

PRO BAHN *Post*

Rundbrief von PRO BAHN Oberbayern

Juni 2014



Schnellzug Zagreb–Sarajevo beim 20-minütigen Grenzaufenthalt in Bosnien: Dass beim Schienenverkehr die Realität nicht viel mit den Visionen der Politiker vom Zusammenwachsen der europäischen Staaten zu tun hat, das zeigt eine Bahnreise nach Zagreb. (Bild: Norbert Moy)

- Kurznachrichten – *Seite 2*
- Fahrplanwechsel in München – *Seite 3*
- Erfahrungsbericht: Den Balkan mit dem Zug bereisen – *Seite 5*
- Seit Dezember 2009 Bahnhalte 3. Klasse – *Seite 7*
- Sparsame Fahrzeuge braucht das Land – *Seite 10*

Kurznachrichten

Münchner S-Bahn ändert Abfertungsverfahren

Nach Stuttgart wird auch in München das Abfertungsverfahren „Zentrales Schließen“ für S-Bahn-Züge auch an unbesetzten Bahnsteigen wieder eingeführt. Die Rückkehr zu einer Abfertigung, wie sie so ähnlich jahrzehntelang praktiziert wurde, ist laut Pressemitteilung der DB im gesamten S-Bahn-System vorgesehen und soll die Pünktlichkeit verbessern (http://www.deutschebahn.com/de/presse/pi_regional/6906172/by20140508.html). Damit ist das bis vor kurzem weitgehend praktizierte und von PRO BAHN und anderen mehrfach kritisierte (http://www.pro-bahn.de/pbz/articles/2008-1-23_28.pdf) technikbasierte Abfertungsverfahren (TAV) wieder ein Stück mehr gescheitert. Um EBA-Auflagen gerecht zu werden, waren für TAV umfangreiche Änderungen am Fahrzeug vorgenommen worden. Da früher längere Züge mit zusätzlichem Personal zur Türbeobachtung gefahren wurden, und die technischen Voraussetzungen für Bedienung nur durch den Triebfahrzeugführer nicht überall gegeben sind, bleibt die konkrete Umsetzung noch etwas unklar.

MVG-Museum begrüßt 100 000sten Besucher

Als 100 000-ster Besucher wurde im Mai der 9-jährige Maximilian im MVG-Museum begrüßt. Vor der Sommerpause besteht noch am 8. und 22. Juni und am 13. und 27. Juli die Gelegenheit, das Museum auch selber (noch) einmal zu besuchen <http://www.mvg-mobil.de/museum/anfahrt.html>.

PRO BAHN Schwaben Newsletter

Wer sich über Oberbayern hinaus über die PRO BAHN-Aktivitäten in Schwaben informieren möchte, der kann sich für den Newsletter von PRO BAHN Schwaben anmelden (e-Mail an joerg.lange@pro-bahn.de). Themenschwerpunkte sind der Fuggerexpress sowie Veranstaltungen in Augsburg und im westlichen Schwaben. Ohne Anmeldung kann man sich im Newsletter-Archiv umsehen, oder den entsprechenden RSS-Feed abonnieren (<http://domeus.de/groups/probahn-bayern-schwaben>).

Spatenstich für Kreuzungsbahnhof Steinhöring

Mitte Mai war es so weit: Der Spatenstich für den Kreuzungsbahnhof in Steinhöring ist erfolgt. Die Südostbayernbahn baut in Steinhöring ein Kreuzungsgleis und einen 120 langen barrierefrei ausgebauten Mittelbahnsteig. Die Bauarbeiten in Steinhöring sollen bis Herbst 2014 fertiggestellt sein. Damit ist dann die Voraussetzung für den Stundentakt in beide Richtungen auf dem Filzenexpress geschaffen. Wegen der Bauarbeiten am Gleis gibt es vom 11. bis 18. Juni 2014 auf dem Filzenexpress Schienenersatzverkehr mit Bussen (http://www.suedostbayernbahn.de/so_bayern/view/aktuell/verkehrsmeldungen.shtml).

Gütergleis der Fuchstalbahn in Asch-Leeder gesichert

Seit Montag 19.05.2014 wird das Gütergleis im Bahnhof Asch-Leeder der Fuchstalbahn Schongau–Landsberg saniert. Dies beendet die jahrelangen Befürchtungen, DB Netz könnte das marode Gleis stilllegen. Das Gleis wird vor allem von der angrenzenden Fa. Holzwerke Pröbstl für die Anlieferung von Rundholz genutzt. Aber auch andere Sägewerke nutzen das Gleis zur Rundholzanlieferung. Des weiteren wird das Gleis für die Verladung von Papierholz für den Export (schwache Fichten-Stämme 2,00m) genutzt. Mit dem Güterverkehr wird die Fuchstalbahn für die Zukunft gesichert – es ist zu hoffen, dass man in 10 oder 20 Jahren den Wert der Trasse auch für den Personenverkehr entdeckt!

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

PRO BAHN-Stellungnahme zum Leistungsprogramm der MVG

Fahrplanwechsel in München

Beim nächsten Jahresfahrplan (genannt „Leistungsprogramm“) der MVG ist kein Leistungszuwachs geplant. Der Argumente sind viele genannt, doch im Ergebnis ist dies politisches Versagen: Die Bevölkerungszahl wächst in München rasant, letztes Jahr +1,8 Prozent, in den Vorjahren sogar über +2 Prozent. Auch mit den Angebotsausweitungen des Vorjahres: Im Mehrjahresschnitt ist das Angebot pro Bürger zurückgegangen und wird auch noch weiter zurückgehen.

Deshalb ist hier ein Gegensteuern notwendig: Die Stadt muss ihrer Verantwortung für den öffentlichen Nahverkehr auch finanziell gerecht werden und eine konsequente Verbesserung des Angebots ermöglichen. Dazu sind heute vorhandene Angebotslücken wie im Süden über die Isar zu identifizieren und zu schließen. Ein sinnvoller Einsatz der Mittel ist dabei zu beachten: wo ein Bus sinnvoll ist, muss nicht ein Schienenverkehrsmittel gebaut werden. Wo eine Tram ein gutes Angebot ermöglicht, braucht keine U-Bahn gebaut werden. Die Möglichkeit, Trambahnprojekte schnell und kostengünstig umsetzen zu können, sollte auch in München als Chance begriffen werden, die genutzt werden kann und sollte.

Dass die dringend notwendigen Verbesserungen aus der letztjährigen Planung bei Tram- und U-Bahn aufgrund fehlender Fahrzeug-Zulassungen noch nicht umgesetzt sind, ist für ein Industrieland beschämend. Elektromobilität ist bereits seit langem ein Erfolg auf der Schiene und müsste nur konsequent umgesetzt werden. Sind Energie- und Verkehrswende ernst gemeint, so müsste hier auch die Stadt als politisches Gremium eingreifen und bei Land und Bund auf eine Verbesserung der Zulassungsprozeduren drängen.

Derzeit wird durch mehrere Maßnahmen auf (bundes-)politischer Ebene die Energiewende zurückgedreht. So soll der umweltfreundliche Schienenverkehr

(der bereits die Elektromobilität effizient vorlebt) durch die EEG-Änderungen bestraft werden. Hier ist die Stadt als Aufgabenträger gefordert diesen Schaden abzuwenden oder wenigstens finanziell auszugleichen.

Letztes Jahr wurden Pläne für die Feinerschließung der Innenstadt mit der Buslinie 101 vorgestellt, aber nicht umgesetzt. Diese Linie ist weiterhin sinnvoll und sollte daher auch realisiert werden.

Das Programm „Takt 10 bis 10“ für die Tram ist positiv und ist eine wichtige Maßnahme für die Erhöhung der Attraktivität. Sinnvoll wäre aber, dies auch bei den Metrobuslinien umzusetzen. Ziel sollte sein, dass bei U-Bahn, Tram und Metrobussen die Fahrgäste die gleichen Erwartungen bezüglich zeitlicher Verfügbarkeit haben können.

Gesamthaft fehlt nach wie vor ein Ansatz für eine bessere Querung der Isar südlich des Mittleren Ringes. Der Vorschlag einer Seilbahn wäre eine qualifizierte Prüfung wert, Seilbahnen können auch im Flachland sinnvoll sein. Zudem könnte dies auch Teil einer Initiative zur Verbesserung der Tierparkanbindung und der Parkplatzsituation werden; eine Entzerrung der Parkplatzsituation durch stärkere Nutzung der Öffentlichen Verkehrsmittel wäre jedenfalls besser als Parkhäuser in den sensiblen Isarauen.

Auf der Tram 19 ist zwischen Hauptbahnhof und Max-Weber-Platz ein 5-Minuten-Takt notwendig, ebenso wie eine deutliche Erhöhung der Pünktlichkeit auf der gesamten Linie.

Bei etlichen Buslinien sind aufgrund der hohen Nachfrage Taktverdichtungen geplant. Wenn aber der Bus alle 6-7 Minuten oder noch öfters fährt, so ist typischerweise die Nachfrage so hoch, dass die Tram das sinnvollere Verkehrsmittel wäre. Dies gilt für die Buslinien 54 und 154 entlang der Tram-Nordtangente genauso wie für die Angebotsverbesserung auf der Linie 151 entlang der Tram-Westtangente. Doch auch auf der Linie 55 in der Rosenheimer Straße oder der Linie 62 wird mittlerweile eine Angebotsdichte erreicht, die die Prüfung des Trambahnbaus nahelegt. Man sollte auch nicht vergessen, dass eine Buslinie mit hoher Nachfrage nochmals weitere Fahrgäste nach einer Umstellung auf Tram anzieht.

Parallel zu den Anhörungen hat die MVG angekündigt, Doppeltraktionszüge für die Tram-Linien 20 und 21 anzuschaffen. In diesem Rahmen müssen auch einige der Haltestellen an die längeren Züge angepasst werden. Die sich damit bietende Chance, die Fehler der 60/70er Jahre zu reparieren, sollte konsequent genutzt werden.

Beispielsweise am Stiglmairplatz könnte mit einer Korrektur der Gleisführung nicht nur der Fahrkomfort gesteigert und die Fahrzeit verkürzt werden, sondern auch Anlass zu einer stadtgestalterischen Sanierung und Aufwertung sein. Damit

wäre dann der Platz wieder als Platz und nicht nur als Verkehrsknoten erkennbar.

In diesem Text erfolgt eine Kurzfassung der Stellungnahme, der komplette Text und die Stellungnahmen der Vorjahre sind auf <http://www.pro-bahn.de/muenchen/leistungsprogramm/> verfügbar.

Andreas Barth

Den Balkan mit dem Zug bereisen – Ein Erfahrungsbericht

Derzeit beschwören Politiker wieder einmal ihre Visionen vom Zusammenwachsen der europäischen Staaten. Beim Schienenverkehr sieht die Realität ganz anders aus: Von Weilheim in Oberbayern kommt man zwar stündlich ins 724 km entfernte Kiel, die Reise ins 715 km entfernte Sarajevo gerät dagegen zum mehrtägigen Abenteuer für die hartnäckigsten Bahnfahrer. Die Hürden sind hoch: Sie beginnen mit der aussichtslosen Suche nach aktuellen Fahrplänen und setzen sich fort beim Versuch, für die Rückfahrt Liegewagenplätze Zagreb–München zu buchen. Bei der Anreise durch Slowenien wird auch klar, wer beim verkehrspolitischen Desaster wieder mal mitmischt: Die Deutsche Bahn bewirbt auf großflächigen Plakaten in Slowenien ihren neuen IC-Bus München–Ljubljana–Zagreb, der dort bereits ab 10 Euro (!) angeboten wird. Von der Schiene hat man sich also auf offizieller Seite mental längst verabschiedet.

Bei der Tourenplanung ist Flexibilität gefragt: So verkehren die Züge auf vielen Relationen, insbesondere grenzüberschreitend, eher sporadisch. Nur noch ein tägliches Zugpaar verbindet Zagreb mit Sarajevo. Und dennoch lohnt es sich Bosnien mit dem Zug zu entdecken: Gerade als Bahnreisender bekommt man die immer noch bestehende Zerrissenheit des Landes zu spüren, entdeckt aber auch landschaftliche Schätze, die man gar nicht erwartet hätte.

Der Schnellzug Zagreb–Sarajevo wird von drei Bahnunternehmen betrieben, durchgehend elektrisch mit 50 Hz und vierachsigen Elektroloks, die in Lizenz der schwedischen ASEA ab 1967 im damaligen Jugoslawien gebaut wurden. Zweimal werden unterwegs die baugleichen Loks gewechselt, denn in jeder der beiden bosnischen Teilrepubliken existiert jeweils eine eigene Staatsbahn! Waren die bosnischen Strecken vor dem Krieg zeitgemäß noch mit selbsttätigem Streckenblock gesichert, sind heute viele Bahnhöfe ohne funktionierende Stellwerke und Signaltechnik. Vielfach sichern an den Bahnhofseinfahrten Posten mit roter Fahne den Zugbetrieb.

Eine traumhaft schöne Bahnlinie stellt die Strecke von Sarajevo über Mostar nach Ploce („Neretva-Bahn“) an der kroatischen Küste dar. Sie wurde erst 1968 als Ersatz für eine schmalspurige Verbindung errichtet und kann sich mit ih-

rer Trassenführung über zahlreiche Brücken und durch Tunnels durchaus mit Schweizer Gebirgsbahnen vergleichen. Das touristische Potenzial der Strecke lässt sich mit den wenigen Zügen aber kaum erschließen. Einige Regionalzüge, deren Fahrzeugzustand sich leider nur mit „katastrophal“ beschreiben lässt, fahren nur bis Konjic. Das letzte Teilstück Caplinja–Ploce auf kroatischem Staatsgebiet wurde zum 24. April vom Personenverkehr „befreit“.



*Links: Der Vorortverkehr in Split wird mit gebrauchten Triebwagen aus Schweden bestritten. Rechts: Viadukte der Neretva-Bahn bei Konjic.
(Bilder: N. Moy)*

In Sarajevo eine Überraschung: Dort stehen neun nagelneue Talgo-Züge abgestellt – 2011 geliefert und seitdem noch nie im Fahrgastbetrieb eingesetzt. Ob der Grund für diesen Rückzieher nur die prekäre Finanzsituation der bosnischen Bahn ist oder letztlich eine politische Entscheidung der neuen bosnischen Regierung die Inbetriebnahme verhindert hat: Der Bahnbetrieb in Bosnien hat derzeit keine Perspektive. Jetzt will man die 130 Millionen Euro teuren Züge an die türkische Staatsbahn vermieten, wie es bereits mit einem Großteil der arbeitslos gewordenen Elektrolokomotiven praktiziert wird. Ob es wirklich nur am Geld liegt? Autobahnen werden jedenfalls auch in Bosnien fleißig gebaut ...

Trotzdem hat Bosnien auch für Bahnfreunde viel zu bieten: In den Kohleminen rund um Tuzla und Banovici stehen immer noch Dampflok gelegentlich im Planeinsatz. Erwähnenswert ist die letzte Schmalspurbahn bosnischer Spurweite mit täglichem Planbetrieb in Banovici. Auf Anfrage wird die Reservelok angeheizt und mit einem Sonderzug auf die Strecke zu den Kohleerladestätten geschickt. Die Strecke ist teilweise doppelspurig ausgebaut und wird in dichtem Takt von Kohlezügen befahren. Der gastfreundliche Betriebsleiter ist ein großer Eisenbahnfreund, der seine Werkstatt gerne auch interessierten Besuchern öffnet und versucht, etwas vom Erbe des einst ausgedehnten bosnischen Schmalspurnetzes zu bewahren.

In Kroatien ist der Zustand der Fahrzeuge durchwegs besser als in Bosnien, die Fahrpläne stellen die Fahrgäste aber vor ähnliche Herausforderungen. Von Za-

greb nach Split fahren täglich nur zwei Züge, um Zagreb und Split gibt es noch einen sparsamen Vorort-Verkehr. Der Nationalpark Plitwitzer Seen wird zwar von der Strecke fast berührt, aber in keiner Weise bedient oder angeschlossen. Vorsicht ist auch bei den Fahrplanauskünften geboten: Nur durch Zufall konnte bei einem Bahnhofsbesuch in Split am Vortag der Abreise festgestellt werden, dass der einzige Tagzug nach Zagreb statt – wie in den Fahrplanmedien angegeben – um 13:40 neuerdings schon um 8:40 Uhr abfährt. Die Aushänge und Anzeigen an den Bahnhöfen waren auch 10 Tage nach dem merkwürdigen Fahrplanwechsel widersprüchlich und verwirrend. Kundenorientierung sieht anders aus.

Wie es mit den Eisenbahnen auf dem Balkan weitergehen soll, ist unklar. Die europäische Politik – sonst für ihre Regulierungswut oft gescholten – scheint hier keine Antworten zu geben. Während man in Brüssel noch schöne Karten mit transeuropäischen Korridoren malt, stehen mittlerweile die letzten internationalen Zugverbindungen nach Südosteuropa vor dem Aus, die Restverkehre werden auf den Fernbus verfrachtet. Es ist also Eile geboten, wenn man den Balkan noch auf der Schiene erkunden möchte.

Norbert Moy

Marzling, Langenbach, Bruckberg, Gündlkofen

Seit Dezember 2009 Bahnhalte 3. Klasse

Geschichte

Alt ist sie, die Strecke von München nach Landshut. Eröffnet am 03.11.1858, zweigleisig ausgebaut am 28.09.1892 und seit dem 03.10.1925 elektrifiziert. Von Anfang an gab es auch sie, die kleinen Stationen Marzling, Langenbach, Bruckberg und Gündlkofen.

In den Anfangsjahren nur sporadisch bedient, im Laufe der Zeit dann immer häufiger bis zu einem Einbruch im Jahr 1991. Von da an ging es wieder bergauf und 1998 wurde dann endlich die für diese Stationen so geniale Regionalbahnlinie München Hbf–Plattling im täglichen 2-Stunden-Takt eingeführt. Unter der Woche verkehrten zusätzlich noch weitere Regionalbahnen, um einen täglichen Stundentakt zwischen München Hbf und Landshut herzustellen. Vereinzelt verkehrten diese Taktverstärkungen erst ab Freising. Abgerundet mit einem guten, täglichen und vor allem direkt verkehrenden Abendzugplan von München aus. Abfahrten damals um 20:24 Uhr, 22:04 Uhr und 23:44 Uhr, ein also auch am Wochenende vorhandener 1:40 Stunden-Takt.

Durch diese Maßnahmen vergrößerte sich zusehens der Pendlerzulauf, es konnte einfach auf die Bahn umgestiegen werden. Auch zu Freizeit Zwecken am Wochenende oder abends konnte die Bahn damit gut genutzt werden.

Derzeitige Lage

Damit ist seit Dezember 2009 Schluss, der nächste Tiefpunkt seit 1991 ist erreicht. Hintergrund ist hier der seit diesem Zeitpunkt – auf Kosten der Regionalbahnverbindungen – neu eingeführte Donau-Isar-Express, der im täglichen Stundentakt verkehrt, von den Bewohnern der kleinen Ortschaften aber faktisch nicht genutzt werden kann.

Seit diesem Zeitpunkt gibt es hier nur noch einen verstümmelten 2-Stunden-Takt. Verstümmelt deswegen, weil zum einen nur noch die Strecke Freising–Landshut befahren wird und das auch zu unterschiedlichen Zeiten, also kein fester Takt mehr besteht. Lediglich unter der Woche gibt es noch ganze vier Direktverbindungen nach München und vier wieder zurück. Zum Vergleich, bis Dezember 2009 hatten wir unter der Woche 21 Direktverbindungen, am Samstag 19 und an Sonn- und Feiertagen immerhin 17!

Alle anderen Verbindungen sind jetzt zu Umstiegsverbindungen geworden, die immer wieder aus den verschiedensten Gründen gar nicht funktionieren können. Dies wurde sogar von der BEG (Bayerische Eisenbahngesellschaft) bestätigt. Hat ein Express von München nach Freising aus diesen Gründen mehr als fünf Minuten Verspätung, wartet der Anschlusszug in der Regel nicht. Das bedeutet, dass man als Bewohner dieser Orte bis zu zwei Stunden (je nach Uhrzeit und Wochentag) in Freising sinnlos verbringen muss. Auf den dann vorhandenen Entschädigungsanspruch von 1,50 Euro pro Vorfall für Zeitkarteninhaber brauche ich wohl gar nicht erst einzugehen . . .

Zu allem Überfluss wurde auch noch ein Abendzug komplett gestrichen (Abfahrt um 22:04 Uhr), die beiden anderen verkehren nun – natürlich auch als Umstiegsverbindungen – um 20:44 Uhr und 23:25 Uhr. Für die meisten Unternehmungen ist die eine Verbindung zu früh und die andere zu spät.

Damit haben wir seit Dezember 2009 von der Anzahl der Züge zwar nicht weniger Verbindungen, dafür ist die Qualität – mangels Direktverbindungen – nicht mehr vorhanden. Der genannte Abendzug fehlt zusätzlich noch.

Das von der BEG beworbene Verbindungsplus von 48 % ist hier eindeutig nicht gegeben, im Gegenteil, wir haben ein Minus! Dies gilt auch für den täglichen Stundentakt, der auch auf dem Land geboten sein soll . . . Wir scheinen hier entweder vergessen worden zu sein oder jemand kann den Fahrplan nicht lesen!

Zukunftsansichten

Die Folgen aus all diesen Verschlechterungen sind spürbar, die Pendler steigen wieder nach und nach auf das Auto um, weil – gerade bei festen Arbeitszeiten – die wenigen verbliebenen Direktverbindungen nicht genutzt werden können und die Umstiegsverbindungen einfach nicht funktionieren. Weil jedoch gar keine Aussicht auf Verbesserungen besteht, wird sich dieser Trend leider weiter

fortsetzen, vor allem am Wochenende und in den Abendstunden.

Noch aber kann das Ruder herumgeworfen werden, noch würden viele wieder zurück auf die Bahn umsteigen, wenn sich der Fahrplan entsprechend verbessert und möglichst nur noch Direktverbindungen nach München gefahren werden. Unsere Umwelt würde sich so ganz nebenbei auch freuen!

Lösungsvorschläge

Variante 1 (für mich die praktikabelste Lösung):

Bei der neuen Baureihe 440 ist es möglich, von München nach Freising Express und Regionalbahn vereinigt fahren zu lassen und in Freising zu trennen. So wird dies beispielsweise schon unter der Woche um 16:22 Uhr vorgenommen und könnte praktisch bei jedem Donau-Isar-Express gemacht werden. Auch umgekehrt wäre es möglich von Landshut bis Freising den Regionalbahnteil voraus fahren zu lassen. In Freising dockt der Express hinten an und die Fahrt könnte vereinigt bis München weitergehen.

Variante 2 (Kompromisslösung):

Wenn Variante 1 wegen zu hoher Trassengebühren für die zusätzlichen Regionalbahnen nicht möglich ist, dann könnte alternativ jeder 2. Donau-Isar-Express direkt halten gelassen und dazwischen die Variante 1 gefahren werden.

Variante 3 (Teil-Lösung):

Eine Weiterführung der S1 bis Moosburg, dadurch würde sich zumindest für Marzling und Langenbach der Takt erhöhen. Umstiege in Freising auf bzw. vom Express wären auch noch möglich, da dieser die S-Bahn dort zwangsläufig überholen müsste, egal in welche Richtung es geht. Durch die Neuausschreibung der S-Bahn München ab Dezember 2017 könnte hier die Verlängerung eingefordert werden.

Variante 4 (Flughafenexpress):

Voraussichtlich ab Dezember 2018 soll ein Flughafenexpress eingeführt werden. Wobei bisher noch nicht einmal mit dem Bau der dafür notwendigen Neufahrer Gegenkurve begonnen wurde. Ein pünktlicher Start ist damit eher unwahrscheinlich und selbst wenn, der Name allein lässt schon vermuten, dass zwischen Freising und Landshut eher nicht alle Stationen bedient werden. Ein weiteres Problem besteht darin, dass auch damit keine Direktverbindungen nach München möglich sind, außer vom Flughafen München aus würde dieser Express weiter nach München Ost geführt. Alles in allem ist die letzte Variante eher vage und liegt zu weit in der Zukunft, als dass es uns jetzt etwas helfen würde.

Schlusswort

Es liegt nun an der Politik, hier endlich wieder Verbesserungen zu erreichen. Alle hierzu verantwortlichen Personen sind herzlich eingeladen, nur einmal zwei Wochen lang diese Strecke mit den Regionalbahnverbindungen zu befahren und zu

versuchen, mit diesen Verbindungen ihre ganz regulären Arbeitszeiten, Termine etc. zu erledigen. Vor allem interessant wäre dieses Experiment am Wochenende und in den Abendstunden. Ein täglicher Stundentakt auf einer zweigleisigen und elektrifizierten Hauptbahn muss einfach für alle Stationen möglich sein!

Peter Pils

Vorstellung neuer Diesellokomotive(n) für die SOB

Sparsame Fahrzeuge braucht das Land

Jahrzehntlang waren die Dieselloks der Baureihen 218 sowie ihrer Vorgänger- und Zweigbauarten 210, 215, 216 und 217 das Rückgrat der Zugbeförderung auf nicht elektrifizierten Strecken - so auch im Bahnhof Mühldorf der heutigen SüdostbayernBahn (SOB). Diese sicher für viele ihrer Freunde unvergesslichen Maschinen werden nun nach über 40 Jahren harten Planeinsatzes schrittweise in den verdienten Ruhestand geschickt.

Nachdem sie schon etliche Probefahrten absolviert hatte, stellte die SüdostBayernbahn am 22. Mai die erste von insgesamt acht bestellten neuen Lokomotiven des Typs TRAXX P160 DEME in Mühldorf offiziell im Rahmen eines kleinen Bahnfests vor. Auch PRO BAHN war eingeladen.

Die Lokomotiven des Herstellers Bombardier kosten insgesamt rund 24 Millionen Euro und sollen ab Mitte 2014 mit Geschwindigkeiten bis zu 160 km/h insbesondere die Doppelstockzüge auf der sehr stark nachgefragten eingleisigen Pendlerstrecke (Simbach -) Mühldorf-München hin und her bewegen. Der Kauf der Lokomotiven stellt die größte Einzelinvestition dar, die die Südostbayernbahn in ihrer nunmehr 12-jährigen Geschichte getätigt hat. Die neuen Loks zeichnen sich durch die je nach Leistungsbedarf zuschaltbaren vier Dieselmotoren mit insgesamt 2252 kw aus – dennoch werden sie leiser und insbesondere kraftstoffsparender in Südostbayern unterwegs sein als die bisher eingesetzten Loks der Baureihe 218.



Alt und neu (Bilder: A. Frank)

Die SOB bzw. der Hersteller rechnen hier mit mit einer Treibstoffersparnis von 74 Litern Diesel pro Fahrt alleine in der Relation München - Mühldorf. Das mag zunächst marginal erscheinen, aber beim derzeitigen Zugangebot kämen so im Jahr schon rund 300.000 Liter weniger Verbrauch an Kraftstoff zusammen.

Man mag – völlig zu recht – die politisch zu verantwortende fehlende Elektrifizierung dieser und anderer Hauptstrecken angesichts absehbar erschöpfter Öllquellen kritisieren, kurzfristig wird die Dieseltraktion nicht ohne weiteres zu ersetzen sein. Pragmatischerweise kann man zunächst nur versuchen, die Vorräte mit ressourcensparender Technik soweit wie möglich zu „strecken“. Mögen die neuen Lokomotiven dazu ihren Beitrag leisten.

Thomas Kauderer

Termine anderer Veranstalter

PRO BAHN-Termine und allgemeine Hinweise siehe nächste Seite

- Mo. 02.06. 18:00 Uhr; München, TU München, Vorhoelzer Forum, 5. Stock, Arcisstr. 21; „Der öffentliche Verkehr – Katalysator für die Stadtentwicklung“ **Vortrag** von L. Jähnichen, mfi Shopping Center Management GmbH: Lage, Lage, Lage – drei Erfolgsfaktoren für Shopping-Center“ Veranstalter: MVG, TU München; Info: <http://www.re.ar.tum.de/>, „Aktuelles“.
- Mo. 02.06. 18:30 Uhr; Bad Reichenhall, „Avalon-Hotel“ Bahnhofsplatz 14; **Monatstreffen** Verkehrsforum Berchtesgadener Land (offenes Treffen für alle, die sich informieren oder Probleme und Erfahrungen einbringen wollen); Info: M. Behringer (08654/50804, info@verkehrsforum-bgl.de) und <http://www.verkehrsforum-bgl.de/aktuell.html>)
- Fr. 06.06. 17 Uhr; Salzburg, „Stieglbräu“, Hotel Imlauer, Rainerstraße 12-14; **Salzburger Verkehrsplattform**; Info: 00 43/664/411 8223, <http://www.salzburger-verkehrsplattform.org> unter „Treffen“
- Sa. 21.06. 7:15 Uhr; München Hbf (Abfahrtsgleis RE Richtung Passau, Abfahrt 7:24 Uhr); **Exkursion** „Zur schwarzen Perle des Bayerischen Waldes: Mit der Ilzalbahn ins wildromantische Tal der Ilz“; BN-Wanderung im Gedenken an Eugen Reißing; Veranstalter: Bund Naturschutz; Info: <http://www.bn-muenchen.de/index.php?id=401&L=0,089/51567633>
- Do. 26.06. 18:30 Uhr; München, Deutsches Museum, Verkehrszentrum, Seminarraum; **Vortrag** von Prof. Dr. W. H. Schulz, TU München: „Intermodale Perspektiven des Güterverkehrs – Chancen und Risiken“; Veranstalter: Deutsches Museum, Verkehrszentrum und TU München; Info: <http://www.deutsches-museum.de/verkehrszentrum/>
- Fr. 04.07. 17 Uhr; Salzburg, „Stieglbräu“, Hotel Imlauer, Rainerstraße 12-14; **Salzburger Verkehrsplattform**; Info: Siehe Termin am 06.06.
- Mo. 07.07. 18:30 Uhr; Bad Reichenhall, „Avalon-Hotel“ Bahnhofsplatz 14; **Monatstreffen** des Verkehrsforums Berchtesgadener Land; Info: Siehe Termin am 02.06.

PRO BAHN-Termine

PRO BAHN Geschäftsstelle: Agnes-Bernauer-Platz 8, 80687 München. Telefon 089/53 00 31, Fax 089/53 75 66. Tram 19 Agnes-Bernauer-Platz oder je 10 Minuten Fußweg: S-Bahn Laim, U5 Laimer Platz.

Allgemeine Treffen: Aktiventreffen am 1. und 3. Mittwoch im Monat ab 19.00 Uhr in der Geschäftsstelle, Stammtisch am letzten Mittwoch im Monat ab 19.30 Uhr im „Zwinger-eck“, Rumfordstr. 35, 80331 München (S-Bahn Isartor, Tram 16/18 Reichenbachplatz).

Änderungen und weitere Termine finden Sie unter http://www.pro-bahn.de/bayern/index_termin.htm.

Mi. 04.06. 19 Uhr; Geschäftsstelle; **Aktiventreffen**

Fr. 06.06. 19 Uhr; Geschäftsstelle; **Stadt- und Kreisgruppe München**

Sa. 07.06., 14.06., 21.06. und 28.06., 12 Uhr; Wasserburg, „Schranne“, **Stammtisch** der PRO BAHN Ortsgruppe Wasserburg Info: Rainer Kurzmeier (rainer@blumen-kurzmeier.de), Bernd Meerstein (bernd@meerstein.de)

Do. 12.06. 19 Uhr; Rosenheim, „Mail-Keller“, Schmettererstr. 20; **Stammtisch der Stadt- und Kreisgruppe Rosenheim**; Info: Wolfgang Günther (080 62/4027), Günther Polz (080 63/7928)

Mi. 18.06. 19 Uhr; Geschäftsstelle; **Aktiventreffen**

Mi. 25.06. ab 19:30 Uhr; München; Gaststätte Zwinger-eck; **Stammtisch**

Do. 26.06. 19 Uhr; Weilheim, GH Holzworm, Münchner Str. 36; **Stammtisch der Kreisgruppe Weilheim-Schongau**; Info: Norbert Moy (0881/638 131, n.moy@bayern.pro-bahn.de)

Mo. 30.06. 19:30 Uhr; Augsburg, Zeughaus, Zeugplatz 4; **PRO BAHN-Treff Schwaben**; A. Freitag, der Geschäftsführer des MVV „Überlegungen zum Verkehrsverbund Südbayern“ Info: joerg.lange@pro-bahn.de, 082 51/53 887 und http://www.pro-bahn.de/bayern/index_termin.htm unter „Schwaben“.

Mi. 02.07. 19 Uhr; Geschäftsstelle; **Aktiventreffen**

Fr. 04.07. 19 Uhr; Geschäftsstelle; **Stadt- und Kreisgruppe München**

Termine anderer Veranstalter siehe vorherige Seite

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

Verantwortliche Redakteure: Renate Forkel, Andi Barth. Elektronisch ist die Redaktion über pbp-redaktion@muenchen.pro-bahn.de erreichbar, die Abonnenenverwaltung über pbp-abo@muenchen.pro-bahn.de.

PRO BAHN Post im Internet: <http://www.pro-bahn.de/oberbayern/pbp/>

Jahresabonnement der gedruckten Version durch Überweisung von 12 Euro auf das Konto 37 20 730, Sparda Bank München, BLZ 700 905 00 (IBAN DE83 70090500 0003720730, BIC GENODEF1S04). Internetversion für Mitglieder kostenlos, allgemein frei verfügbar nach einem Monat.

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