

# Aktuelle Informationen aus Oberbayern im Herbst 2009

---



*Fast der ganze Bahnhof in Oberammergau wurde an einen Investor verkauft – für einen neuen barrierefreien Bahnsteig hat der Erlös aber scheinbar nicht gereicht. Und Sonderzüge beispielsweise zu den Passionsspielen oder Olympia 2018 haben auch keinen Platz mehr.* (Foto: Norbert Moy)

**PRO BAHN**  
Ihr Fahrgastverband



Liebe Mitglieder,  
sehr geehrte Damen und Herren,

ein Jahr ist vorüber – wenig genug hat sich verändert, und doch ist viel passiert.

Im Zentrum der politischen Aufmerksamkeit stehen Großprojekte wie der zweite S-Bahn-Tunnel. In der Summe aber mindestens ebenso wichtig sind viele kleine Maßnahmen, die Nutzen oder Schaden stiften. Ein Negativbeispiel ist der erheblich längere Fußweg in Mittenwald, verbunden mit einem Fahrkartenautomaten nur auf einem der Bahnsteige. Die von der EVO geforderte Fahrkartenausgabe bei Ankunft mindestens 5 Minuten vor Zugabfahrt dürfte für viele Fahrgäste dort nicht mehr möglich sein.

Bei der Verlängerung der S7 nach Geretsried müssen wir uns auseinandersetzen mit Leuten, die „andere Meinung“ mit „unsachlich“ verwechseln. Solche Erlebnisse strafen die Sonntagsreden Lügen, in denen eine stärkere Bürgerbeteiligung und ehrenamtliches Engagement gefordert wird.

Aber auch Positives gibt es zu berichten: Am Filzenexpress wird ein neuer Kreuzungsbahnhof in Steinhöring gebaut, und die Streckengeschwindigkeit wird auf 80 km/h erhöht werden. Für beide Maßnahmen kämpft PRO BAHN seit den 80er Jahren. Dies eröffnet auch neue Perspektiven für die Stadtstrecke in die Innenstadt.

An der Mangfalltalbahn wurde der neue Haltepunkt Bad Aibling-Kurpark eröffnet – von PRO BAHN erstmals 1990 gefordert, vom Ministerrat 1996 beschlossen.

Beide Beispiele zeigen, wie zäh und langwierig Verbesserungen für die Fahrgäste durchgesetzt werden müssen. Doch sie geben auch Mut: Denn sie beweisen auch, dass Verbesserungen möglich sind.

PRO BAHN wird weiterhin die Verantwortlichen kritisch und ermutigend begleiten und sich für attraktive öffentliche Verkehrsmittel einsetzen.

Wir bedanken uns bei allen Aktiven für ihre Mitarbeit und bei allen Mitgliedern für ihre Unterstützung.

Der Vorstand

Norbert Moy

Andreas Frank

Andreas Barth

Renate Forkel

Thomas Kauderer

# Tätigkeitsbericht

## Kreisgruppe Oberland gegründet

Am 18. Juni 2009 gründete sich (wieder) eine PRO BAHN Kreisgruppe „Oberland“ im Einzugsbereich der Bayerischen Oberlandbahn. Das Betreuungsgebiet umfasst in etwa den Landkreis Miesbach und den südlichen Teil des Landkreises Bad Tölz-Wolfratshausen. Sprecher der Kreisgruppe ist Thomas Weißenborn aus Bad Tölz. Auf die PRO BAHNER kommen gleich eine Menge Themen zu: Die Ausschreibung der BOB Verkehrsleistungen zum Dezember 2013 und grundlegende Änderungen im Fahrplan zum kommenden Fahrplanwechsel.

## „Winterschließung“ Bahnhof Griesen

Eher zufällig erfuhren vor dem letzten Fahrplanwechsel die Griesener, dass während der Wintersportsaison tagsüber alle Züge an ihrer Station durchfahren, dafür aber an der neuen Station Hausberg halten. Die Verantwortlichen bei der BEG gaben fahrplantechnische Gründe vor, da die Fahrzeiten angeblich nicht für beide Halte ausreichten. In der Folge protestierten die Griesener Bahnkunden und baten auch PRO BAHN um Hilfe.

Im Hintergrund schwelte ein Streit zwischen der Marktgemeinde Garmisch-Partenkirchen, der DB Netz AG und der BEG um die Sanierung von drei Bahnübergängen, der offenbar nach dem Schwarzen-Peter-Prinzip auf dem Rücken der Fahrgäste ausgetragen werden sollte. In buchstäblich letzter Minute konnte noch erreicht werden, dass ein allerdings äußerst sparsamer und lieblos gestalteter Schienenersatzverkehr mit Anrufsammeltaxen eingerichtet wurde. Leider scheint sich eine Wiederholung der Probleme anzudeuten, obwohl im Fahrplan genug Luft ist, zumindest die wichtigsten Züge morgens und abends auch in Griesen halten zu lassen.

## Fahrradmitnahme

Die Abschaffung der kostenlosen Fahrradmitnahme außerhalb des MVVs hat uns mehrfach beschäftigt. Gerade für Kurzstrecken und für Pendler außerhalb der Verbünde ist die neue Regelung sehr nachteilig.

Im Bereich der Südostbayernbahn konnte die bisherige Regelung wieder erreicht werden: Gemeinsam mit anderen hat PRO BAHN Unterschriften gesammelt. Mittlerweile haben die Landkreise Altötting, Mühldorf, Traunstein, Passau und Rottal/Inn trotz der gestiegenen Preise mit der SOB wieder einen Vertrag über die Fahrradmitnahme geschlossen. Im Landkreis Berchtesgade-

ner Land gibt es einen laufenden Vertrag bis zum Fahrplanwechsel, der dann verlängert werden soll.

Es ist zu wünschen, dass die Deutsche Bahn auch in den anderen Landkreisen Verhandlungsbereitschaft zeigt bzw. dass die Möglichkeit dazu als optionale Leistung in die jetzt anstehenden Ausschreibungen aufgenommen wird.

## **2. S-Bahn-Tunnel und S-Bahn-Südring**

Im Frühjahr gab es eine intensive Diskussion über das weitere Vorgehen am Ausbau der S-Bahn, an der sich auch PRO BAHN beteiligt hat. Mittlerweile ist eine Südring-Studie beauftragt, die die fortgeschrittene Weiterentwicklung der Planung auf offiziell aufgreifen soll. Bei der Bewertung der Ergebnisse werden wir uns wieder beteiligen.

Wichtig ist: Der weitere Ausbau der öffentlichen Verkehrsmittel darf nicht weiter stocken. Der Bahnhof Laim ist beispielsweise ein Sanierungsfall, notfalls muß dort eine Planung umgesetzt werden, die für Südring und 2. Tunnel geeignet ist. Doch auch auf vielen Außenstrecken sind Verbesserungen notwendig.

## **Gespräche mit Bahn und Politik**

Im vergangenen Jahr fanden eine Reihe von Gesprächen mit Politik und Verkehrsunternehmen statt auf Initiative oder unter Beteiligung von PRO BAHN Oberbayern. So hatten der Vorstand zweimal Kontakt mit dem neuen Wirtschaftsminister Martin Zeil sowie mit den Chefs von DB Regio Bayern und Oberbayern. Andreas Schulz, Abteilungsleiter Planung bei der Bayerischen Eisenbahngesellschaft referierte vor dem PRO BAHN Regionalausschuss im April zu den aktuellen Planungen im Nahverkehr. Wichtige Themen dieser Gespräche waren die Eisenbahninfrastruktur, Service und Qualität in den Zügen sowie der Fahrradtransport und Fahrscheinverkauf.

Gerne werden wir auch zu Referaten auf kommunalpolitischer Ebene eingeladen: Am 27.3. bei der SPD in Farchant, am 21.4. bei der ÜWG in Pfaffing (bei Wasserburg a. Inn) und am 23.10.09 bei der Jungen Union in Peiting. PRO BAHN wiederum lädt gerne auch Verkehrsunternehmen zum Dialog mit den Fahrgästen ein, in Weilheim beispielsweise mit der Bayerischen Regio-bahn und der DB Regio Oberbayern.

## **PRO BAHN für Bahnverbindung Traunstein – Garching**

Mit einem Schreiben an den Traunsteiner Landrat Steinmaßl unterstützte PRO BAHN die Bemühungen der Südostbayernbahn (SOB), kurzfristig zu-

sätzliche Fahrten zwischen Hörpolding und Trostberg anzubieten.

Das kostenlose Angebot der Südostbayernbahn stieß beim Landkreis Traunstein jedoch auf wenig Gegenliebe: Erst dienten angeblich überlastete Bahnübergänge als Ablehnungsgrund, in der Antwort des Landrats an PRO BAHN war davon jedoch nicht mehr die Rede. Vielmehr störte man sich an der Kurzfristigkeit der Information und verlangte ein „koordiniertes Vorgehen“.

Zu einer weiteren Besprechung kam es jedoch nicht, da die SOB im Hinblick auf die kommende Ausschreibung der Strecke ihr Angebot zurückgezogen hat. Ein Blick in den Fahrplan weist auf den wahren Grund hin: Die DB-Tochter RVO, die seit neuestem unter „Oberbayernbus“ firmiert, betreibt parallel zur Schiene einen intensiven Busparallelverkehr, der auch der reaktivierten Verbindung nach Traunreut das Wasser abgräbt.

### **Verlängerung der S7 nach Geretsried geht in die entscheidende Phase**

Trotz der negativen Bewertung durch die Nutzen-Kosten-Untersuchung besteht die Stadt Wolfratshausen darauf, die S-Bahn samt Bahnhof unter die Erde zu verlegen, damit die Autofahrer nicht durch die Bahnschranke auf der Sauerlacher Straße aufgehalten werden.

Mit einem entsprechenden Antrag setzte im April ein Stadtrat durch, dass eine niveaugleiche Kreuzung der Sauerlacher Straße unter allen Umständen abgelehnt wird.

Zuvor hatte PRO BAHN versucht, mit einem Schreiben an alle Stadträte eine Brücke für einen Kompromiss zu bauen und eine Änderung des Antrags empfohlen: Nicht eine bestimmte technische Lösung, sondern das Ziel – nämlich die Verhinderung von Verkehrsstaus – sollte im Antrag formuliert werden. Gleichzeitig empfahlen wir eine neutrale Begutachtung der verkehrlichen Situation an der Sauerlacher Straße, deren Verkehrsstrom auch durch mehrere Ampeln geregelt wird.

Nach Auffassung von PRO BAHN lassen sich die Schrankenschließzeiten gegenüber den früher genannten Werten deutlich senken, sodass hier keine Beeinträchtigungen auftreten werden. Mittlerweile ist auf fachlicher Ebene anerkannt, dass die Schrankenschließzeiten kürzer sind als die Rotzeiten der Fußgängerampel.

Leider konnte sich allerdings nur die SPD-Fraktion unserer Auffassung anschließen. Es wird interessant werden, ob auch nach der überarbeiteten Nutzen-Kosten-Untersuchung weiterhin die Worte „inhaltlich verschiedener Auffassung“ und „unsachlich“ synonym verwendet werden.

## **Wanderführer Endorf – Obing**

Der Fahrgastverband PRO BAHN hat dieses Jahr erneut Wandervorschläge entlang der Lokalbahn Endorf – Obing veröffentlicht. Dank der Lokalbahn können die Wanderungen bequem von einer Station zu einer anderen führen. Die Wandervorschläge sind gedruckt in den Zügen der Lokalbahn erhältlich sowie im Internet unter <http://www.pro-bahn.de/endorf-obing/wandern/>.

## **Haltepunkt Bad Aibling-Kurpark**

Am 4. September 2009 wurde der Haltepunkt Bad Aibling-Kurpark an der Mangfalltalbahn (Holzkirchen – Rosenheim) eingeweiht.

PRO BAHN hatte schon im Jahre 1990 mit der CityBahn-Broschüre für einen Ausbau der Strecke mit neuen Haltepunkten geworben. Aufgrund eines Ministerratsbeschlusses im November 1996 in Rosenheim wurde festgelegt, dass in zwei bis drei Jahren vier neue Haltepunkte gebaut werden sollten. Zur Durchsetzung des Beschlusses waren viel Hartnäckigkeit und viele Verhandlungsrunden notwendig, die Kreisgruppe Rosenheim war bei vielen Besprechungen mit dabei.

Die drei weiteren geplanten neuen Halte sind abermals auf später verschoben. Bruckmühl-Hinrichsseggen ist für den Zeitpunkt 2011/2012 vorgesehen, Feldolling (Gemeinde Feldkirchen-Westerham) und Rosenheim-Aicherpark wurden auf den Finanzplan 2013 zurückgestellt.

Hoffen wir, dass diesmal die Zieljahre auch eingehalten werden.

## **Informationsstände**

Auch im vergangenen Jahr waren Informationsstände wieder Teil unseres Tagesgeschäfts. Wir waren unter anderem bei „Da sein für München“ und beim Ökomarkt in Puchheim dabei, im Dezember steht die Eröffnung der Tram 23 mit Beteiligung von PRO BAHN an.

Ein Dankeschön gilt allen, die sich in ihrer Freizeit um Organisation und Durchführung gekümmert haben. Wir würden uns über neue Gesichter freuen – wer Interesse hat, kann sich gerne an die Geschäftsstelle wenden.

## **Fahrgastbeiräte**

Mehrfach im Jahr nehmen Vertreter von PRO BAHN Oberbayern an den Kundenbeiräte des Münchner Verkehrsverbunds (MVV), der Bayerischen Oberlandbahn (BOB) und der Südostbayernbahn (SOB) teil.

In diese Gremien bringen wir für alle Fahrgäste wichtige Punkte ein, beispielsweise zur Verbesserung von Fahrplänen, Umsteigebeziehungen und Infrastruktur. Auch wenn die Entscheidungen der Fahrgastbeiräte letztlich nur empfehlenden Charakter haben, so signalisieren sie den Verantwortlichen doch die Bedürfnisse der Fahrgäste.

## **Fahrgastbeschwerden**

Im Auftrag des Bundesverbandes bearbeiten Ehrenamtliche von PRO BAHN Oberbayern den größten Teil der bundesweit relevanten Fahrgastbeschwerden. Die Fahrgasteingaben bilden ein Spiegelbild der Ereignisse, die sich direkt an den Beschwerdethemen und -anzahl widerspiegeln.

## **Geschäftsstelle**

Ein wichtiger Bestandteil der Geschäftsstelle sind unser Archiv und die Bibliothek als nützliche Informationsquellen. Wir bedanken uns ganz ausdrücklich bei allen unseren Mitgliedern, Fördermitgliedern und Spendern, die durch ihre Unterstützung unsere Arbeit ermöglichen, und bei allen Aktiven, die sich in ihrer Freizeit für PRO BAHN einsetzen.

## **Unterstützen Sie sich und uns**

PRO BAHN bleibt stark gefragt: Seien es Fahrgastanfragen, regionale und überregionale Pressethemen, oder die politische Arbeit. Wir wollen unseren Aktiven angemessene Arbeitsmittel zur Verfügung stellen.

Wir bitten Sie deshalb, im Rahmen Ihrer Möglichkeiten PRO BAHN Oberbayern durch eine Spende auf das Konto 37 20 730 bei der Sparda-Bank München (BLZ 700 905 00) zu unterstützen.

Spenden und Mitgliedsbeiträge sind steuerlich abzugsfähig. Ab einer Spende von 50 Euro erhalten Sie eine Spendenquittung, ansonsten gilt die Durchschrift des Überweisungsträgers.

Sprechen Sie auch Freunde und Bekannte an, die an einer Mitgliedschaft interessiert sein könnten. Diese können im Internet weitere Informationen über <http://www.pro-bahn.de/beitritt/> anfordern oder gleich beitreten.

## **Filzenexpress: Langer Atem für moderne Bahnen in der Region**

Die letzten Pressemeldungen lassen aufhorchen: Die Rottalbahn von Mühlendorf nach Passau und der sogenannte Filzenexpress von Ebersberg nach Wasserburg (Bahnhof) werden modernisiert, damit sie in Zukunft mit kürzeren Fahrzeiten im Stundentakt bedient werden können.

Doch diese Erfolge haben einen langen Atem gebraucht.

Denn vor gut 20 Jahren waren museumsreife Schienenbussen auf abgewirtschafteten Nebenstrecken unterwegs, die Stilllegung war schon geplant. Mit dieser angeblich aussichtslosen Situation wollten sich die Bürger nicht abfinden.

Die ersten dunklen Wolken brauten sich am Filzenexpress Anfang der 1980er Jahre über der Bahnlinie zusammen, als die Bundesbahn die Züge mit eigenen Bussen zu konkurrieren begann. Durch ungleiche Wettbewerbsbedingungen wie die Einbindung der Busse in den günstigeren MVV Tarif im Landkreis Ebersberg und die Verlagerung des Schülerverkehrs sollten vollendete Tatsachen geschaffen werden, die ursprünglich 8 Zugpaare wurden auf 3 werktags reduziert.

Die alsbald gegründete Initiative zum Erhalt des Filzenexpress machte Politik und Öffentlichkeit auf die Umstände aufmerksam, mit denen die „Beförderungsfälle“ gezielt von der Schiene vertrieben werden sollten und erstellte ein Betriebskonzept, das mit wenig Aufwand einen attraktiven Anschlussverkehr zur S-Bahn vorsah.

Inzwischen hatte man auch Kontakte zur Münchner Regionalgruppe von PRO BAHN geknüpft, die ähnliches von anderen Strecken kannte.

Am 20.12.1986 erfolgte die erste Sonderfahrt in Zusammenarbeit mit der Stadt Wasserburg, die nun in scheinbar aussichtsloser Situation froh über die breite öffentliche Unterstützung ihres Bahnanschlusses war.

Doch der nächste Schlag der Stilllegungsstrategen ließ nicht lange auf sich warten. Im März 1987 wurde bei heftigen Regenfällen ein Teil des Bahndamms zur historischen Wasserburger Altstadt unter- und fortgespült, so dass dieser aufkommensstärkste Streckenabschnitt seitdem nicht mehr befahren werden kann.

Einige Mitglieder der Initiative wollten schon das Handtuch werfen, der harte Kern ging jedoch gestärkt aus dem Vorfall hervor, verschaffte ihnen das

doch destruktive Vorgehen der Bundesbahn nun auch überregionale Aufmerksamkeit.

### **Mehr Bahn kommt nicht von selbst**

Mit über 1000 Besuchern beim 1. Filzenexpresstag im Oktober 1987 und monatlichen Ausflugsfahrten kam der Stein auf politischer Ebene ins Rollen. Langsamer als gewünscht kamen die Verbesserungen, wie die Integration der Schienenstrecke bis Tulling in den MVV durch den Landkreis Ebersberg, und die (damals neuen) Dieseltriebwagen VT 628.

Mit der Regionalisierung des Schienenpersonennahverkehrs 1996 konnte dann als Vorstufe zu einer künftigen Citybahn wenigstens ein Zweistundentakt mit Eilzuganschluß in Grafing Bahnhof angeboten werden, den PRO BAHN zuvor in einer ausführlichen Studie für das Landratsamt Rosenheim als kurzfristige Lösung vorgeschlagen hatte.

Die Altstadtstrecke wurde allerdings wider Erwarten nicht bestellt, obwohl der Freistaat als Aufgabenträger in Anlehnung an seine früheren Pilotprojektbeschlüsse alle Möglichkeiten dazu gehabt hätte.

Daher organisierte PRO BAHN im Frühjahr 1997 eine anlässlich des 10. Jahrestages des Dammrutsches.

Viel frischer Wind kam schließlich 2001 mit der Gründung der DB-Mittelstandsoffensiven und der damit entstandenen Südostbayern-Bahn (SOB) in die ganze Angelegenheit. Um dem Berufsverkehr besser gerecht zu werden, gibt es jetzt drei durchgehende Zugpaare von Wasserburg Bahnhof bis München Ost. Signifikant steigende Fahrgastzahlen dürften zunächst die Abweichungen vom reinen Taktverkehr verschmerzen lassen.

Um zu einem Taktfahrplan zurückzukehren, ist eine weitere Kreuzungsstation notwendig. PRO BAHN hat sich bereits frühzeitig wiederholt für die Errichtung des Kreuzungsbahnhofs in Steinhöring ausgesprochen, da mit diesem die größtmögliche Flexibilität besteht und auch eine kostengünstige Wiederanbindung von Wasserburg Stadt möglich ist.

Abschnittsweise begann seit 2001 die Modernisierung für den zukünftigen durchgehenden Stundentakt (Streckensanierung, Bahnübergänge, Haltestellen), als Zieldatum ist seit Juli 2009 das Jahr 2013 ausgegeben. Auch der Ausweichbahnhof in Steinhöring ist Teil der Planung. Von Stilllegung ist keine Rede mehr, stattdessen von einer florierenden Zweigstrecke – wer hätte das vor 20 Jahren geglaubt?

Thomas Kauderer

## Olympia 2018: Nur Straßenbau?

Die Planungen für die Olympischen Spiele 2018 in Oberbayern konkretisieren sich. An vorderster Front mit dabei sind Straßenbauprojekte. Kein Anlaß ist zu unwichtig. Für die relativ wenigen Bob-Veranstaltungen in Schönau am Königssee soll die Autobahn A8 durchgehend sechsspurig ausgebaut werden – ein lange gehegter Traum der Straßenbauer würde sich damit erfüllen. Ähnliches in Garmisch: Die Betonorgien im Loisachtal sollen mit Kramer- und Wanktunnel fortgesetzt werden. Insgesamt sechs Straßenbauprojekte sollen alleine vom Bund mit 1,3 Milliarden Euro finanziert werden, die Finanzierung wurde auf höchster politischer Ebene eingefordert – alles lange gehegte Träume, die bisher (zu recht) keine Priorität hatten.

Ganz anderes sieht es im Bereich der Eisenbahn aus: Obwohl die Eisenbahnstrecke München – Garmisch seit Jahren chronisch überlastet und verspätungsanfällig ist, und auch die Veranstaltungsorte im Bereich Garmisch gut mit der Bahn erreichbar sind, ist ein Ausbau bisher kaum über die Erwähnung im Bereich „Nachhaltigkeit“ der Olympiaplanungen hinausgekommen. Bei den bekannten Planungszeiträumen der Deutschen Bahn besteht jetzt höchste Eisenbahn, damit zur Olympiade auch die Infrastruktur da ist.

Nachdem Langlauf und Biathlon von Kaltenbrunn – das mit einer temporären Aktivierung des vorhandenen Bahnhofs sehr gut erreichbar gewesen wäre – nach Oberammergau verlegt wurden, droht dort nun ein verkehrliches Fiasko: Diese Bahnstrecke ist nicht nur sehr langsam, sondern wurde auch durch Rückbauten in der Vergangenheit so stark gestutzt, dass sie keinen Zusatzverkehr aufnehmen kann. Der frühere Endbahnhof Oberammergau wurde auf ein kurzes Gleis zurückgebaut. Ein Konzept für den Ausbau dieser Strecke ist bisher nicht bekannt.

Nun soll ein Bus-Shuttle-Verkehr vom Bahnhof Oberau über den Ettaler Berg eingerichtet werden. Das kostet nicht nur viel Zeit, auch die Zuverlässigkeit bei winterlichen Strassenverhältnissen dürfte ein Problem werden.

Ähnlich sieht es für die Bob-Veranstaltungen in Schönau am Königssee aus. Eine vernünftige Anbindung des hochwertigen Tourismusziels „Königssee“ an die öffentlichen Verkehrsmittel ist überfällig. Davon ist aber bisher nicht die Rede, sondern es wird lediglich von Shuttlebussen im 15-Minuten-Takt gesprochen.

Die damit real geplanten Maßnahmen stehen im Widerspruch zu den Werbeaussagen, dass es sich um nachhaltige Spiele handelt. Wenn man dann noch die Prognosen über die Umsetzung von Ausbaumaßnahmen einbezieht,

kommt man zu einem verherrenden Ergebnis. Dabei ist es egal, ob dann letztlich die Entscheidung für München fällt. Denn die Straßenbauprojekte werden größtenteils stattfinden. Die für die öffentlichen Verkehrsmittel nicht.

Andi Barth

## **Barrierefreie Eisenbahn – Widerspruch von Wunsch und Umsetzung**

Der Sprachgebrauch sagt eigentlich schon: man „steigt“ in den Zug ein. So war es von Beginn der Eisenbahn und so findet es der Bahnkunde auch heute noch auf den meisten Bahnstrecken in Europa vor: Von niedrigen Bahnsteigen aus gelangt der Fahrgast über bis zu vier Stufen in den Zug, dessen Fußboden eine Höhe von etwa einem Meter über der Schiene aufweist. Was für gesunde Erwachsene kein Problem darstellt ist nicht nur für Rollstuhlfahrer, sondern auch für Gehbehinderte, Kinder oder Leute mit Gepäck eine echte Hürde. Das heißt, eigentlich gibt es zwei Hürden: die erste auf den Bahnsteig zu gelangen, und die zweite, den Zug zu erklimmen.

Heute verlangt der Gesetzgeber, dass bei allen Neubauten öffentlicher Einrichtungen ein barrierefreier Zugang gewährleistet sein muss. Natürlich kostet das Geld und es dauerte nicht lange, bis sich die Deutsche Bahn beim Streit um den Ausbau des Haltepunktes Oberkochen (Baden-Württemberg) von der Pflicht zum barrierefreien Zugang für Bahnhöfe mit weniger als 1000 Reisenden freistellen ließ.

Was den Einstieg in den Zug betrifft, ist die Lage äußerst unübersichtlich: Ein Zug kann heute auf einer Strecke Bahnsteighöhen zwischen 15 und 76 cm antreffen, ein Halt an S-Bahnsteigen mit 96 cm kann für bestimmte Fahrzeuge unmöglich sein. Ebenso ist es möglich, dass auf einer Strecke Fahrzeuge mit unterschiedlichen Fußbodenhöhen verkehren. Sieht man die Erneuerungszyklen bei Fahrzeugen und Infrastruktur (und die Investitionspolitik), wird klar, dass wir noch für Jahrzehnte mit Stufen leben müssen.

Dabei gibt es im Schienen-Personenverkehr klare Trends: Praktisch alle Triebwagen und Wagen sind heute mit einer Fußbodenhöhe von 60 cm erhältlich, die gut mit dem UIC-konformen 55 cm Bahnsteig harmoniert. Die Norm sieht auch noch den 76 cm hohen Bahnsteig vor, der vor allem den Neigetechnik-Fahrzeug entgegenkommen soll. Unsere südlichen Nachbarbahnen haben eine klare Präferenz für den 55 cm-Bahnsteig.

In Bayern will man dagegen die Zukunft mit drei Bahnsteighöhen gestalten, die – betrachtet man die auf der Internetseite der Bayerischen Eisenbahngesellschaft veröffentlichten Karten – nach folgenden Regeln verteilt werden: S-Bahnen mit 96 cm, elektrische Strecken 76 cm und Dieselstrecken 55 cm.

Woher der Zusammenhang zwischen Bahnsteighöhe und Traktionsart kommt, muss auch den technisch versierten Betrachter verwundern, verkehren doch auch in Bayern sowohl Doppelstockwagen mit 60 cm Einstiegshöhe hinter elektrischen Lokomotiven oder ebensolche elektrische Triebwagen. Umgekehrt weisen die Integrale der BOB ein Fußbodenhöhe von etwa 80 cm auf. Das Netz der BOB ist bis heute das einzige Regionalnetz mit einer einheitlichen Bahnsteighöhe (76 cm trotz Dieselbetriebs!) und einer vorbildlichen barrierefreien Gestaltung.

Die Aufteilung der Netze in unterschiedliche Bahnsteighöhen hat auch konkrete Folgen: Ein barrierefreies Umsteigen am gleichen Bahnsteig vom Dieselzug auf einen elektrischen Zug kann es dann nicht mehr geben, jede Traktionsart hat ihren eigenen Bahnsteig.

Mit etwas Pragmatismus und Hilfestellung durch das Zugpersonal lässt sich auch mit alten Bahnsteigen – die meist ebenerdig erreichbar sind – eine Zugänglichkeit selbst für Rollstühle schaffen: mit ausklappbaren Rampen lässt sich die eine Stufe in den niederflurigen Fahrgastraum überwinden. Die Bayerische Regiobahn (BRB) konnte dies erst jüngst bei einer Demonstrationsfahrt von Schongau nach Augsburg demonstrieren. Nur im Bahnhof Weilheim scheiterten die Rollstuhlfahrer: Die Bahnsteige sind dort nur über Treppen erreichbar, für eine sichere Begleitung über den ebenerdigen Überweg fehlt das örtliche Personal.

Erstaunlicherweise scheint nun aber auch die Umkehrung der Einstiegsverhältnisse zum akzeptierten Standard zu werden, was bislang eher als Notbehelf galt: Das Hinabsteigen vom höheren Bahnsteig in ein niederfluriges Fahrzeug. So verlangt die BEG in ihrer Ausschreibung für das Werdenfels-Netz niederflurige Triebwagen, während bereits die erste Bahnsteige auf 76 cm erhöht werden. Die Bedingung „barrierefrei“ kann diese Kombination nicht erfüllen. Wenig Beachtung finden aber auch die Spalte zwischen Fahrzeug und Hochbahnsteig, die zu einer gefährlichen Stolperfalle werden können.

Fazit: Der Weg zu einer barrierefreien Eisenbahn ist noch weit und von Umwegen geprägt. Es fehlt dabei nicht nur an den Investitionsmitteln. Vor allem lässt sich bisher kein durchgängiges Konzept erkennen, das Bahnsteighöhen und Fahrzeuge aufeinander abstimmt.

Norbert Moy