

PRO BAHN *Post*

 Rundbrief von PRO BAHN Oberbayern

Februar 2019



Nicht überall waren nach den starken Schneefällen im Januar Räumfahrzeuge so schnell zur Stelle wie hier in Gmund am Tegernsee. Auch wenn den Eisenbahnern, die den Betrieb trotz widriger Umstände noch an vielen Stellen aufrecht erhalten haben, herzlich gedankt sei, sind doch die durch den Wintereinbruch deutlich gewordenen Versäumnisse bei Politik und Bahnmanagement zu kritisieren. Bild: Tegernsee-Bahn Betriebsgesellschaft mbH

- Kurznachrichten – Seite 2
- Planmäßig in die (Schnee-)Katastrophe – Seite 4
- Ausbau von Bahnstationen: Fehler im System – Seite 6
- Science Fiction: Unkenruf aus der Tiefe – Seite 8
- Kochelseebahn versus Flughafenexpress – Seite 10

Kurznachrichten

Brennerzulauf in Bayern

In der Region Rosenheim und Inntal haben sich diverse Initiativen gegen den Bahnausbau gebildet – oftmals unterstützt durch lokale Bürgermeister und Abgeordnete. Am 21. Januar war Bundesverkehrsminister Andreas Scheuer in Rosenheim, um den Ausbau der deutschen Zulaufstrecken zum Brennerbasistunnel zu diskutieren. Die Aussagen des Ministers basieren zum Teil auf einer Studie „Verkehrsentwicklungszenarien 2050 für den Eisenbahnverkehr auf dem Brennerkorridor mit Fokus auf den Schienengüterverkehr“ vom Dezember 2018, die jetzt online verfügbar ist (Kurzfassung und Link zur vollständigen Studie siehe <https://www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Artikel/G/studie-brenner-nordzulauf.html>). Die Szenarien enthalten Prognosen zur Anzahl der täglichen Güterzüge, die etwa von 160 bis 460 reichen (plus jeweils ca. 100 Personenzüge pro Tag). Eine geringe Zugzahl bedeutet allerdings das Scheitern aller Bemühungen zur Verkehrsverlagerung, also letztlich noch viel mehr Güterverkehr auf der Straße. Die jetzige Bestandsstrecke hat eine Kapazität von 260 Zügen pro Tag, die durch ETCS auf 320 gesteigert werden kann. Weiteres Informationsmaterial zum Brennerzulauf ist unter <https://www.brennernordzulauf.eu/infomaterial.html> zu finden.

25 Jahre Bahnreform: PRO BAHN fordert Weiterentwicklung

PRO BAHN hat das 25-jährige Jubiläum der Bahnreform zum Anlass genommen, in zwei Pressemitteilungen Bilanz zu ziehen und eine Weiterentwicklung zu fordern (https://www.pro-bahn.de/presse/pm_bv_show.php?id=328, https://www.pro-bahn.de/presse/pm_bv_show.php?id=329). Das Erfolgsmodell im Nahverkehr muss weiter ausgebaut werden. Für den Fernverkehr, der sich aus der Fläche zurückgezogen hat, braucht es einen bundesweit verantwortlichen Aufgabenträger. Die Infrastruktur muss unabhängig von den Konzerninteressen und entsprechend volkswirtschaftlichen Grundsätzen entwickelt werden. PRO BAHN fordert, bevor über die Struktur des DB Konzerns diskutiert wird, erst einmal ordentliche Grundlagen für die Eisenbahn in Deutschland zu schaffen. Derzeit wird auf mehreren Wegen Geld aus dem System „Bahn“ entzogen, das dringend gebraucht wird. PRO BAHN fordert daher: 1) Aussetzung der Dividendenzahlungen an den Bund mit Umstellung der Infrastrukturgesellschaften auf gemeinnützige Rechtsformen, 2) Reduzierung der Trassengebühren (Schienemaut) auf Grenzkostenniveau und 3) die Reduktion des Mehrwertsteuersatzes für Fernverkehrsfahrkarten.

Sonderbericht Bundesrechnungshof zur Entwicklung der DB

Nach seinem Sonderbericht zur Finanzierung der Bahninfrastruktur vom Dezember 2018 hat der Bundesrechnungshof (BRH) nun einen Bericht „Strukturelle Weiterentwicklung und Ausrichtung der Deutschen Bahn AG am Bundesinteres-

se“ vorgelegt (beide Berichte unter <https://www.bundesrechnungshof.de/de/veroeffentlichungen/produkte/sonderberichte>). Kernaussagen der Pressemitteilung dazu sind, dass der Bund seine Verantwortung als Eigentümer nicht wahrnehme und dass die Ziele der Bahnreform nicht erreicht wurden: „Weder kam seit der Reform von anderen Verkehrsträgern mehr Verkehr auf die Schiene, noch wurde der Bundeshaushalt entlastet.“ Der BRH plädiert für den Verkauf „nicht benötigter Unternehmensteile“ und fordert u.a.: „Das derzeitige Modell des integrierten DB AG-Konzerns ist zu hinterfragen.“ Der Bund solle stattdessen den Unternehmenszweck klar bestimmen und festschreiben, sowie auf eine an den „Zielen des Bundes ausgerichtete Geschäftstätigkeit“ hinwirken.

PRO BAHN fordert: Bayern soll Bahnstrecken vom Bund übernehmen

In einer Pressemitteilung vom 13. Januar hat PRO BAHN die bayerische Staatsregierung aufgefordert, das regionale Schienennetz in Bayern vom Bund zu übernehmen, wobei der Bund natürlich das Geld, das er in den Unterhalt des regionalen Netzes zu stecken hätte, zweckgebunden an den Freistaat abtreten müsse (https://www.pro-bahn.de/bayern/presse_show_bayern.php?id=952). Aktueller Anlass für die Forderung war die Sperrung von regionalen Bahnstrecken durch DB Netz aufgrund der Witterungsverhältnisse. PRO BAHN wirft dem Netzbetreiber vor, die Vorhaltung von Personal und Ausrüstung nicht an den regional unterschiedlichen Verhältnissen auszurichten. Läge die Verantwortung vor Ort, könnten dort auch wirklich sachgerechte und schnelle Entscheidungen getroffen werden. Auch PRO BAHN Oberbayern fordert in einer Pressemitteilung nach dem Schneeräumen zum Aufräumen bei Politik und Bahnmanagement auf, da die durch Politik und Management gesetzten Rahmenbedingungen den Bahnbetrieb immer störungsanfälliger machen (https://www.pro-bahn.de/bayern/presse_show_bayern.php?id=954 und Artikel auf S. 4). Herzlich gedankt sei jedoch den Eisenbahnern vor Ort, die unermüdlich versucht haben, den Betrieb noch an vielen Stellen aufrecht zu erhalten.

Verzögerungen bei 2. Stammstrecke?

Einer Meldung der Süddeutschen Zeitung (SZ) vom 24. Januar zufolge könnte die zweite S-Bahn-Stammstrecke deutlich später in Betrieb gehen als bisher angegeben. Sollte die Stadt beschließen, dass am Hauptbahnhof schon einmal der Rohbau einer späteren Station der geplanten U-Bahn-Linie 9 errichtet werden soll, muss dort großzügig umgeplant werden. Das soll die Fertigstellung der Stammstrecke um etwa zwei Jahre auf 2028 verzögern (<https://www.sueddeutsche.de/muenchen/-1.4302423>).

Weitere aktuelle Meldungen findet man auch auf den Webseiten von PRO BAHN unter <https://www.pro-bahn.de/aktuell/>. Meist wird dort auch auf weitergehende Informationen verwiesen.

Planmäßig in die (Schnee-) Katastrophe

Die Meldung des DB-Streckenagenten am 3. Januar 2019 ließ erfahrene Bahnkunden nichts gutes ahnen: „Vorabinformation für den angekündigten Winterbruch am Freitagabend“ hieß es im Betreff. Wer glaubt, dass aufgrund dieser Meldung bei der Eisenbahn Räumdienste aktiviert und Fahrzeug- und Personalreserven in Stellung gebracht werden, ist noch nicht lange Bahnkunde im Auto-land Bayern oder kennt bislang den Bahnbetrieb nur aus Gegenden wie Skandinavien, Kanada oder Sibirien. Im Klartext heißt die Meldung: Bleibt Daheim oder organisiert Euch ein Auto, wenn Ihr schon reisen müsst. Aber selbst erfahrene Fahrgäste waren dann über den Zeitraum der Störung überrascht.

Um es vorweg festzustellen: Fast alle Bahnkunden haben Verständnis, wenn im Akutfall es zu Einschränkungen kommt, das ist auf der Straße und im Flugbetrieb nicht anders. Klar ist auch, dass bei drohenden Lawinenabgängen keine andere Wahl besteht als den Betrieb einzustellen. Auch den Eisenbahnern, die unermüdlich versucht haben, den Betrieb noch an vielen Stellen aufrecht zu erhalten, sei an dieser Stelle herzlich gedankt. Tatsache aber ist, dass auch viele Tage nach Ende des Schneefalls der Straßenverkehr problemlos fuhr, der Bahnverkehr dagegen eingestellt oder nach einem eingeschränkten „Kriegsfahrplan“ auch weitab vom „Katastrophengebiet“ verkehrte, der den Fahrgästen lange Umstiegszeiten bei eisigen Temperaturen bescherte. Zusätzlich gelang es, das Publikum durch widersprüchliche Informationen über Internet, Durchsagen und Zugzielanzeiger zu verwirren.

Auf eine Aufzählung der Sperrungen und der Phasen des Geschehens sei hier verzichtet. Ein paar Aspekte seien aber erwähnt:

Die Räumung der Bahnsteige: Hier hat der Räumdienst vielerorts versagt: Während die Kommunen die Wege in ihrer Zuständigkeit schon von Schnee und Eis befreit hatten, waren Bahnsteige oft noch schneebedeckt, sodass zeitweise Züge dort nicht halten konnten. Zwischen Uffing und Garmisch wurde deshalb ein Schienenersatzverkehr eingerichtet. Aber auch im S-Bahn-Bereich, nachweislich auf der S7 nach Wolfratshausen, ergab sich ein ähnlich schlimmes Bild. Oft waren nur die Sicherheitsstreifen freigeräumt, die man eigentlich erst nach Stillstand des Zuges betreten soll. Nach zwei Wochen könnte man auch erwarten, dass gefährliche Eisplatten beseitigt wären. Das Konzept der DB, durch europaweite Ausschreibungen den billigsten Räumdienst zu finden, hat sich nicht bewährt. Ein zuverlässiger Dienstleister muss vor Ort sein und seine Eignung und technische Ausstattung nachweisen können. Was sagt eigentlich das Eisenbahn-Bundesamt dazu?

Bäume im Gleis: Obwohl es in den letzten Jahren sichtbare Bemühungen beim Rückschnitt an den Bahndämmen gab, ist dieses Problem noch immer ein Dauerbrenner. Während der Gesetzgeber im Fernstraßengesetz im Paragraph 11 aus-

drücklich Schutzmaßnahmen gegen sicherheitsgefährdende Anpflanzungen am Straßenrand vorsieht, sucht man im Allgemeinen Eisenbahngesetz (AEG) einen solchen Passus vergeblich. Wenn der private Eigentümer oder die Naturschutzbehörden den Rückschnitt der Bäume verweigern, muss der Bahnbetreiber warten, bis der Baum im Gleis liegt. Hier sind Gesetzgeber und Aufsichtsbehörden gefordert, für die Verkehrssicherheit auf der Schiene zu sorgen.

Organisation: Die verschiedenen Unternehmen, die den Bahnbetrieb verantworten, müssen miteinander an dem gemeinsamen Ziel arbeiten und dürfen sich nicht gegenseitig den Schwarzen Peter zuschieben. Früher hat die BOB selbst eine Diesellok als Spurlok oder als Schubmaschine für den Schneepflug vorgehalten. So hatte man das selbst in der Hand und war nicht auf die DB Netz angewiesen, die schon mit den Hauptstrecken überfordert ist. Es hätte Sinn gemacht, bei den Vertragspartnern wie DB Netz und Station&Service rechtzeitig Druck zu machen und die Wintervorbereitungen einzufordern und zu überprüfen.

Umgang mit Technik: Hier gäbe es viele Aspekte, angefangen mit nicht betriebsfähigen Weichenheizungen und nicht vorhandenen Räumgeräten. Aber auch Fahrzeuge, die tagelang abgestellt sind, müssen „betreut“ werden, z.B. um die Startfähigkeit zu erhalten, bis die Strecken wieder befahrbar sind. Wenn die Vorheizanlage die Tanks der Dieselmotoren leergesaugt hat, sind die Züge erst einmal nicht mehr einsatzfähig. Dass es auch anders geht, hat die Tegernseebahn mitten im „Katastrophengebiet“ unter Beweis gestellt: Schon nach kurzer Zeit war die Infrastruktur wieder einsatzbereit, doch von Schaftlach her kamen keine Züge.

Letztlich hat der Wintereinbruch zu Tage gebracht, was Politik und Aufsichtsbehörden in den letzten Jahren versäumt haben: Seit der Bahnreform war man damit beschäftigt durch immer mehr Subunternehmen die eigene Verantwortungslosigkeit zu organisieren, der zuverlässige Bahnbetrieb spielte dagegen eine immer geringere Rolle: Ein paar Schneeflocken mehr als gewöhnlich und das Kartenhaus der bahnfremden „Sanierer“ und Erbsenzähler bricht zusammen. Der Versuch, das Versagen hinter einer Schneekatastrophe zu verstecken, ist menschlich verständlich, am Ende aber nicht zielführend.

Der Fahrgastverband PRO BAHN fordert nun Konsequenzen: nach dem Schneeräumen muss nun auch in der Politik und beim Bahnmanagement das Thema aufgearbeitet werden. Politik und Unternehmen müssen die rechtlichen, technischen und organisatorischen Randbedingungen schaffen, damit die Eisenbahn wieder ein zuverlässiger Teil der Daseinsvorsorge für die Bürger wird. Dazu gehört dann auch ein einsatzbereiter Winterdienst. Kurzfristig empfiehlt der Fahrgastverband den Bahnunternehmen dringend, den betroffenen Bahnkunden, insbesondere den Zeitkarteninhabern, den entstandenen Schaden angemessen und ohne Aufforderung zu ersetzen.

Norbert Moy

Ausbau von Bahnstationen

Fehler im System

Wer in einem Ballungsraum lebt, kann die Erfahrung in jeder Hauptverkehrszeit machen: Die Fahrgastzahlen im Nahverkehr nehmen zu, die Kapazitäten wurden viel zu lange nicht dem wachsenden Bedarf angepasst. Die Pendler drängen sich auf Bahnsteigen und in den Fahrzeugen, die Schieneninfrastruktur erlaubt häufig keine Taktverdichtung. Alles wirkt, als wäre es für die Fahrgastzahlen von vor zwanzig Jahren gebaut.

Das gilt auch für die Bahnhöfe und S-Bahn-Stationen. Die BAG-SPNV (Bundesarbeitsgemeinschaft der Aufgabenträger im Nahverkehr), bei der auch die Bayerische Eisenbahngesellschaft (BEG) eine wichtige Rolle spielt, forderte vor Kurzem, dass Politik und DB die Kapazitäten in den Stationsbereichen ausbauen müssen (siehe z.B. <http://spon.de/af0HC>). Dazu gehören, insbesondere wo bauliche Erweiterungen schwierig sind, auch die Beseitigung von Hindernissen und weitere intelligente Lösungen, um den Fahrgastfluss zu verbessern.

Der Großraum München mit seinen stark wachsenden Zahlen bei Einwohnern, Arbeitsplätzen und Verkehr ist geradezu ein Paradebeispiel für die Versäumnisse der Vergangenheit und leider auch für die Inflexibilität und den mangelnden Realitätssinn mancher Verantwortlichen. Man hat auch heute zu oft den Eindruck, die Kapazität wird aufgrund von Fahrgastzahlen der Vergangenheit berechnet und das Wachstum ignoriert.

So hat PRO BAHN bereits 2015 den noch älteren Vorschlag einer zweiten Querung der Bahnsteighalle im Münchner Hauptbahnhof aufgegriffen, und ihm mittels einer Petition bei der Politik Gehör verschafft. Im Prinzip war dies eine sehr erfolgreiche Aktion. Sowohl der Landtag als auch die Staatsregierung haben sich der Forderung angeschlossen. Bayern ist bereit, einen Teil der Planungskosten zu übernehmen, und man erwartete sogar eine vorgezogene Realisierung. Leider war man bei der DB wohl nicht ganz so begeistert. Die übrigen für den Hauptbahnhof geplanten Neubauten versprechen halt mehr Rendite, und da Bayern die Bahnsteigquerung nicht alleine finanzieren möchte, geht es – wenn überhaupt – nur sehr zäh voran.

Wer auf der Bremse steht, ist auch drei Jahre nach Annahme der Petition und nach mehrmaligem Nachhaken von PRO BAHN nur schwer zu erkennen. Aber dass bei einem Projekt, das wirklich den Fahrgastfluss am Hauptbahnhof deutlich verbessern kann, und sowohl aus Sicht der Reisenden als auch aus Sicht der Verkehrsunternehmen und der BEG Vorteile bringt, gebremst wird, ist allein schon ein Symbol für die momentane Verkehrspolitik, die man oft nur noch als „Verkehrspolitik“ bezeichnen kann. Statt gemeinsam eine sinnvolle Lösung umzusetzen, wird gegeneinander gearbeitet, und manche Beteiligte sind wohl froh,

dass sie aufgrund der Verzögerungen nicht tätig werden müssen.

Was sich am großen Münchner Hauptbahnhof zeigt, sieht man ebenso an der kleinen S-Bahn-Station Unterschleißheim. Klein ist allerdings relativ: Bezogen auf die Stationen außerhalb der Stammstrecke gehört Unterschleißheim zu denjenigen mit den meisten Ein- und Aussteigern. Klar ist, dass auch hier eigentlich auf Wachstum geplant werden müsste. Das ist allerdings nur fast allen klar – den zuständigen Leuten bei der DB leider nicht.

Seit Anfang 2018 wird der S-Bahnhof umgebaut. Und zwar im Prinzip großzügig, da außer den von der DB mit Fördermitteln umgesetzten Maßnahmen wie Bahnsteigerhöhung und Rampen auch die Stadt Unterschleißheim sich kräftig beteiligt. Es entstehen daher nicht nur auf einer Seite barrierearme Zugänge, sondern sogar auf beiden Seiten. Die Stadt baut dabei unter anderem zwei Aufzüge.



Nach dem barrierefreien Umbau sind die Bahnsteige in Unterschleißheim größtenteils statt über vier Meter nur noch 2,80 Meter breit. Schon bei geringem Fahrgastaufkommen muss häufig über den Sicherheitsstreifen gelaufen werden. Bild: E. Lauterbach.

Leider hat die Großzügigkeit ein Ende, wenn es um die Bahnsteigbreite geht. Das Gefühl, dass die Fahrgäste beim Anblick der neuen Bahnsteige hatten, wurde durch Medienberichte und die Stadt Unterschleißheim inzwischen bestätigt (<https://www.merkur.de/-10314850.html>, <https://www.sz.de/1.4154735>). Waren die Bahnsteige früher vier Meter und mehr breit, so wurden sie jetzt auf etwa zwei Drittel der Bahnsteiglänge nur noch 2,80 Meter breit gebaut.

Das hört sich immer noch ausreichend an. Man muss aber beachten, dass die nutzbare Breite durch den Sicherheitsstreifen sowie Einbauten wie Wartehäuschen und Fahrscheinautomaten erheblich eingeschränkt ist. Ein Kinderwagen muss nun zum Beispiel ganz am hinteren Rand stehen, damit noch Leute vorbeikommen, ohne dass permanent über den Sicherheitsstreifen gelaufen wird. Häufig hält die S-Bahn Richtung München so, dass sich die hintere Tür auf Höhe

eines Automaten befindet. Bei entsprechendem Fahrgastandrang ist zum einem kein Durchkommen mehr, zum anderen wird der Aufenthalt des Zuges durch das Gedränge beim Fahrgastwechsel verlängert.

Betrachtet man das Ganze noch unter dem Aspekt, dass der Umbau der Station Unterschleißheim insgesamt einen zweistelligen Millionenbetrag kostet, und dass die Fahrgäste über ein Jahr lang durch die Bauarbeiten behindert werden – zeitweise durchaus extrem – wird es komplett abstrus. Anstatt auf die Realität des starken Wachstums der Region zu reagieren, werden hier von der DB ihre eigenen Richtlinien zur Umsetzung von aus der Zeit gefallenen Mindeststandards missbraucht.

Man kann der BAG-SPNV nur zustimmen: Wir brauchen nicht nur mehr Schieneninfrastruktur und adäquate Ausstattung mit Fahrzeugen. In den Bereichen, wo die Fahrgastzahlen steigen, müssen ebenso Bahnhöfe entsprechend ausgebaut werden. Das gebietet eigentlich schon der gesunde Menschenverstand; wir bewegen uns aber zugleich in einem sicherheitsrelevanten Bereich. Und auch dabei ist eine individuelle Betrachtung der konkreten Situation nötig, anstatt sich starr an Konzernvorschriften zu halten. Man hofft immer, dass dies den Verantwortlichen bei der DB klar ist. Leider zeigen die genannten Beispiele das Gegenteil.

Es wird endlich Zeit, dass das Laissez-faire bei der Bahnplanung aufhört. Wir brauchen wieder ein aktives Kümmern um die Belange der Fahrgäste auch auf Seiten der DB. Wir brauchen Verantwortliche, die Situationen und Prognosen beurteilen können, und daraus die richtigen Entscheidungen ableiten. Was wir nicht brauchen, sind Leute, die Information mit Marketing verwechseln, die anbieterorientiert statt kundenorientiert denken, und denen die ganze Sache über das Einhalten von Paragraphen und Vorschriften hinaus eigentlich egal ist.

Edmund Lauterbach

Science Fiction

Unkenruf aus der Tiefe

Wir erinnern uns: Nachdem nun mit der üblichen Verspätung der zweite Stammstreckentunnel in München im Jahre 2044 endlich in Betrieb gegangen ist, sind nunmehr schon wieder drei Jahre durch die Röhre gekrochen. Mit verheerenden Erfahrungen; wie eigentlich wäre das anders zu erwarten gewesen?

Nicht nur darum, weil die Züge regelmäßig Verspätungen von den maroden Außenstrecken mitbringen, nachdem dort nichts mehr investiert wurde, um die ständigen Preissteigerungen – schließlich um 1004 Prozent der ursprünglich veranschlagten Investition – für die neue Unterfahrung aufzufangen. Fachleute sa-

gen, dieses Ergebnis sei noch günstig ausgefallen. An diesem Umstand wird sich auch in absehbarer Zeit nichts ändern, weil die verschuldeten Kassen von Bahn und Freistaat erst einmal die Folgen der Verluste tilgen müssen, bevor auch nur ein weiterer Cent in die Schiene investiert werden kann. Rückbauten auf ein Streckengleis, 30- oder 60-Minutentakte sind die bekannte Folge.

Aber wir wissen es noch schmerzlich, es waren tägliche Schlagzeilen: Die hoffnungslose Überfüllung der Bahnsteige in Laim und Leuchtenbergring durch Fahrgäste, die verzweifelt in die Linien durch den alten Tunnel umsteigen wollten, während die Einheiten über die neue Trasse leer fuhren, bis oft genug beide Haltestellen gesperrt werden mussten, drastische Verspätungen und Betriebsstörungen im ganzen Netz inbegriffen. Die Klagen von Reisenden über lange Wege auf und ab über verstopfte Rolltreppen, bis zu zehn Minuten Wegezeit zwischen U1/2 und der neuen Tiefstrecke, wo eine direkte Verbindung fehlt, Fahrgäste, die sich im Hauptbahnhof verirrt und in Panik gerieten. Wie mehr und mehr MVV-Kunden schworen, nie, niemals mehr durch den neuen Tunnel zu fahren. Bis schließlich als Notmaßnahme die Südumfahrung zur Entlastung eröffnet werden musste, anfangs mit hölzernen Hilfsbahnsteigen, ein Rettungsversuch, der tatsächlich innerhalb einer Rekordzeit von sechs Wochen gelang. Mit der zusätzlichen Erschwernis, dass an der Poccistraße der frühere unmittelbare Anschluss zur U-Bahn nicht mehr besteht, seit die U9 fährt. Was nicht daran hindert, dass der endgültige Ausbau zur dritten Stammstrecke dort nun im vollen Gange ist.

Seit heute also steht endlich der Beschluss in Rathaus, Landtag und DB-Zentrale: Die neue Tiefstrecke wird stillgelegt. Sie fährt bei weitem nicht einmal die Kosten für Wartung und Beleuchtung herein und für die fast leeren verbliebenen Zugfahrten schon gar nicht; sie ist schlicht unwirtschaftlich geworden, der weitere Betrieb darum nicht mehr vertretbar.

Offen ist aber noch die Frage einer sinnvollen Nachnutzung. Ähnlich wie in Zürich durchgehende Fernzüge durch den Tunnel zu leiten ist nicht möglich, weil die Bahnsteige auf S-Bahn-Triebzüge ausgelegt sind und damit zu kurz für ICE-Einheiten. Am Haupt- und Ostbahnhof wäre es auch nicht möglich, mit nochmaligen hohen Kosten die Stationstunnel aufzubohren, weil dort Steilstrecken anschließen, in die hinein dann die Bahnsteigkanten verlaufen müssten. Auch der Gedanke, den Güterverkehr durchzuleiten, ist nicht durchführbar, denn dafür sind die Rampen zu steil. Möglich wäre immerhin, Schiebeloks einzusetzen, die aber den Betrieb zusätzlich verzögern würden. Für die Umrüstung auf Autoverkehr wiederum wäre ebenfalls der Querschnitt zu eng, außerdem fehlt jede Anbindung beider Tunnelmündungen ans Straßennetz.

Möglich wäre eine Verwendung als Schuttdeponie, also eine allmähliche Verfüllung mit Bauabfällen oder aber auch mit besonders heiklen Schadstoffen. Im Gespräch ist ebenso ein Endlager für radioaktiven Müll. Aber wahrscheinlich wird es darauf hinauslaufen, was sich in München schon einmal bewährt hat:

die Umwidmung für landwirtschaftliche Zwecke, also als Champignonzucht. Für diesen Zweck würde eines der Richtungsgleise erhalten und auf 600 mm umgespurt, um die Erzeugnisse mit einer Feldbahn abtransportieren zu können. Diese Lösung verspricht von allen noch die beste Rest-Rentabilität.

Michael Werner

Weitere Erosion beim Werdenfels-Takt

Kochelseebahn versus Flughafenexpress

Mit der Fertigstellung der Neufahrner Kurve bestellte der Freistaat Bayern zum Fahrplanwechsel auch die langersehnte Direktanbindung Ostbayerns an den Münchner Flughafen. Offenbar war man davon überrascht, dass dafür auch Züge notwendig sind. Und die Suche nach geeignetem Rollmaterial war schwierig, vor allem bedingt durch die unterschiedlichen Bahnsteighöhen auf dem Weg von Regensburg bis zum S-Bahn-gerechten 96cm-Bahnsteig am Flughafen. Die Lirex-Züge von Alstom schieden aus wegen zu geringer Türhöhe am hohen Bahnsteig, am Ende fiel die Wahl auf Talent-Züge von Bombardier. Ein Teil der Züge konnte in Nordrhein-Westfalen gefunden werden, zwei Triebwagen wurden von der Werdenfelsbahn abgezogen.

Bis zur Ausschreibung der Flughafenverkehre im Jahr 2024 verkehren nun ersatzweise wieder lokbespannte Züge mit Doppelstockwagen im Werdenfels. Für Reisende, die auf einen barrierefreien Zugang angewiesen sind, kann dies ein Problem darstellen. Andererseits gibt es Fahrgäste, die die Laufruhe und den Fahrkomfort sowie das meist großzügigere Platzangebot der Wagen zu schätzen wissen. Pendler der Kochelseebahn, die schon vor 2013 in der frühmorgendlichen Zeitlage eine umsteigefreie Verbindung benutzen konnten, sehen das aber anders: Sie müssen nun um sechs Uhr in Tutzing auf die Dosto-Garnitur umsteigen, ein nicht unerheblicher Komfortverlust.

Nach Ansicht von PRO BAHN wären die sechs schnellen RE-Verbindungen am ehesten für den Dosto-Zug geeignet, da diese kaum geflügelt werden. Nach Angaben von DB Regio ist aber der jetzt umgesetzte Fahrzeugumlauf, der auch die kritisierte morgendliche Leistung im Grundtakt beinhaltet, die Variante, die am ehesten eine hohe Betriebsstabilität gewährleistet.

Leider ist aktuelle die Situation der Kochelseebahn auch in anderen Punkten diskussionswürdig: Der Halt der Zwischentaktzüge in Iffeldorf wurde entgegen früherer Versprechungen trotz neuer Stellwerkstechnik und Beseitigung von Langsamfahrstellen nicht umgesetzt. Die Betriebsqualität ist seit einem halben Jahr auch insgesamt auf einem Tiefpunkt angekommen, der für viele Fahrgäste nicht mehr akzeptabel ist.

Norbert Moy

PRO BAHN Post-Archiv

Das Archiv der PRO BAHN-Post umfasst die Ausgaben seit November 2004. Unter https://www.pro-bahn.de/bayern/pbp_archiv.htm findet man die Titel der Beiträge mit Links zu den PDF-Files der PRO BAHN Post-Hefte, in denen der jeweilige Artikel erschienen ist.

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

Verantwortliche Redakteure: Renate Forkel, Andi Barth; Lektorat: Helmut Lerche, Matthias Wiegner. Elektronisch ist die Redaktion über pbp-redaktion@muenchen.pro-bahn.de erreichbar, die Abonnentenverwaltung über pbp-abo@muenchen.pro-bahn.de.

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

Jahresabonnement der gedruckten Version durch Überweisung von 15 Euro auf unser Konto bei der Sparda Bank München, IBAN DE83 7009 0500 0003 7207 30, BIC GENODEF1S04 (Konto 37 20 730, BLZ 700 905 00). Internetversion für Mitglieder und Abonnenten der Papierversion kostenlos, nach einem Monat allgemein frei verfügbar.

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

Termine anderer Veranstalter

PRO BAHN-Termine und allgemeine Hinweise siehe nächste Seite.

Mi. 06.02. 18:30 Uhr; Bad Reichenhall, „Hotel Axelmannstein“, Salzburger Str. 2-6; **Monatstreffen** des Verkehrsforums Berchtesgadener Land; (Offenes Treffen für alle, die sich informieren oder Probleme und Erfahrungen einbringen wollen); Info: <https://www.verkehrsforum-bgl.de/>.

Mo. 11.02. 18:30 Uhr; München, BSW, ehemals Königlich Bayerisches Verkehrsministerium, Arnulfstraße 9-11 (Ausgang Paul-Heyse-Unterführung); **Lichtbildervortrag** von P. Rudin: „Bahnen in Japan“; Info: G. Bendrien, 080 92/333 48, <http://www.localbahnverein.de> unter „DGEG-Gruppe“

Mo. 25.02. 18:30 Uhr; München, **Lichtbildervortrag** von W. Hardmeier: „Elektrischer Betrieb auf der alten Scheitelstrecke der Furka-Oberalp-Bahn“; Ort und Info siehe Termin am 11.02.

Mi. 03.03. 18:30 Uhr; Bad Reichenhall, „Hotel Axelmannstein“, Salzburger Str. 2-6; **Monatstreffen** des Verkehrsforums Berchtesgadener Land; Info: <https://www.verkehrsforum-bgl.de/>.

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 i.d.R. am 1. und 3. Mittwoch im Monat ab 19.00 Uhr in der Geschäftsstelle, Stammtisch in München am letzten Mittwoch im Monat ab 19.30 Uhr, derzeit mit wechselndem Treffpunkt (aktuelles Lokal siehe unten).

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

Fr. 01.02. 19 Uhr; Geschäftsstelle; **Regionalgruppe München**

Sa. 02.02. 12 Uhr; Wasserburg, „Café Central“, Herrengasse 5–7; **Stammtisch** der PRO BAHN Ortsgruppe Wasserburg; Info: R. Kurzmeier (rainer@blumen-kurzmeier.de), B. Meerstein (bernd@meerstein.de)

Mi. 06.02. 19 Uhr; Geschäftsstelle; **Aktiventreffen**

Do. 14.02. 19 Uhr; Rosenheim; „Flötzinger Bräustüberl“, Samerstraße 17, **Stammtisch der Stadt- und Kreisgruppe Rosenheim**; Info: Wolfgang Günther (080 62/4027), Günther Polz (080 63/7928)

Mi. 20.02. 19 Uhr; Geschäftsstelle; **Aktiventreffen**

Mo. 25.02. 19:30 Uhr; Augsburg, Zeughaus, Zeugplatz 4 (Hollsaal, Zugang durch Tür „Aufgang Treppe“); **PRO BAHN-Treff Schwaben**; Info: w.karg@bayern.pro-bahn.de, errol.yazgac@pro-bahn.de, 08251/53887 und https://www.pro-bahn.de/bayern/index_termin.htm unter „Schwaben“

Mi. 27.02. ab 19:30 Uhr; München; Gasthaus „Klinglwirt“, Balanstr. 16 (Anfahrt: S-Bahn oder Tram bis Rosenheimer Platz); **Stammtisch**

Do. 28.02. 19 Uhr; Weilheim, GH Holzworm, Münchner Str. 36; **Treffen der Regionalgruppe Oberland**; Info: Norbert Moy (n.moy@bayern.pro-bahn.de)

Fr. 01.03. 19 Uhr; Geschäftsstelle; **Regionalgruppe München**

Sa. 02.03. 12 Uhr; Wasserburg, „Café Central“, Herrengasse 5–7; **Stammtisch** der PRO BAHN Ortsgruppe Wasserburg; Info: siehe Termin am 02.02.

Mi. 06.03. 19 Uhr; Geschäftsstelle; **Aktiventreffen**

Termine anderer Veranstalter siehe vorherige Seite.

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

Deshalb: <https://www.pro-bahn.de/beitritt>
