

Aktuelle Informationen aus Oberbayern im Herbst 2002



ET 425 als Sonderzug auf der wieder elektrifizierten Außerfernbahn
(Foto: Matthias Wiegner)

PRO BAHN
Ihr Fahrgastverband



Liebe Mitglieder,
sehr geehrte Damen und Herren,

mit diesem Heft sind wir neue Wege gegangen: Der erste Teil ist ein „normaler“ Tätigkeitsbericht. Die darauf folgenden Artikel stellen Themen vertieft dar, die uns in der letzten Zeit Anlaß zur Diskussion und teilweise auch Sorge boten.

In den nächsten Tagen und Monaten wird sich „auf der Schiene“ viel tun: Die Inbetriebnahme der Neubaustrecke Frankfurt - Köln bedingt ab 15. Dezember umfangreiche Fahrplanänderungen bis in unsere Region hinein. Gleichzeitig führt die Deutsche Bahn ein neues Preissystem ein, das von ihr selbst mit vielen Vorschußlorbeeren versehen wird, andererseits aber für alle, die heute die BahnCard im Regionalverkehr nutzen, zu einer Preiserhöhung von etwa 50 Prozent führen wird. Ob das System wenigstens im Fernverkehr hält, was versprochen wird – mehr Fahrgäste und billiger Reisen, muß sich noch zeigen und wird im Dezember und Januar zu beobachten sein.

Aber auch Fortschritte waren in letzter Zeit zu beobachten: So entwickelt sich die SüdostBayernBahn positiv und trägt dazu auch mit eigenen Initiativen wie einem Jazz-Sonderzug nach Burghausen bei. Auf den Strecken Richtung Mittenwald und Rosenheim hat der Freistaat Bayern zusätzliche Zugleistungen bestellt. Die Außerfernbahn ist seit September wieder elektrifiziert und damit dauerhaft gesichert.

Die Lektüre dieses Hefts zeigt aber auch: PRO BAHN ist seit Jahren eine feste Größe in der Verkehrspolitik und wird das Geschehen im öffentlichen Verkehr auch künftig kritisch begleiten.

Mit freundlichen Grüßen

Der Vorstand

gez. Norbert Moy

gez. Renate Forkel

gez. Thomas Kauderer

gez. Andreas Barth

Herausgeber: PRO BAHN Regionalverband Oberbayern e.V., Schwanthalerstr. 74, 80336 München, Telefon 089 / 53 00 31, Fax 089 / 53 75 66, <http://www.pro-bahn.de/oberbayern>.

Alle Rechte vorbehalten. Beiträge, die mit dem Namen des Verfasser gekennzeichnet sind, geben nicht unbedingt die Meinung des Verbandes wieder.

Bayerischer ÖPNV-Preis 2002 für PRO BAHN

Was die öffentliche Wertschätzung unserer Arbeit angeht, so war die Verleihung des diesjährigen ÖPNV-Preises durch die bayerische Staatsregierung sicher der Höhepunkt unseres fast zwei Jahrzehnte währenden Engagements für den öffentlichen Verkehr und seine Fahrgäste.

Der Ehrenpreis für besondere Verdienste war uns am 26. April durch Staatssekretär Hans Spitzner im Rahmen des Bayerischen Nahverkehrskongresses überreicht worden. PRO BAHN habe durch seine Arbeit bei den Verkehrsunternehmen und bei den Aufgabenträgern positive Impulse gesetzt. Öffentlichkeitswirksame Aktionen seien oftmals die Initialzündungen für Verbesserungen im ÖPNV gewesen, sagte Staatssekretär Spitzner in seiner Laudatio.

Diese Auszeichnung wäre nicht möglich gewesen ohne das unermüdlige Engagement unserer aktiven Mitstreiter, die Mitgliedsbeiträge und Spenden unserer passiven Mitglieder sowie die Unterstützung durch Fördermitglieder und Freunde. Dafür möchte ich Ihnen allen meinen herzlichen Dank aussprechen.

In diesem Heft werden einige Schwerpunkte der PRO BAHN Aktivitäten in Oberbayern vorgestellt, die beispielhaft belegen, wie breit das Spektrum unseres Engagements für die Interessen der Fahrgäste ist. Wir können durchaus selbstbewußt feststellen, dass es keineswegs selbstverständlich ist, dass ein kleiner Verband wie wir in ausschließlich ehrenamtlicher Weise und ohne öffentliche Förderung fast zwanzig Jahre durchhält und konstruktive Arbeit leistet.

Ein Großteil der arbeitverursachenden Aktivitäten muß zudem unbenutzt von der Öffentlichkeit ablaufen, um den Erfolg einer Sache nicht zu gefährden. Als Konsequenz wird dann auch oft unser Beitrag zu einer Verbesserung im ÖV nicht oder nur am Rande wahrgenommen. Insofern freut man sich dann besonders, wenn durch eine solche hochrangige Auszeichnung unser Wirken anerkannt und geschätzt wird.

In diesem Sinne verbleibe ich mit freundlichen Grüßen

Dr. Matthias Wiegner, Landesvorsitzender

Tätigkeitsbericht

Mit einer Vielzahl an Aktionen hat PRO BAHN auf Verbesserungen für die Fahrgäste gedrungen und die Öffentlichkeit über Verbesserungen oder auch Fehlentwicklungen informiert. Ein wesentlicher Teil unserer Aktivitäten ist jedoch hinter den Kulissen. Im folgenden stellen wir an Beispielen unsere Arbeit vor.

Neuer Triebwagen ET 425

Die Deutsche Bahn führt derzeit die Triebwagen der Bauserien 425 und 426 auf verschiedenen Strecken ein. Schon bald trafen erste Beschwerden von Fahrgästen ein. Um eine objektivere Beurteilung zu erhalten, führte PRO BAHN eine Umfrage im Werdenfelser Raum durchgeföhrt. Bei vielen Fragen waren die Antworten eindeutig: Der Sitzkomfort wird von fast 85 Prozent bemängelt, Kritik gab es auch für die Erste Klasse und die Gepäckablagen. Lob dagegen finden die Haltestellenansagen und die Nichtraucherzüge.

Die DB Regio reagierte relativ schnell und hat zu einem gemeinsamen Gespräch mit der BEG eingeladen. Eine Umrüstung der Sitze wurde dabei in Aussicht gestellt. Verbesserungen bei den Gepäckablagen und bei der ersten Klasse werfen jedoch noch Probleme auf.

Die genauen Ergebnisse der Akzeptanzuntersuchung gibt es im Internet unter http://www.pro-bahn.de/weilheim/et425_ergebnis.htm.

Technikbasiertes Abfertigen in der Kritik

Das „technikbasierte Abfertigungsverfahren“ bei den neuen Triebwagen stößt auf Kritik. Das Schließen der Türen wird nicht mehr vom Zugpersonal mit Augenschein überwacht, sondern ausschließlich Lichtschranken und Schließkontakte geben den Zug zur Abfahrt frei. Damit kann das Zugpersonal jedoch auch nicht erkennen, wenn noch Fahrgäste vor der Tür stehen und einsteigen wollen oder von einem (ver-

späteten) Anschlußbus angerannt kommen oder wenn Fahrgäste mit Kinderwagen oder Gepäck einsteigen.

Deshalb hat PRO BAHN in einem Positionspapier die Problempunkte benannt.

Neues Preis- und Tarifsystem

Ab 15. Dezember dieses Jahres wird es bei der Deutschen Bahn ein neues Preissystem (Kurzbezeichnung „PEP“) geben. Eine wesentliche Folge wird sein, daß die BahnCard zukünftig nur noch 25% Rabatt bringt. Wer heute im Regionalverkehr die BahnCard nutzt, wird zukünftig 50% mehr bezahlen müssen, denn eine Kompensation durch Vorausbucherrabatte ist im Regionalverkehr nicht möglich.

PRO BAHN hat sich auch in Oberbayern an der bundesweiten Postkartenaktion beteiligt und diese mit eigener Öffentlichkeitsarbeit ergänzt.

Widerstand gegen Gleisabbau

Anlässlich der Errichtung eines elektronischen Stellwerks in Garmisch hatte die Deutsche Bahn mehrere Jahre lang versucht, Kreuzungsstationen an der Bahnstrecke Murnau – Garmisch – Mittenwald abzubauen. Mittlerweile wurde der Abbau aufgrund des Regionalplanes vom Landesentwicklungsministerium untersagt.

Damit wurde zum ersten Mal der Politik vor Ort ein Instrument in die Hand gegeben, mit dem sie notfalls auch gegen den Willen der Deutschen Bahn Infrastruktur erhalten kann.

Die Stilllegung der Strecke Garmisch – Griesen konnte nicht nur abgewendet werden, seit September wurde auch die in 2001 ohne Genehmigung abgebaute Oberleitung wieder errichtet und mit einer Feier in Betrieb genommen. Dieser Erfolg hat viele Väter, die gemeinsam zum dauerhaften Erhalt der Bahnstrecke beigetragen haben.

S-Bahn

Sorgenkind im Großraum München ist nachwievor die S-Bahn. Von der Politik lange Jahre vernachlässigt, gibt es dort mehr als genug Nachholbedarf. Trotzdem setzt die Politik eher auf teure und langfristige Maßnahmen wie einen zweiten Tunnel, als die kurzfristig möglichen Verbesserungen wie durch die Südumfahrung zu nutzen. Wichtig ist aber vielmehr, daß möglichst bald die ersten Verbesserungen greifen.

Vor diesem Hintergrund hat PRO BAHN im Frühjahr eine Informationskampagne und eine Unterschriften-Sammlung zur kurzfristigen Verbesserung des S-Bahn-System über das 260-Millionen-Euro-Programm hinaus gestartet.

Stadtbahn im Großraum München

Die ersten Vorschläge von PRO BAHN für ein Stadtbahnssystem im Großraum München sind aus dem Jahr 1995. Mittlerweile wurde eine im Auftrag der Landkreise und Kommunen erstellte Machbarkeitsstudie für das Gesamtsystem abgeschlossen, die positive Aussagen zu Bau und Betrieb enthält.

Kritisch ist dagegen, das sich die Deutsche Bahn nicht vernünftig in den Planungsprozeß integrieren lassen möchte. Deshalb wird sogar ein Verzicht auf die Mitnutzung von DB-Strecken überlegt. Damit würde in kritischen Bereichen auf Synergieeffekte verzichtet. Es besteht die Gefahr, daß wichtige Streckenabschnitte viel zu spät realisiert werden, um die dringend notwendige Entlastung vom Autoverkehr zu bringen. Dies gefährdet maßgebliche Ziele eines Stadtbahnsystems für München.

Transrapid

Auch wenn eigentlich schon seit Beginn der Diskussion um einen Transrapid zwischen dem Münchner Hauptbahnhof und Flughafen die verkehrliche Unsinnigkeit bekannt ist, wird trotzdem weiter geplant. PRO BAHN hat deswegen in mehreren Stellungnahmen das Projekt kriti-

siert und auf die Benachteiligung der S-Bahn und ihrer täglich über 700.000 Fahrgästen hingewiesen (zum Vergleich: beim Transrapid unter 17.000 Fahrgäste täglich). Mehrere Kritikpunkte von PRO BAHN wurden vom Bundesrechnungshof bestätigt.

Paartalbahn

In einem Schreiben an die örtlichen Landtagsabgeordneten wurde auf die zum Teil erheblichen Qualitätsmängel an der Strecke Ingolstadt – Augsburg hingewiesen und eine Ausschreibung dieser Strecke ange-regt.

PRO BAHN-Kreisgruppe Erding gegründet

Unter dem Motto „Die bessere S-Bahn kommt nicht von allein“ hat sich in Erding eine neue PRO BAHN-Kreisgruppe gegründet. Die Gründungsversammlung am 18.2. hatte nicht nur viele Fahrgäste, sondern auch die Vertreter der Kommunalpolitik angezogen.

Geschäftsstelle

Ein wichtiger Bestandteil der Geschäftsstelle sind unser Pressearchiv und die Bibliothek als nützliche Informationsquellen. Wir bedanken uns ganz ausdrücklich bei allen unseren Mitgliedern, Fördermitglie-dern und Spendern, die durch ihre Unterstützung unsere Arbeit er-möglichen, und bei allen Aktiven, die sich in ihrer Freizeit für PRO BAHN einsetzen. Nur dadurch war es uns auch möglich, die notwen-dige Erneuerung der Computerausstattung Ende 2002 durchzuführen.

Kontakte zur Politik und Verkehrsbetrieben

Um die Interessen der Fahrgäste erfolgreich vertreten zu können, hal-ten wir Kontakt zu Verantwortlichen in Politik, Verwaltung und Ver-kehrsbetrieben. Auch in verschiedenen Nahverkehrsbeiräten und im Fahrgastbeirat beim MVV ist PRO BAHN vertreten. Der Einsatz für Erhalt und Verbesserung von Strecken erfolgt häufig in Zusammenar-beit mit Bürgermeistern und anderen kommunalen Mandatsträgern.

Einsteigen auf eigene Gefahr – Das technikbasierte Abfertungsverfahren aus Fahrgastsicht

Soll Technik den Menschen unterstützen oder kann sie ihn ersetzen? Vor dieser Frage steht man, wenn man das sogenannte technikbasierte Abfertungsverfahren (TAV) bei den neuen Triebwagenzügen betrachtet. Viele Fahrgäste sind sich noch gar nicht der Abläufe bei der Zugabfertigung bewusst. Wenngleich die Einstiegsverhältnisse bei den neuen Triebzügen bequemer sind, herrscht beim Fahrgastverband PRO BAHN große Skepsis, ob auch „TAV“ für die Fahrgäste einen Fortschritt darstellt oder nicht vielmehr einen Rückschritt bei Service und Sicherheit.

„TAV“ betrifft vor allem Fahrgäste, die in irgendeiner Form mobilitätsbehindert sind, sei es durch eine Seh- oder Gehbehinderung; aber auch Reisende mit Gepäck, Kinderwagen oder Fahrrädern können vom Schließen der Türen überrascht werden. Merkwürdig ist auch, dass die automatische Türschließung je nach Fahrzeugtyp uneinheitlich angekündigt wird, teils optisch (ET 423 / 425 / 426), teils akustisch (VT 642). Vor der Abfahrt erfolgt weder eine Durchsage oder ein Pfiff, unvermittelt setzt sich der Zug in Bewegung. Gerade an Stationen, an denen der Zug längeren Aufenthalt hat, kann der Fahrgast kaum abschätzen, wie viel Zeit zum Zusteigen noch bleibt. Manch einer ist so schon unfreiwillig zurückgeblieben.

Der Grundfehler besteht darin, dass das System den Zustand „Türen geschlossen“ mit „Alle Fahrgäste sind ordnungsgemäß aus- oder eingestiegen“ gleichsetzt. Dazu einige Beispiele:

- Der Zug steht am Bahnsteig, doch die Türen lassen sich nicht mehr öffnen, obwohl 100 m weiter noch Fahrgäste zusteigen. Der Fahrgast bleibt zurück. Das Problem: Der Lokführer hat die Freigabe der Türen zurückgenommen, obwohl noch Fahrgäste zusteigen. (Auf der S-Bahn-Stammstrecke bleibt ihm aber gar nichts anderes übrig . . .)

- Einladen von mehreren Gepäckstücken, Fahrrädern oder Kinderwagen. Während des Einladevorgangs schließen sich die Türen, ein Teil der Gruppe oder Familie bleibt zurück.

Da es dem Zugpersonal untersagt ist, bei der Rücknahme der Türfreigabe auf den Bahnsteig zu blicken, bedeutet das im Klartext: der Fahrgast steigt auf eigene Gefahr in den Zug, durch das rein technikbasierte Verfahren versucht die DB AG, gegenüber den Kunden alle Haftungsansprüche bei Schäden im Zusammenhang mit der Türschließung auszuschließen. Grundsätzlich ist das Ein- und Aussteigen immer noch der Teil einer Bahnfahrt, der für den Fahrgast am ehesten ein Risiko für Unannehmlichkeiten oder gar Unfälle birgt. Bei den neuen Fahrzeugen vertut die DB AG die Chance, mit den Lichtschranken und Türkontakten einen optimalen Sicherheitsstandard zu bieten, indem sie gleichzeitig den Faktor Mensch völlig ausschaltet. Ein Vergleich von „TAV“ mit der Funktion von Fahrstuhltüren ist unzutreffend, denn dort sind weder Stufen noch Lücken zu überwinden. Insbesondere die ET 425 und 426 passen trotz gleicher Fußbodenhöhe nicht zu den 76cm-Bahnsteigen, wie Beschwerden von Fahrgästen belegen. Da die Wagenkastenbreite beim ET 425/426 nur 2840 mm beträgt (ET 423: 3020 mm) ergeben sich zum 76cm-Bahnsteig Lücken bis zu 26 cm, zusätzlich muss die tieferliegende Stufe mit einem großen Schritt überwunden werden. Die Unfallgefahr darf nicht unterschätzt werden, gerade gebrechliche Personen können durch plötzlich schließende Türen angerempelt werden und stürzen.

Die BOB beispielsweise geht hier einen anderen Weg als die DB AG: Beim Integral wird der Bahnsteig per Kamera überwacht. Den aufmerksamen Blick auf den Bahnsteig, die freundliche Durchsage vor der Abfahrt wünscht sich PRO BAHN aber nicht nur im Hinblick auf die Sicherheit der Fahrgäste. Es sind grundlegende Elemente der Höflichkeit gegenüber den Kunden, die diese Aufmerksamkeit von einem Dienstleister auch erwarten. Unser Rat an die Fahrgäste, im Zweifelsfall die Lichtschranke mit einem Gepäckstück zu blockieren, kann doch keine Lösung sein.

„TAV“ ist aber nach Auffassung von PRO BAHN auch eine Frage nach dem Selbstverständnis der Lokführer. Die Entlastung von der Verantwortung für den Fahrgast ist zunächst verlockend, stellt aber andererseits eine Disqualifizierung des Berufsbilds dar, die sich irgendwann auch in der Lohntüte bemerkbar machen wird. Möglicherweise ist aber „TAV“ schon der erste Schritt zum automatisierten Fahrbetrieb und zum völligen Ersatz des Triebfahrzeugführers.

Vielleicht gelingt es PRO BAHN, hier eine Diskussion anzustoßen, die wieder den persönlichen Service in den Vordergrund rückt und ein Ergebnis bringt, von dem Fahrgäste und Zugpersonal gleichermaßen profitieren.

Norbert Moy

Neuer Triebwagen ET 425/426

Die Deutsche Bahn führt derzeit die Triebwagen der Bauserien 425 und 426 auf verschiedenen Strecken ein, seit Juni auch im Werdenfels-Takt. Schon bald trafen erste Beschwerden von Fahrgästen über den mangelnden Sitzkomfort bei PRO BAHN ein. Da solche Kriterien naturgemäß subjektiv beurteilt werden, haben wir uns entschlossen, ein breiteres Meinungsbild bei den Fahrgästen zu erfragen. Gemeinsam mit der Lokalpresse und über Internet haben wir die Bahnfahrer um ein Urteil zu 15 Aspekten der Fahrzeuge gebeten, neben dem Sitzkomfort auch zur Klimaanlage, Fahrgastinformation und dem Service der Zugbegleiter. Um nicht nur die Kritiker zu motivieren, wurden unter den fast 400 Teilnehmern zwei Wochenend-Tickets und 3 Bayern-Tickets verlost. Bei vielen Fragen waren die Antworten eindeutig: Der Sitzkomfort wird von fast 85 Prozent bemängelt, Kritik gab es auch für die Erste Klasse und die Gepäckablagen. Lob dagegen finden die Haltestellenansagen und die Nichtraucherzüge.

Die DB Regio hat bereits Mitte August reagiert und zu einem gemeinsamen Gespräch mit der BEG eingeladen. Eine Umrüstung der

Sitze wurde dabei in Aussicht gestellt. Verbesserungen bei den Gepäckablagen und bei der ersten Klasse werfen jedoch noch Probleme auf.

Die genauen Ergebnisse der Akzeptanzuntersuchung gibt es im Internet unter http://www.pro-bahn.de/weilheim/et425_ergebnis.htm.

Norbert Moy / Matthias Wiegner

PRO BAHN-Kreisgruppe Erding gegründet

Unter dem Motto „Die bessere S-Bahn kommt nicht von allein“ hat sich in Erding eine neue PRO BAHN-Kreisgruppe gegründet. Die Gründungsversammlung am 18.2. hatte nicht nur viele Fahrgäste in den Erdinger Mayr-Wirt gelockt, sondern auch die Vertreter der Kommunalpolitik. Landrat Xaver Bauer begrüßte das Engagement von PRO BAHN und bat alle Mitstreiter, sich für den Ringschluss der S6 zum Flughafen und den Fernbahnanschluss einzusetzen. Der Landkreis hält darüberhinaus einen neuen Haltepunkt nördlich von Erding für notwendig, um die Verkehrssituation am jetzigen Endpunkt zu entflechten. Natürlich war die Angebotsqualität der S-Bahn für viele Bahnkunden das wichtigste Thema. Thomas Mager von der S-Bahn GmbH hatte sich in die „Höhle des Löwen“ gewagt und musste einiges an Kritik einstecken. Dabei wurde auch deutlich, dass die Zersplitterung der Zuständigkeiten die Entscheidungsprozesse verlangsamt und rasche Verbesserungen verhindert. Andreas Barth stellte passend dazu unsere Kampagne zur S-Bahn vor und forderte kurzfristige Verbesserungen statt Vertröstungen auf die zweite Stammstrecke.

Sprecher für PRO BAHN im Landkreis Erding sind Herbert Lindmayer und Burkhard Köppen, die sich für dieses Amt dankenswerterweise zur Verfügung gestellt haben.

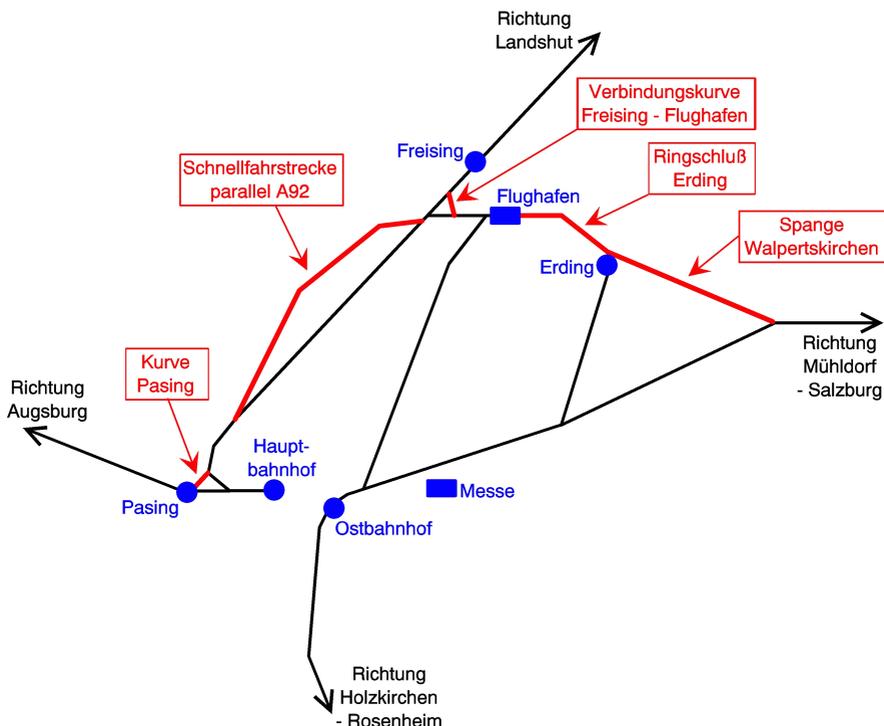
Norbert Moy

Optionen zur Schienenanbindung des Münchner Flughafens: Mit der Bahn in die Luft

Das Bayerische Staatsministerium für Landesentwicklung und Umweltfragen hat Anfang September ein Raumordnungsverfahren zur Schienenanbindung Ostbayerns an den Flughafen München eingeleitet. Begleitend dazu hat PRO BAHN ein Konzeptpapier erstellt, daß diese Anbindung und weitere Optionen für einen verbesserten Schienenverkehr zum Flughafen unter besonderer Berücksichtigung der Interessen der unmittelbar betroffenen Flughafenregion behandelt.

Beim heutigen Ausbauzustand ist die beste Verbindung aus Richtung Regensburg / Oberpfalz sowie aus Richtung Passau / Niederbayern zum Flughafen durch Umsteigen in Freising in die MVV-Buslinie 635 gegeben. Das Fahrplanangebot dieser Buslinie hat inzwischen ein sehr gutes Niveau erreicht. Unmittelbare Verbesserungen sind nur noch durch bessere Fahrgastinformation in den Heimatregionen der anreisenden Fluggäste zu erreichen. Die Beseitigung der bestehenden Nachteile – Umsteigezwang, Abfahrt am Bahnhofsvorplatz, Abhängigkeit vom Individualverkehr – ist nur durch eine direkte Schienenverbindung zum Flughafen möglich. Im oben erwähnten Raumordnungsverfahren werden mit der „Marzlinger Spange“, der „Pullinger Spange“ und der „Neufahrner Kurve“ drei Trassenvarianten für den erforderlichen Lückenschluß untersucht.

PRO BAHN hat sich bereits frühzeitig gegen eine Anbindung nördlich von Freising („Marzlinger Spange“) ausgesprochen. Strukturell ergäbe sich die Problematik, daß der Verkehr dann auf Freising und den Flughafen verteilt werden müßte. Dies ließe sich nur durch eine Taktverdichtung nördlich und südlich der Flughafenregion teilweise auffangen, die aber aufgrund von Bedarf und Streckenkapazität nicht zu erwarten ist. Wesentliches Argument ist zudem die Vermeidung einer neuen Isarquerung in einem sensiblen Bereich. Die zu erwartenden und berechtigten Proteste würden eine Lösung in die ferne Zukunft verschieben.



Der Bau einer Kurve von der Bahnstrecke Freising - Neufahrn zum Flughafen ermöglicht ebenso wie die „Marzlinger Spange“ eine umsteigefreie Direktanbindung des Flughafens aus Richtung Landshut und Nordostbayern. Zusätzlich wird aber durch diese Maßnahme die Kreisstadt Freising über die Schiene mit dem zur Hälfte auf ihrem Stadtgebiet liegenden Flughafen verbunden. Die Verbindungskurve („Neufahrner Kurve“) kann durch einen von Regensburg kommenden „Ostbayern-Airport-Express“ genutzt werden. Zur optimalen Trassenausnutzung und zur Herstellung fahrgastfreundlicher Umsteigbeziehungen kann dieser Zug als ein Teil eines aus Nordostbayern kommenden und zum Flughafen sowie nach München verkehrenden Flügelzugsystems betrieben werden.

Als zukünftige Option ist sinnvoll und wünschenswert, den „Ostbayern-

Airport-Express“ nicht am Flughafen enden zu lassen, sondern bis zum Münchner Ostbahnhof zu verlängern. Die kürzeste Verbindung vom Flughafen nach München-Ost führt über die Strecke der S-Bahnlinie S8. Eine solche Linienführung erfordert ein Kopfmachen im Flughafenbahnhof. Ist dies fahrplantechnisch nicht möglich, steht künftig auch die Strecke über Erding und Markt Schwaben zur Verfügung. Langfristig ist eine weitere Verlängerung ab München Ost über Holzkirchen nach Rosenheim denkbar.

Zusammen mit dem schon lange geplanten „Ringschluß“ zwischen Erding und dem Flughafen erlaubt die „Neufahrer Kurve“ eine Verlängerung der S-Bahnlinie S6 von Erding über den Flughafen nach Freising. Dadurch werden die beiden Flughafenstädte direkt mit dem Flughafen verbunden und vielen der dort beschäftigten Arbeitnehmer eine echte Alternative zum PKW geboten. Überdies bietet sich in Freising die Schaffung optimierter Umsteigeverbindungen zu den Zügen in bzw. aus Richtung Nürnberg und Passau an, die nicht direkt zum Flughafen verkehren. Den Mehrwert der Umsteigemöglichkeit zu allen Zügen Richtung Landshut sowie der besseren Erschließung des unmittelbaren Flughafenumfelds kann eine Spange nördlich von Freising nicht erbringen.

Die Wirkung einer Verlängerung der S6 bis Freising kommt nur bei einem Ausbau des Freisinger Bahnhofs voll zum Tragen. Ein bahnsteiggleiches Umsteigen in beide Richtungen ist entweder durch ein S-Bahn-Gleis realisierbar, das auf beiden Seiten Bahnsteigkanten hat, oder durch eine nördlich des Bahnhofs gelegene Wendeanlage. Für eine solche Wendeanlage ist jedoch kaum Platz vorhanden. In der Vergangenheit gab es Pläne, in Freising zwei weitere Haltepunkte einzurichten. Würde die S-Bahn nicht am Freisinger Bahnhof, sondern an einem Haltepunkt nordöstlich (ehemals „Neustift“) enden, hätte dies die gleiche Wirkung wie eine Wendeanlage. Schon heute muß darauf geachtet werden, daß die für die genannten Optionen notwendigen Flächen für den Bahnbetrieb erhalten bleiben.

Bereits vor etlichen Jahren wurde der Bau einer autobahnparallelen

Bahnstrecke entlang der Autobahn A92 von Feldmoching bis nördlich Neufahrn für die schnelle Anbindung des Flughafens aus Richtung München vorgeschlagen. Obwohl diese Idee damals von den offiziellen Stellen nicht aufgegriffen wurde, steht exakt diese Trasse für eine Transrapidstrecke zur Diskussion. Damit ist eine solche Lösung auch für die Eisenbahn wieder aktuell. Mit konventioneller Rad-Schiene-Technik lassen sich mittels dieser Neubaustrecke Fahrzeiten erzielen, die nur unwesentlich über denen eines Transrapids liegen. Zudem erhält man durch die bessere Integration in die bestehende Verkehrsstruktur zusätzliche Vorteile, die eine isolierte Magnetbahnstrecke nicht bietet.

Eine Schienentrasse parallel zur A92 würde von allen Zügen außer der S-Bahn genutzt, so daß auch eine weitere Verbesserung in der Relation München - Nordostbayern und zukünftig auch Richtung Mühldorf - Salzburg (siehe unten) erfolgt. Zwischen dem Münchner Hauptbahnhof und dem Flughafen kann ein „Airport-Shuttle“ verkehren, das mit schnellen, modernen Zügen in einem dichten Takt betrieben wird. Die Fahrzeuge sind ebenso wie der „Ostbayern-Airport-Express“ mit Inneneinrichtungen zu versehen, die einen Gepäcktransport stark erleichtern.

Auf der bisherigen Strecke München - Neufahrn verbleibt die S-Bahn zur Erschließung der Orte nördlich von München. Mittelfristig ist zum Flughafen und nach Freising jeweils eine eigenständige S-Bahnlinie vorzusehen. Bis Neufahrn ergibt sich dann ein 10-Minuten-Takt. Bei einer weiteren Taktverdichtung kann die zum Flughafen verkehrende S-Bahnlinie langfristig anstatt in die Münchner Innenstadt über eine neu zu bauende Kurve zum Fernbahnhof München-Pasing geführt werden und verbessert so unter anderem die Verkehrsrelation Augsburg / Allgäu - Flughafen.

Eine weitere Ausbaustufe schafft die Verbindung des Flughafens Richtung Mühldorf und Salzburg. Dadurch und durch die mittels der A92-Parallele zu schaffende Zusatzkapazität im Abschnitt bis Neufahrn ist eine Linienführung München - Flughafen - Mühldorf - Salzburg mög-

lich. Außer dem Bau der Spange zwischen Erding und der Bahnstrecke nach Mühldorf („Walpertskirchener Spange“) muß hierfür die Strecke München - Mühldorf - Salzburg ausgebaut und elektrifiziert werden. Von einer solchen Maßnahme profitieren aufgrund der verbesserten Belastbarkeit des Gesamtsystems auch alle Reisenden zwischen den Strecken des Liniensterns Mühldorf und der Landeshauptstadt. Außerdem kann die Bahnstrecke München - Rosenheim - Salzburg von Teilen des Fernverkehrs entlastet werden und bietet so zusätzliche und notwendige Kapazität für den Regionalverkehr.

Insgesamt werden für den Infrastrukturausbau folgende Prioritäten vorgeschlagen:

1. Verbesserte Verbindung zwischen München und Nordostbayern.
2. Bau einer Verbindungskurve von der Strecke Freising - Neufahrn zum Flughafen („Neufahrner Kurve“) sowie des Erdinger Ringsschlusses (Verlängerung der S6 zum Flughafen).
3. Bahntrasse entlang der Autobahn A92 Feldmoching - Neufahrn und Ausbau des Bahnhofs Freising zur Optimierung der Umsteigebeziehungen.
4. Spange Erding - Mühldorf („Walpertskirchener Spange“); Ausbau / Elektrifizierung München - Mühldorf - Freilassing.

Edmund Lauterbach

Mit der Stadtbahn zum neuen Münchner Stadion

In Fröttmaning wird es ein neues Fußballstadion geben. Aufgrund der unmittelbaren Nähe des neuen Stadions zur Autobahn und der schlechten Anbindung durch öffentliche Verkehrsmittel besteht die Gefahr, daß sich die Mehrzahl der Stadionbesucher zur Anreise mit dem PKW entschließen. Das Beispiel Messe Riem führt die negativen Folgen deutlich vor Augen. Aufgrund des Außenstandorts sind die Zu-

wachsraten im Tangentialverkehr um ein mehrfaches höher als der Anstieg beim Radialverkehr. (Tangentialverkehr = Verkehr parallel der Stadtgrenzen, Radialverkehr = Verkehr in und aus dem Stadtzentrum)

An diesen Zuwachsraten im Tangentialverkehr wird vorbeigeplant, wenn lediglich der Öffentliche Verkehr zwischen Stadtzentrum und Fröttmaning verbessert wird.

Um die Verkehrsprobleme an der Peripherie besser in den Griff zu bekommen und die Innenstadt von Umsteigeverkehr zu entlasten, wurde bereits vor Jahren ein Stadtbahnssystem vorgeschlagen. Durch eine Vorabrealisierung von Teilen eines solchen Systems wird die Stadion-Erschließung erheblich verbessert. Eine Stadtbahn kann die bestehenden Gleise des Eisenbahn-Nordringes und der U-Bahn-Linie U6 nutzen. Die grundsätzliche Machbarkeit eines solchen Systems wurde bereits von MVV und der TU München festgestellt. Eine Stadtbahn schafft Verbindungen vom Stadion Richtung Westen bis nach Moosach und Richtung Osten bis zum Riemer Messegelände. An der neuen Messe soll auch das bundesweite Medienzentrum für die Fußball-Weltmeisterschaft 2006 errichtet werden. Überdies wird eine tangentielle Erschließung der Messe zur Entspannung der Verkehrssituation an Messetagen beitragen.

Diese Stadtbahnstrecken verbessern über die Erschließung des Fußballstadions hinaus die Situation für die Bürger. Sie helfen, das weitere Verkehrswachstum besser aufzufangen.

Stadtbahn bedeutet bessere Mobilität anstatt mehr Verkehr. Gerade im Zusammenhang mit der Weltmeisterschaft 2006 sollte man alles tun, dieses Ziel auch umzusetzen. PRO BAHN hat im Herbst letzten Jahres einen Vorschlag veröffentlicht, der diese Punkte berücksichtigt. Der Vorschlag ist im Internet unter <http://www.stadtbahn-muenchen.de/konzepte/stadion/> veröffentlicht.

Die Bewährung des Systems Stadtbahn während der Weltmeisterschaft 2006 wird den Öffentlichen Verkehr im Raum München auf

Dauer verbessern. München kann damit wie bei der Olympiade 1972 mit S-Bahn und U-Bahn national und weltweit beispielhaften und innovativen öffentlichen Nahverkehr demonstrieren.

Andreas Barth

Güterverkehr – ein Fallbeispiel: Schiene oder Straße?

Nach den ursprünglichen Planungen des Stromkonzerns EON sollten die Straßen in den Landkreisen München und Freising durch eine fünfstellige Zahl zusätzlicher LKW-Fahrten pro Jahr belastet werden. Der Stromerzeuger baut in Anglberg bei Zolling (Landkr. Freising) ein Biomasse-Kraftwerk. Die offizielle Planung sah vor, die überwiegend aus Altholz bestehende Biomasse per LKW von Garching-Hochbrück (Landkr. München) nach Anglberg zu fahren. Dazu wären pro Stunde etwa drei bis vier Fahrten notwendig. Hin- und Rückfahrten ergeben zusammen eine Belastung von bis zu 100 LKWs am Tag. Betroffen wären außer den Bundesstraßen 11 und 13 sowie der Flughafenautobahn A92 auch mehrere Ortsdurchfahrten.

Im Landkreis Freising kämpfen seit einiger Zeit eine Interessengemeinschaft und die Anliegergemeinden gegen die Straßentransporte. EON hat unter anderem auf Anwohnerversammlungen argumentiert, daß eine Anlieferung über die Schiene viel teurer sei und deshalb den Standort Anglberg gefährde.

PRO BAHN hat sich in einer Pressemitteilung nachdrücklich dafür ausgesprochen, den Transport auf die Schiene zu verlegen: „Den Lippenbekenntnissen der Politiker müssen endlich Taten folgen.“ Das Kraftwerk Anglberg verfügt über einen gut ausgebauten Bahnanschluß. Unmittelbar neben der Firma AR-Recycling, dem Startpunkt der Transporte, führt ein Anschlußgleis vorbei. Wie man bei solch guten Voraussetzungen eine Belastung der Menschen durch massenhafte LKW-

Fahrten überhaupt in Betracht ziehen kann, ist eigentlich ein Rätsel. Anstatt ausschließlich mit überteuerten Zahlen von DB Cargo in das Genehmigungsverfahren zu gehen, wurde EON aufgefordert, neue Angebote einzuholen. Es gelang, weitere Anbieter für die Bahntransporte zu interessieren. So konnte dem Energiekonzern gezeigt werden, daß der Wettbewerb auch im Schienenengüterverkehr da ist und genutzt werden kann – man muß nur wollen.

In Ostbayern wurden vor kurzem 2500 LKW-Fahrten pro Jahr verhindert, weil die Südostbayernbahn Mülltransporte übernahm, die DB Cargo nicht wirtschaftlich betreiben konnte. Daß nördlich von München die sechsfache Transportmenge auf die Straße verlegt werden soll, ist sicher nicht nur nach dem Urteil von PRO BAHN absolut unzeitgemäß.

In einer Anhörung der Regierung von Oberbayern im Landratsamt Freising am 15. Mai lenkte EON zum Teil ein. Unter anderem durch die Vermittlung von PRO BAHN liegen dem Stromkonzern nun weitere Angebote von Schienenverkehrsunternehmen vor, die deutlich preiswerter als die Kalkulation von DB Cargo sind. EON sagte zu, die Angebote wohlwollend zu prüfen und auch einem Bahntransport der etwas teurer sei als die Anlieferung auf der Straße, den Vorrang zu geben. Voraussetzung der Bahnanlieferung sind laut EON und AR-Recycling weitere Baumaßnahmen im Kraftwerksbereich und am Schienenanschluß in Garching-Hochbrück. An der technischen Machbarkeit dieser Maßnahmen bestehen wenig Zweifel, sie muß aber noch geprüft werden.

Fazit: Ob es zu einer Schienenlösung kommt, ist nicht endgültig geklärt. Durch den Einsatz von PRO BAHN und durch Initiative vor Ort konnte jedoch etwas in die richtige Richtung bewegt werden. Das Kraftwerk ist mittlerweile in Bau, eine endgültige Entscheidung für den Gütertransport auf der Schiene ist jedoch noch nicht gefallen.

Edmund Lauterbach / Andreas Barth

Langsamfahrstellen an Bahnübergängen

Immer wieder gibt es kurzfristige Langsamfahrstellen an Bahnübergängen. Diese resultieren meist daher, daß die Gestaltung des Bahnübergangs nicht mehr dem immer stärker gestiegenen Straßenverkehr und auch den immer größeren und längeren Fahrzeugen entspricht.

Es ist nicht nachvollziehbar, daß bei diesen Problemen stets die Eisenbahn das Nachsehen hat und langsamer fahren muß. Dadurch werden Anschlüsse gefährdet oder platzen. Vielmehr müssten bei Problemen im Straßenbereich oder Versäumnissen des Straßenbaulastträgers auch dort die Einschränkungen oder Sperrungen vorgenommen werden. In Wirklichkeit aber ordnet das Eisenbahnbundesamt bei Problemen eine Langsamfahrstelle für die Eisenbahn an, während sich der Straßenbaulastträger dann manchmal monatelang nicht rührt.

Konsequent hat sich die S-Bahn München verhalten, die im Juli aufgrund einer kurzfristigen Langsamfahrstelle den Fahrplan so stark gefährdet sah, daß sie den Abschnitt Markt Schwaben - Erding der S6 vom normalen Netz getrennt hat. Nur dadurch wurde so starker öffentlicher Druck auf den Straßenbaulastträger aufgebaut, daß die Probleme am Bahnübergang innerhalb kürzester Zeit zumindest notdürftig behoben wurden.

Mittelfristig kann dies aber nicht der richtige Weg sein. Vielmehr müsste das EBA und die Eisenbahnen bei den Straßenbaulastträgern auf Erfüllung deren gesetzlicher Verpflichtungen bestehen. Es darf jedenfalls nicht sein, daß mehrere hundert Fahrgäste mittels Verspätungen für Versäumnisse im Straßenbereich büßen müssen.

Andreas Barth