offensichtlich werden so simple Maßnahmen durch kein Konzept abgedeckt, und der Streit darum, wer verantwortlich ist, scheint wichtiger zu sein als eine rasche Umsetzung. Die DB, für die das Aufstellen von Schildern wohl am einfachsten wäre, hält es nicht für ihre Aufgabe, sich darum zu kümmern. Das „Bahnhofsteam“ von Station & Service schreibt, dass das nicht in ihre Zuständigkeit fällt, „weil laut Ausstattungskatalog für Bahnhöfe der Kategorie 5 dies nicht erforderlich ist“. Das ist dann vielleicht eine etwas sehr konzerninterne Definition von „erforderlich“. Wegen der Zuständigkeit verweist man auf die Stadt Unterschleißheim.

Die Stadt antwortet auf eine Anfrage, dass man sich bereits vor geraumer Zeit um entsprechende Beschilderung bemüht hätte, aber damit bei der DB gescheitert sei. Auch eine „übersichtliche Wegeführung bereits in der Unterführung“ sei Ziel der Stadt, ließe sich aber nur mit Zustimmung der DB umsetzen. Als Alternative werden Apps von Kartenanbietern genannt (die zu Bushaltestellen nicht immer detailliert genug informieren), oder die MVV-App, die Umsteigewege meist gut darstellt. Leider nutzt nicht jeder die passende App, und wenn man erst nach dem Aussteigen eine solche App aufruft, vergeht oft zu viel Zeit, um ohne Stress und Lauferei den gesuchten Bus zu finden.

Was nun? Ist es zu naiv, auf das koordinierende Eingreifen der MVV GmbH zu hoffen? Da der MVV die Regionalbusse organisiert, sollte er eigentlich ein Ei-

geninteresse daran haben, dass die Fahrgäste sie annehmen, und nicht durch Kleinigkeiten wie fehlende Schilder abgeschreckt werden. Andererseits agiert der MVV im Auftrag der Landkreise, die als Aufgabenträger für die Buslinien auch einen Großteil der Finanzierung tragen. Für Fragen rund um Bushaltestellen sind wiederum die Kommunen zuständig. Die S-Bahn der DB verliert das Interesse an ihren Kunden anscheinend in dem Moment, wo diese durch die S-Bahn-Tür auf den Bahnsteig treten. Freistaat Bayern und Bayerische Eisenbahngesellschaft haben aber als Besteller nur Einfluss auf die S-Bahn und nicht auf DB Station & Service, obwohl letztere in vielfacher Weise von Investitionen des Freistaats lebt (Stationsgebühren aufgrund von Zugbestellungen, elektronisches Informationssystem, Förderung Bahnhofsausbau, usw.).

Von einem integrierten Nahverkehrssystem ist nichts zu sehen. Noch nicht einmal der oft zitierte „integrierte DB-Konzern“ zeigt irgendwelche Wirkung, von der Fahrgäste profitieren könnten. Eine fehlende Beschilderung ist nur ein kleines Symptom. Dass man dadurch Fahrgäste nachhaltig verärgern kann, und die dann bezüglich ÖPNV ihre Schlüsse ziehen, scheint vielen Beteiligten nicht so wichtig zu sein. Marketing und Politikerfotos mit tollen Informationssystemen und superschnellen Expressbussen lassen sich ja erst einmal auch ohne Fahrgäste machen. Und stellt sich der erhoffte Fahrgastzuwachs nicht ein, ist das halt ein gesellschaftliches Problem, weil „die Leute“ eben doch lieber Autofahren.

Edmund Lauterbach

PRO BAHN Bayern: Mitgliederversammlung 2021

Neuer Landesvorstand gewählt

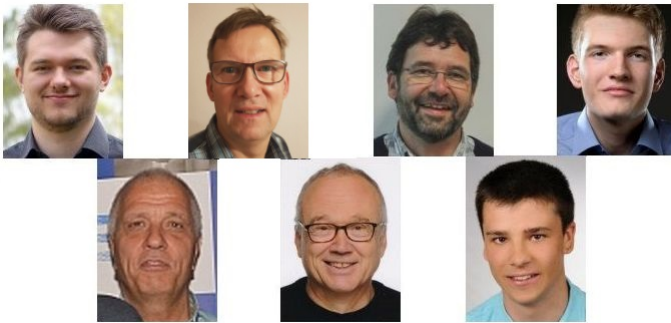
Die Mitgliederversammlung des PRO BAHN-Landesverbands Bayern fand am Samstag, dem 13. November als digitale Veranstaltung statt. Mit fast 60 Teilnehmern nahmen an der Versammlung mehr Mitglieder teil als an den üblichen Präsenzveranstaltungen. Die Möglichkeit, dass Mitglieder ohne Internetzugang die Übertragung der Landesversammlung in der Münchner Geschäftsstelle oder in Augsburg im Zeughaus verfolgen konnten, wurde nicht wahrgenommen. Da keine Anmeldungen vorlagen, wurden diese Präsenzangebote am Tag vorher storniert.

Nach einem ausführlichen Rückblick auf die vergangenen Jahre und dem Bericht des Schatzmeisters wurde der Vorstand bei Enthaltung des Vorstands ohne Gegenstimmen entlastet.

Wichtigster Punkt der Landesversammlung war die Neuwahl des Vorstandes. Nachdem der bisherige Vorsitzende Winfried Karg mit Antritt seiner Aufgabe als Pressesprecher von GoAhead Bayern die konsequente Entscheidung getroffen hatte, sein Amt niederzulegen und der stellvertretende Vorsitzende Dr. Matt-

hies Wiegner Ende Juli 2020 plötzlich verstorben war, waren zwei Posten im Landesvorstand vakant. Der stellvertretende Vorsitzende Dr. Lukas Iffländer und Schatzmeister Siegfried Weber führten als vertretungsberechtigte Vorstandsmitglieder den Verband in dieser Zeit mit Unterstützung der Beisitzer weiter.

Auf der Sitzung wurde der bisherige stellvertretende Vorsitzende, der 31-jährige Dr. Lukas Iffländer zum neuen Vorsitzenden gewählt. Als Stellvertreter wurden der bisherige Beisitzer Jörg Lange aus dem Sprecherkreis der Bezirksgruppe Schwaben und Norbert Moy aus dem Vorstand des Bezirksverbands Oberbayern gewählt und als Schatzmeister der 23-jährige Timm Kretschmar. Der bisherige Schatzmeister Siegfried Weber wollte nach 23 Jahren Amtszeit in den wohlverdienten Ruhestand gehen und das Amt an einen Nachfolger übertragen, steht aber für die Einarbeitung des neuen Schatzmeisters noch zur Verfügung. Unterstützt wird der vertretungsberechtigte Vorstand von den drei Beisitzern Jörg Schäfer, Marco Kragulji (26) und Dr. Siegfried Lemmer. Alle Amtsinhaber wurden ohne Gegenstimmen gewählt.



Der neue Landesvorstand (Obere Reihe: L. Iffländer, J. Lange, N. Moy, T. Kretschmar; untere Reihe J. Schäfer, S. Lemmer, M Kragulji).

Der Vorstand stellt sich mit gleich drei Mitgliedern unter 35 damit jünger auf. Inhaltlich will sich der Verband in den nächsten Jahren unter anderem weiter mit dem SPNV und ÖPNV in der Fläche beschäftigen, aber auch ein bayernweiter Tarif ist ein Thema. Intern soll die Gewinnung von Frauen als Aktive in den Vordergrund gerückt werden.

Außerdem wurden auf der Versammlung neue Kassenprüfer gewählt, hier wurden die bisherigen Kassenprüfer Andreas Loch und Christian Maschlone in ihren Ämtern bestätigt. Als Ersatzkassenprüfer wurden Renate Forkel und Robert Huber gewählt.

Im Anschluss waren zwölf Delegierte für den Bundesverbandstag zu bestimmen. Gewählt wurden Renate Forkel, Lukas Iffländer, Norbert Moy, Timm Kretschmar, Edmund Lauterbach, Jörg Lange, Jörg Bruchertseifer, Errol Yazgac, Siegfried Lemmer, Marco Kragulji, Manuel Rodriguez und Christian Moritz. Zu Ersatzde-

legierten wurden Wolf Bandemir, Dirk Kipper-Gobin, Frank Lipke, Ernst Croner, Andreas Frank und Toni von Lerchenfeld gewählt.

Nebenbei stellte sich heraus, dass die digitale Delegiertenwahl mit Hilfe von OpenSlides deutlich zeitsparender ist als das mühsame Auszählen der Stimmen bei einer Präsenzveranstaltung, so dass die Versammlung nach drei Stunden pünktlich schließen konnte.

Renate Forkel

Zweite Bahnreform – Nie wurde das Thema heißer diskutiert

Schaut man auf der Internetseite von PRO BAHN etwas zurück, so stellt man fest, dass wir uns bereits seit 2012 für eine stärkere Trennung des Schienennetzes – das in unseren Augen gemeinwirtschaftlich betrieben werden muss – und den Verkehrsunternehmen der DB einsetzen.

Diese Position wurde von den wechselnden Bundesvorständen von PRO BAHN immer weiter vorangebracht. Unsere Position haben wir uns wohlüberlegt: Der Bundesausschuss hat eine Fachgruppe zu diesem Thema eingesetzt, die intensiv für und wider diskutiert hat. Die Diskussionsergebnisse wurden als Beschlussvorschlag dem Bundesverbandstag, dem höchsten Verbandsorgan von PRO BAHN, vorgelegt und von selbigem 2019 in Chemnitz beschlossen. In dem von der Fachgruppe erarbeiteten Papier sprechen wir uns klar für eine vom Konzernvorstand unabhängige Infrastruktur aus, die keinen Macht- oder Gewinnzielen unterworfen sein darf. Monopolartige Infrastruktur gehört unserer Meinung in die Hand des Staats – das neoliberale Experiment DB Netz AG ist gescheitert.

Aus dem Lager der Eisenbahnverkehrsgewerkschaft EVG und damit auch aus Kreisen der SPD wird dieser Vorschlag reflexartig abgelehnt und mit Privatisierung gleichgesetzt. Dabei wollen wir das Gegenteil, mehr staatliche Verantwortung und Herauslösung aus einer gewinnorientierten Aktiengesellschaft.

Um den Hang der EVG zum integrierten Konzern zu verstehen, muss man etwas zurückblicken. So war der EVG-Vorgänger Transnet damals der einzige zivilgesellschaftliche Player, der sich damals für einen Börsengang des gesamten DB Konzerns aussprach. Denn die Bahnreform in Großbritannien sei damals dem damaligen Transnet-Vorsitzenden Hansen zufolge nicht deswegen gescheitert, weil man das Netz bedingungslos als Melkkuh genutzt hat, sondern weil die Staatsbahn British Rail aufgespalten wurde. Und so, wie Hansen damals Mehdorn und den Seinen bedingungslos die Treue hielt, scheint es heute mit dem aktuellen EVG-Vorstand und dem Konzernvorstand zu sein.

Im britischen Königreich hatte man dagegen schnell aus dem Fehler gelernt,

Railtrack zu privatisieren und die Gesellschaft wenig später als Network Rail reationalisiert – aber weiter getrennt von den Verkehrsunternehmen. Die Fahrgastzahlen schießen, von Corona abgesehen, seitdem in die Höhe (Fahrgastentwicklung in Großbritannien [Quelle Wikipedia]: <https://bit.ly/3rb340H>).

Mitte November zeigte die EVG dann aber auch, dass es ihr nicht nur, wie häufig vorgegeben, um den konzerninternen Arbeitsmarkt und andere erarbeitete Vorteile geht. Einem Artikel des Berliner Tagesspiegel vom 17. November zufolge (<https://background.tagesspiegel.de/mobilitaet/evg-gegen-gemeinnuetzige-ausrichtung-von-db-netz>) sprach sich EVG-Vorstand Martin Burkert gegen gemeinnützige Infrastrukturgesellschaften innerhalb des DB Konzerns aus, da dies die Macht des Konzernvorstands reduzieren würde. Einen Tag später hatte Burkert seine Meinung aber schon wieder um 180 Grad gedreht – Rückzugsgefechte, weil das Scheitern der EVG-Forderungen aus den Koalitionsverhandlungen sichtbar wurde?

Aber die Bahnreform 2.0, für die sich außer PRO BAHN das Netzwerk Europäischer Eisenbahnen (NEE), mofair, Allrail, der Hauptverband der Deutschen Bauindustrie, die Verbraucherzentrale Bundesverband und die GDL aussprechen, besteht nicht nur aus der Trennung von Netz und Betrieb oder – wie von uns vorgeschlagen – im ersten Schritt aus der Schaffung einer gemeinnützigen Infrastrukturgesellschaft ohne Gewinnabführungsvertrag im Konzern (https://www.pro-bahn.de/presse/pm_bv_show.php?id=433).

Ein wichtiges Ziel muss eine andere Art der Finanzierung werden. Statt jährlich neu zu verhandeln, muss ein Schienenfonds geschaffen werden, der langfristige Planbarkeit und Unabhängigkeit von Schwankungen beim Steueraufkommen garantiert und eine Umstellung auf Vorratsplanung ermöglicht, wie wir sie bei den Straßen schon lange gewohnt sind.

Weiterhin muss der Fernverkehr bestellt werden, so dass Städte wie Hof, Weiden und Kempten wieder regelmäßigen und vertakteten Fernverkehr bekommen. Sprich: Der Interregio muss zurückkommen. Mit dem bisherigen neoliberalen Ansatz der Eigenwirtschaftlichkeit ist das nicht möglich. Auch der Deutschlandtakt ist bisher noch nicht gesichert. Nach dem aktuellen System der Trassenvergabe sticht der Zug mit dem längsten Laufweg. Die Folgen kennen wir: Beim Fuggerexpress müssen die stabilitätsförderlichen überschlagenden Wenden wegfallen, da Flixtrain Priorität hat.

Als Fahrgastverband PRO BAHN bleiben wir dran und sind gespannt, welche Forderungen wir in Kürze im Koalitionsvertrag wiederfinden können.

Lukas Iffländer

Rufer in der Wüste

(Fast) keine Polemik

In einer Verlagsbeilage der SZ vom 12. November wird uns die „Schöne neue Welt im Stadtverkehr“ präsentiert. Abgesehen von einer möglichen Verlängerung der U5 wimmelt es wieder von neuen Verkehrssystemen wie der Ottobahn (mit hängenden Kabinen) und sogar einer Magnetschwebbahn (in der modifizierten Variante für den Nahverkehr) und, ja die Seilbahn über dem Frankfurter Ring ist wohl auch noch nicht ganz vom Tisch. Es zählen wohl wieder die bekannten Schlagwörter „Zukunftsinvestition“, „Standortfaktor“, „Innovation“ und „Start-up“ und schon macht sich niemand mehr Gedanken darüber, dass diese Leuchttürme mit dem konventionellen ÖV nicht ohne weiteres kompatibel sind und für die Fahrgäste infolgedessen mehr Umsteigen angesagt ist.

Aber was macht das schon, wenn sich für die Fahrgäste Nachteile ergeben: Mehrmals wurde auf den Horber Schienen Tagen und bei PRO BAHN auf die Problematik unterschiedlicher Bahnsteighöhen – nicht nur im Münchner S-Bahn-Bereich – hingewiesen, unter anderem im März und April 1998 in der PRO BAHN Post im Vorfeld der Beschaffung neuer S-Bahn-Triebzüge und des Tauschs nahezu der gesamten Fahrzeugflotte.

Wie von Pospischil und Rudolph in „S-Bahn München“ (Alba Verlag, Düsseldorf, 1997; Stationsverzeichnis im Anhang) dargelegt, war 1997 die Mehrzahl der Bahnsteige der S-Bahn 76 cm über Schienenoberkante. Nichts hätte also näher gelegen, als das ganze Netz samt den neu zu beschaffenden Fahrzeugen auf diese Höhe auszurichten; besser kompatibel mit dem Regionalverkehr und lademaß-überschreitenden Frachten, sofern Güter jemals wieder auf die Schiene finden sollten.

Als relativ frisch gebackener PRO BAHNER war ich damals der naiven Meinung, ein integrierter Konzern müsse solche Sachzwänge zwischen Infrastruktur und Betrieb rechtzeitig erkennen und unternehmerisch lösen können. Und wenn nicht, dann sollte wenigstens der Aufgabenträger ein langfristig taugliches Konzept entwickeln . . . Eine Riesen-Chance wurde bereits damals vertan: Die von der S7 und von der Oberlandbahn gemeinsam angefahrenen Bahnsteige waren und sind wegen unterschiedlicher Einstiegshöhen der Fahrzeuge ein Quell ständigen Ärgernisses bei der Barrierefreiheit.

Und das nächste Ungemach steht schon vor der Tür! Nachdem der 2. Stammstreckentunnel nur mittels Express-S-Bahnen über die heutigen Endstationen hinaus durch die standardisierte Kosten-Nutzen-Bewertung gewürgt werden konnte, wird es voraussichtlich zu erheblich längeren Fahrzeiten im Durchgangsverkehr kommen. Darauf stellt zum Beispiel der Flughafen-Express Augsburg–München–Marienhof–Ostbahnhof–Flughafen ab und das ganze nach derzeitiger

Informationslage ohne Toilette. Reicht es nicht, dass die Anzahl der Betriebsstörungen schon längst jedes erträgliche Maß überschritten hat? So manchmal bleibt einem auch nach 30-jähriger PRO BAHN-Mitgliedschaft immer noch die Spucke weg, welch fahrgastfeindlicher Mist da von zum Teil hochdotierten Experten zusammengeplant wird. Schon jetzt ist damit im Grunde völlig überflüssiger Ärger vorprogrammiert.

Thomas Kauderer

Digitalisierung im Bahnverkehr

Da ja jetzt alles digital läuft, kann eigentlich nichts mehr schiefgehen. Ob das so zutrifft, daran hatte ich immer schon Zweifel. Also bestieg ich frohen Mutes am 20. November den ICE 728 von Nürnberg nach Frankfurt. Nachdem der Zug den Würzburger Hauptbahnhof verlassen hatte, bemerkte ich, dass der Zug nicht über die Nantenbacher Kurve fuhr, sondern die alte Strecke über Gemünden befuhr. Mir war sofort klar, dass der Frankfurter Hauptbahnhof aus diesem Grunde nur mit Verspätung erreicht werden konnte.

Umso erstaunter war ich, dass kurz vor der planmäßigen Ankunftszeit in Aschaffenburg die Ansage ertönte, dass der Zug fahrplanmäßig in Aschaffenburg ankomme und alle Anschlusszüge erreicht würden. Da waren wir aber noch mitten im Spessart. Weitere zehn Minuten vergingen, ohne dass Aschaffenburg in Sicht kam. Nach etwa zwölf Minuten erfolgte dann endlich die Korrektur. Leider hatte die Zugchefin erst jetzt erfahren, dass der Zug einen Umweg gefahren ist und aus diesem Grunde Aschaffenburg erst mit einer 15-minütigen Verspätung erreicht.

Fazit: Leider sieht auch das Zugpersonal nicht mehr aus dem Fenster und verlässt sich wohl nur noch auf die Elektronik. Die Digitalisierung hilft aber nur, wenn sie nicht nur den Sollzustand abbildet.

Frank Lipke

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.

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 als PDF frei verfügbar.

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

Bitte unterstützen Sie die Arbeit von PRO BAHN durch Ihre Mitgliedschaft: <https://www.pro-bahn.de/beitritt>

Termine anderer Veranstalter

Mi. 01.12. 18:30 Uhr; Vsl. **Verkehrsforum Berchtesgadener Land und Rupertiwinkel**; Voraussichtlich Videokonferenz, Verbindungsdaten und Informationen siehe <https://verkehrsforum-bgl.de/>

PRO BAHN-Termine

Mi. 01.12. 19 Uhr; Videokonferenz; **PRO BAHN Treff Oberbayern**; Info zu Einwahldaten: oberbayern@pro-bahn.de

Fr. 03.12. 19 Uhr; **PRO BAHN Treff Region München**, Videokonferenz; Info und Einwahldaten: muenchen@pro-bahn.de

Mo.13.12. 19:30 Uhr; Videokonferenz; **PRO BAHN Treff Augsburg**; Dr. E. Forster, Geschäftsführer WESTbahn GmbH: „Die Westbahn - eine Erfolgsgeschichte“; Info zu Einwahldaten: erro1.yazgac@pro-bahn.de, Telefon (0160) 938 961 80, https://www.pro-bahn.de/bayern/termin_zeigen.php?app=aus

Mi. 15.12. 19:30 Uhr; Videokonferenz; **PRO BAHN Treff Oberbayern**; Info zu Einwahldaten: oberbayern@pro-bahn.de

Mi. 05.01. 19 Uhr; Videokonferenz; **PRO BAHN Treff Oberbayern**; Info zu Einwahldaten: oberbayern@pro-bahn.de

Fr. 07.01. 19 Uhr; **PRO BAHN Treff Region München**, Videokonferenz; Info und Einwahldaten: muenchen@pro-bahn.de

- Falls nicht anders vermerkt, finden die PRO BAHN-Treffen als Videokonferenz statt (auch Telefoneinwahl möglich). Weitere Informationen und Termine: <https://www.pro-bahn.de/bayern/termine.htm>.
- Für den unwahrscheinlichen Fall, dass der Stammtisch in München am 29. Dezember doch stattfinden kann, wird dies unter https://www.pro-bahn.de/bayern/termin_zeigen.php?app=obb mitgeteilt.

**Das PRO BAHN-Post-Team wünscht allen Lesern
frohe und besinnliche Weihnachtsfeiertage!**
