

PRO BAHN *Post*

 Rundbrief von PRO BAHN Oberbayern

 Februar 2021



Bäume in der Fahrleitung und Weichenstörungen sorgten dafür, dass es nach den starken Schneefällen Mitte Januar südlich von Garmisch-Partenkirchen über Tage keinen Schienenverkehr mehr gab. Auch die Außerfernbahn war einmal wieder betroffen. Am Mittag des 19. Januar war der Oberleitungsrevisionstriebwagen auf dem Weg aus dem Außerfern zurück nach Garmisch. Bild: R. Forkel

-
- Kurznachrichten – *Seite 2*
 - Witterungsbedingte Störungen – auch in diesem Winter – *Seite 4*
 - Diskussion: PRO und CONTRA 365-Euro-Ticket – *Seite 5*
 - 365 Euro Tickets – Sind die Probleme lösbar? – *Seite 5*
 - Online-Informationsveranstaltung des LV Bayern – *Seite 7*
 - BOB optimiert die neuen Züge – *Seite 9*
 - Literaturhinweis: Analyse zum zweiten S-Bahn-Tunnel – *Seite 10*

Kurznachrichten

Landkreis München bezuschusst MVV-Abos und Jahreskarten

Im Zusammenhang mit der MVV-Tarifreform von Ende 2019 bezuschusst der Landkreis München MVV-Abos und Jahreskarten. Ziel dabei ist es, dass Fahr-scheine zwischen München und dem Landkreis einheitlich auf den Preis der Zone M (München und engeres Umland) reduziert werden („Landkreis-Flat“), d.h. die Mehrkosten für zwei weitere Zonen (M+1, M+2) werden erstattet. Die Bezuschussung erfolgt im Nachhinein – die Zuschüsse für 2020 können jetzt beantragt werden (<https://kurzelinks.de/92fo>, am Ende der Seite).

Neuer Verkehrsverbund für Ostbayern

Schon eine Weile wird über einen neuen Verkehrsverbund „Donau-Wald“ spekuliert. Da die Gefahr besteht, dass die Ilztalbahn in der bevorstehenden Grundlagenstudie zu diesem Verkehrsverbund nicht berücksichtigt wird, hat sie Anfang Januar in einer Pressemitteilung eine Neuausrichtung der Verkehrspolitik gefordert und ein Eckpunktepapier mit „10 Forderungen an einen Verkehrsverbund Donau-Wald“ veröffentlicht (<https://ilztalbahn.eu/2021/01/03/ilztalbahn-fordert-neuausrichtung-der-verkehrspolitik/>). Die Ilztalbahn wehrt sich in dieser Pressemitteilung gegen die Tatsache, dass ihre Existenz und der erfolgreiche Betrieb seit zehn Jahren in der Verkehrspolitik des Freistaats Bayern und der Region keine Rolle spielt. Am 22. Januar hat nun das Bayerische Staatsministerium für Wohnen, Bau und Verkehr angekündigt, dass die Grundlagenstudie zum Verkehrsverbund „Donau-Wald“ noch dieses Jahr in Auftrag gegeben werden soll. Außer der Stadt Passau und den Landkreisen Passau, Freyung-Grafenau, Deggendorf und Regen beteiligen sich neu auch die Landkreise Dingolfing-Landau und Rottal-Inn (<https://www.stmb.bayern.de/med/pressemitteilungen/pressearchiv/>, Meldung vom 22. Januar).

Nicht nur wegen Corona – Wandel im ÖPNV notwendig?

Die Verbraucherzentrale Bundesverband (vzbv), bei der auch PRO BAHN Mitglied ist, hat in einer repräsentativen Befragung Meinungen zum Öffentlichen Personenverkehr erfasst. Ein Schwerpunkt ist das aktuelle Sicherheitsgefühl in Bezug auf die Corona-Pandemie. Auffallend ist aber auch die wiederholte Kritik an unübersichtlichen Tarifsystemen. Ein Fazit aus der vzbv-Pressemitteilung: „Um den ÖPNV nicht nur in der Krise, sondern auch langfristig zu stärken, sind zusätzliche, kundenorientierte Maßnahmen notwendig“ (<https://kurzelinks.de/9m5c>). Auch der Mobilitätsforscher Professor Knie wirft den ÖPNV-Unternehmen in einem Interview des Portals „Klimareporter“ Reformunwilligkeit und mangelnde Wandelbarkeit vor und verweist hierbei auf eine Expertenanhörung des Bundestagsausschusses für Verkehr und digitale Infrastruktur vom 13. Januar (<https://www.bundestag.de/dokumente/textarchiv/2021/kw02-pa-verkehr-oePNV-813640>).

PRO BAHN-Beitragsrechnung dieses Jahr etwas später

Manche Mitglieder warten scheinbar schon ungeduldig darauf, für andere kann es vielleicht ruhig noch etwas dauern: Egal, der Versand der Beitragsrechnungen für 2021 hat sich durch personelle Änderungen bei der Mitgliederverwaltung verzögert und erfolgt erst im Laufe des Februars. Falls Sie die Rechnung per e-Mail erhalten, dann ist jetzt noch Zeit, uns eventuelle Änderungen Ihrer Mailadresse mitzuteilen. Bitte teilen Sie der Mitgliederverwaltung in diesem Fall Ihre neue Mailadresse über <https://www.pro-bahn.de/adressen/adrform.htm> oder ein formloses Mail an mitgliederservice@pro-bahn.de mit. Bitte achten Sie im Februar auch auf Mails, die eventuell im Spam-Ordner landen.

Mit dem Zug nach Bad Füssing

Die Ilztalbahn stellt in ihrem Blog Ideen zum Bahnausbau im bayerischen Bäderdreieck vor. Obwohl dort viele Gästeübernachtungen zu verzeichnen sind, ist die Region bisher ein weißer Fleck im bayerischen Bahnnetz. Der Beitrag stellt Möglichkeiten vor, das zu ändern, und schlägt dazu auch die Einbindung in eine künftige Regio-S-Bahn rund um Passau vor (<https://ilztalbahn.eu/2021/01/06/bahnausbau-baederdreieck/>).

Mehr U-Bahn, Bus und Tram für München

Über die geplante Verlängerung der Linie 23 sowie eine Querspange zwischen „Kieferngarten“ und „Am Hart“ informiert eine Webseite der MVG <https://www.mvg.de/ueber/mvg-projekte/bauprojekte/tram-muenchner-norden.html>, außerdem haben die Stadtwerke München und die Münchner Verkehrsgesellschaft online zu diesem Projekt und zum aktuellen Planungsstand informiert. „Mehr U-Bahn, Bus und Tram: 3 Milliarden Euro für den Nahverkehr?“ war das Thema einer Diskussion in der Reihe #rathaustalk der Stadtratsfraktion SPD/Volt München, bei der auch PRO BAHN vertreten war.

Schnee-Videos

Starke Schneefälle führen oft zu Beeinträchtigungen im Bahnverkehr. Andererseits bieten sie mitunter auch die Gelegenheit für schöne Bilder. <https://www.youtube.com/watch?v=1MTpwLTsjag> zeigt ein kurzes Video zum Schneepflugeinsatz auf der Außerfernbahn, <https://youtu.be/s7DRA9N00zQ> den Einsatz einer Schneeschleuder in Osttirol.

Über 16 Jahre PRO BAHN Post-Archiv

Das Online-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.

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

Witterungsbedingte Störungen – auch in diesem Winter

Vielen oberbayerischen Fahrgästen ist der Winter 2019 noch gut im Gedächtnis. Über Tage und Wochen hatte die DB zahlreiche Strecken nach starken Schneefällen schlicht aufgegeben und die Fahrgäste dem Busnotverkehr überlassen. In drastischer Weise hatte sich offenbart, wie das Diktat der Betriebswirte die einst krisenfeste Eisenbahn zur Schönwetterbahn heruntergespart hatte. Bei den folgenden Krisengesprächen mit dem Aufgabenträger und Politikern – die selbst vielfach eher Teil des Problems sind und nicht der Lösung – gelobten alle Beteiligten Besserung und versprachen präventive Maßnahmen, um die Eisenbahn wieder winterfest zu machen.

Ziemlich genau zwei Jahre später zeigt sich, dass die Lernkurve nicht so steil ist wie von den Bahnkunden erhofft. Bäume in der Fahrleitung und Weichenstörungen sorgten dafür, dass nach den Schneefällen Mitte Januar südlich von Garmisch-Partenkirchen über Tage kein Schienenverkehr mehr lief. Nicht viel besser war die Situation im Allgäu: Hier war schon in Kempten Schluss und somit auch Oberstdorf nicht mehr auf der Schiene erreichbar.

Auch das Thema zeitnahe Bahnsteigräumung ist offenbar noch nicht befriedigend gelöst: So durften in Bichl und Benediktbeuern Züge nicht zum Fahrgastwechsel halten, während die Reisenden zu diesen Orten auf einen Ersatzbusverkehr verwiesen wurden. Woher die Transportleitung in München die Information hatte, dass dort die Bushaltestellen vorbildlich geräumt sind und den Bahnkunden einen signifikant sichereren Ein- und Ausstieg als die barrierefreien, aber schneebedeckten Bahnsteige bieten, bleibt dem einfachen Beobachter verborgen. Oder sorgt man sich gar nicht um die Kunden, sondern verschiebt nur die Verantwortung in eine andere Zuständigkeit?

Am Montag, den 18. Januar, war dann der Höhepunkt erreicht: Ein Großteil der Züge fiel auf der Gesamtstrecke aus, verlässliche Informationen über Verspätungen und Ausfälle waren weder im DB-Navigator noch an den Bahnhöfen abrufbar. Die Verwirrung bestand aber auch DB-intern: So trat der Autor seine Heimreise ab München Pasing mit einem Zug an, bei dem es sich vermutlich um die verspätete RB5429/RB59653 handelte, die im Regelfall in Tutzing in einen Zugteil nach Kochel und einen nach Mittenwald getrennt wird. An diesem Tag bestand der Zug aber nur aus einer Zuggarnitur. Die Anzeige am Bahnsteig versprach einen Zug nach Kochel, die Zugzielanzeige am Fahrzeug nannte dagegen Mittenwald als Ziel. Der Lokführer wiederum äußerte sich überrascht, als der Zug ab Tutzing Richtung Weilheim und nicht nach Kochel geleitet wurde. Am Ende wurde die Zugfahrt in Weilheim beendet. Bonmot am Rande: ich habe keinerlei Anlass zur Beschwerde, weil ich am Ende sogar etwas früher als geplant in Weilheim angekommen bin. Allerdings waren die Fahrgäste mit anderen Zielen

als Weilheim weit weniger begeistert von dieser „Fahrt ins Blaue“.

Wenn die Eisenbahn am Verkehrsmarkt bestehen will, wird sie in Sachen Fahrgastinformation und Störfallmanagement deutlich nachlegen müssen. Dem Vernehmen nach wird gerade an dem ersten Thema mit Nachdruck gearbeitet. Mal sehen, ob die DB beim nächsten „Schneechaos“ auch für positive Überraschungen sorgen kann.

Norbert Moy

Diskussion

PRO und CONTRA 365-Euro-Ticket

In der PRO BAHN Post vom Januar wurden in einem Artikel die Probleme dargestellt, die sich bei der Einführung eines 365 Euro Tickets für den ÖPNV ergeben können. In folgenden Artikel plädiert der Autor dagegen für die Einführung eines derartigen Tickets.

Gerne darf auch weiter diskutiert werden. Eventuell sollte man auch einmal den Namen überdenken – mancherorts dürfte der Preis von 365 Euro pro Jahr zu hoch sein und manchmal auch zu gering. Vielleicht ja hier jemand eine gute Idee . . . ?

Einfach einsteigen, auch auf dem Lande

365-Euro-Tickets: Sind die Probleme lösbar?

Wenn Politiker sich für die Öffis engagieren, sollte man das immer begrüßen. Dies gilt ganz besonders dann, wenn man Projekte mit viel Geld fördern will, die zu mehr Fahrgästen führen, wie die 365-Euro-Tickets.

Leider ist es in der deutschen Öffi-Branche üblich, zu Vorschlägen, die nicht von ihr selbst kommen, immer erst mal Zweifel und Bedenken zu äußern und auf Probleme zu verweisen. Der Geschäftsführer des Hamburger Verkehrsverbundes ist mit seiner Stellungnahme zu den 365-Euro-Tickets im Magazin „der Fahrgast“ Ausgabe 4/2020, Seite 9, da leider kein Einzelfall. Dies führt zur Enttäuschung der engagierten Politiker. Es wäre durchaus nicht ungewöhnlich und nachvollziehbar, wenn sie sich daraufhin frustriert von der Unterstützung der Öffis abwenden und sich lieber für andere Verkehrsträger engagieren.

Das aber wäre gerade bei den 365-Euro-Tickets besonders fatal, da die Vorteile von günstigen pauschalen Jahrestickets immens sind: Einfach einsteigen, ohne sich um Tarife, Fahrscheine usw. kümmern zu müssen, ohne Angst zu haben, den falschen Fahrschein gekauft zu haben. Wer kennt nicht die Situation in einer fremden Stadt: Man geht lieber zu Fuß oder nimmt ein Taxi, nur um dem

schwierigen Fahrscheinkauf aus dem Weg zu gehen. Handy-Tickets, e-Ticketing oder Fairtiq sind richtige Ansätze. Aber immer noch muss man bei jeder Fahrt mindestens ein- und meist auch auschecken.

Wirklich problemlos ist nur ein preisgünstiges Jahres-Pauschalticket, das möglichst großräumig für alle Öffis gilt. Die Schweiz mit dem Generalabonnement (GA) oder Österreich mit den weit gediehenen Planungen zu dem 1-2-3 Klimaticket machen es vor. In Deutschland gibt es mit Jahreszeitkarten, Bahncard 100 usw. zwar auch entsprechende Angebote. Sie sind aber oft nicht flächendeckend und meist zu teuer, um damit neue Fahrgäste zu gewinnen.

Günstige pauschale Jahrestickets können damit die Hemmschwelle, Öffis zu nutzen, radikal senken. Gerade nach den Rückgängen der Fahrgastzahlen durch Corona oder zur angestrebten Verdopplung der Fahrgastzahlen bis 2030 könnten diese Tickets einen wertvollen Beitrag leisten.

Aber darüber sollen die Probleme nicht unter den Tisch gekehrt werden. In der PRO BAHN Post Januar 2021 hat Frank Lipke die mit der Einführung von 365-Euro-Tickets verbundenen Fragen gut geschildert, wobei es insbesondere um drei Probleme geht. Die Frage ist, sind diese lösbar?

Das erste Problem wird zwar ständig erwähnt, ist aber keines: Wieso soll man den Preis nicht später anheben können? Im 1-Euro-Shop kostet schon seit einiger Zeit jedes Produkt 1,10 Euro. Es ist nicht bekannt, dass dadurch die Umsätze gesunken sind. Also kann man auch ein 365-Euro-Ticket später auf z.B. 375 Euro anheben. Es ist nicht zu erwarten, dass dann nennenswert Fahrgäste wieder abwandern. Es ist ja immer noch sehr günstig. Voraussetzung ist natürlich, dass die Erhöhung im Rahmen der Entwicklung der Lebenshaltungskosten bleibt und dass man das schon im Vorfeld richtig kommuniziert, um nicht falsche Erwartungen zu wecken und damit spätere Enttäuschungen zu provozieren.

Das zweite Problem, die unterschiedlichen Randbedingungen großer Metropolen und kleinerer Räume („München/Görlitz“) macht deutlich: Metropolen mit gut ausgebautem und an die Kapazitätsgrenzen stoßenden Angeboten muss man anders behandeln als die Fläche. Konkret heißt das, man muss die Preise differenzieren. In Metropolen könnten daher die 365 Euro vor entsprechenden Ausbauten etwas zu niedrig sein, während in der Fläche mit meist deutlich geringeren Angebotsstandards und in der Regel ausreichend freien Kapazitäten die 365 Euro häufig zu hoch sein dürften. So gab es erst vor kurzem die Idee eines 100-Euro-Jahrestickets für alle Öffis im Oberallgäu, das sicher ein Erfolg geworden wäre, aber dann leider an lokalen Dissonanzen gescheitert ist.

Günstige Tickets nur in den Metropolen mit ihrem ohnehin viel besseren Angeboten zu fördern, widerspräche auch dem Ziel gleichwertiger Lebensbedingungen. Oft werden in der Fläche auch Ausbaumaßnahmen an die Bedingung geknüpft, dass es danach genug Fahrgäste gibt, z.B. 100 Ein-/Aussteiger für neue Halte

oder durchschnittlich 1000 Fahrgäste für Reaktivierungen. Günstige Pauschaltickets können damit nennenswert helfen, den Ausbau von Bahn und Bus zu fördern.

Das dritte Problem ist „nur“ ein politisches. Pauschaltickets müssen ausreichend finanziert werden. Wie in dem Artikel von Frank Lipke dargelegt, wäre es geradezu kontraproduktiv, wenn hierzu Mittel für den Bahnausbau oder die Zugbestellungen verwendet würden. Naheliegend ist daher als Gegenfinanzierung zum Beispiel der Verzicht auf die Pendlerpauschale, die den Staat derzeit mehr als 5 Mrd. Euro pro Jahr kostet. Pendlerpauschale und Pauschaltickets unterstützen Pendler in ähnlicher Weise und sind damit grundsätzlich substituierbar. Pauschaltickets fördern aber im Gegensatz zur Pendlerpauschale das Umsteigen auf klimafreundliche Verkehrsmittel und tragen weniger zur Zersiedelung bei. Sollte es dabei soziale Härtefälle geben, müssten hierfür natürlich sozial gerechte Lösungen gefunden werden. Selbst wenn man dies angemessen berücksichtigt, bleibt ausreichend Geld zur Finanzierung günstiger Pauschaltickets übrig.

Man kann also die Politik für ihre Initiative nur loben und motivieren, weiter am Ball zu bleiben. Es gibt zwar Probleme, aber gemeinsam mit der Politik sind sie mit etwas gutem Willen lösbar.

Andreas Schulz

Online-Informationsveranstaltung des PRO BAHN-Landesverbandes Bayern

Da die Mitgliederversammlung des PRO BAHN-Landesverbandes Bayern im Jahr 2020 coronabedingt ausfallen musste, hat der Landesvorstand als Alternative eine Online-Informationsveranstaltung angeboten, die am 23. Januar stattfand. Diese Informationsveranstaltung fand durchaus Interesse unter den Mitgliedern, in der Spitze nahmen über 50 Personen teil.

Zu Beginn berichtete der stellvertretende Landesvorsitzende Lukas Iffländer über die Veränderungen im Landesvorstand. Nach dem Rücktritt des Vorsitzenden Winfried Karg zum 31.12.2019 und dem plötzlichen Tod des stellvertretenden Vorsitzenden Matthias Wiegner am 29. Juli 2020 besteht der Vorstand noch aus Lukas Iffländer und dem Schatzmeister Siegfried Weber sowie Jörg Lange, Jörg Schäfer und Timm Kretschmar.

Im Tätigkeitsbericht wurden die Erfolge und Misserfolge des vergangenen Jahres erwähnt. Unter anderem wird die Nürnberger S-Bahn Linie 4 bis ins württembergische Crailsheim verlängert und zwischen Hof und Oberkotzau wird ein drittes Gleis gebaut, wie von PRO BAHN auf lokaler Ebene über viele Jahre gefordert. Ein wesentliches Mittel der PRO BAHN-Arbeit war auch 2020 die Pres-

sarbeit, mit der eine sehr gute Reichweite erzielt wurde. Trotz der coronabedingt erschwerten Bedingungen wurde auch die Arbeit auf politischer Ebene weitergeführt mit dem Schwerpunkt kurzfristige Abbestellungen zu verhindern sowie den langfristigen Ausbau der Infrastruktur zu sichern. PRO BAHN wirkte unter anderem daran mit, dass für die Steigerwaldbahn eine Potentialstudie durchgeführt werden soll und das vorzeitige Ende des Probetriebs Viechtach-Gotteszell konnte verhindert werden. Außerdem hat PRO BAHN verschiedene Verbesserungen im Raum Augsburg erreicht und ist in Koordinierungsräten zum Streckenausbau vertreten. Beim Thema Wasserburger Altstadtbahn wurde zwar der Prozess vor dem Bundesverwaltungsgericht verloren, allerdings hat der Verband gezeigt, dass er in der Lage ist, einen Prozess über drei Instanzen zu führen. Außerdem heißt Stilllegung noch nicht Freistellung. Eine kleine Hoffnung bleibt.

Des Weiteren wurde ein Vortrag zum Thema Elektrifizierung des bayrischen Schienennetzes gehalten. Leider sind erst 51% des bayrischen Schienennetzes elektrifiziert, vor allem im Osten Bayerns sind die meisten Strecken ohne Fahrdracht. Obwohl ein elektrischer Betrieb kostengünstiger als ein Dieselmotortrieb ist, erfolgt die weitere Elektrifizierung in Bayern nur zögerlich.

Dann wurde das Thema Finanzierung der nichtbundeseigenen Eisenbahnen thematisiert. Während die bundeseigenen Eisenbahnen vom Bund Mittel für Instandhaltung und Ersatz der Infrastruktur erhalten, fehlt ein solcher Topf für die NE-Bahnen.

Da coronabedingt die öffentlichen Verkehrsmittel aufgrund geringerer Reisedenzahlen Einnahmeverluste erleiden und von einzelnen Politikern sogar die Stilllegung des öffentlichen Verkehrs vorgeschlagen wird, hat die Informationsveranstaltung eine Resolution beschlossen:

Wir fordern den Freistaat, die Landkreise und kreisfreien Städte auf

- *den klimafreundlichen ÖPNV als zentrale Komponente der Daseinsvorsorge und Teilhabe uneingeschränkt für alle darauf angewiesenen Bürger (z.B. Pendler, mobilitätseingeschränkte Personen) aufrecht zu erhalten und*
- *wo möglich und nötig, das Angebot zu verdichten.*

Wir fordern deshalb die Bundesregierung und den Freistaat auf, den ÖPNV-Rettungsschirm für das Jahr 2021 zu verlängern und dann endlich finanziell so auszustatten, dass Unternehmen, die Fahrplan- und Platzangebot vollständig aufrechterhalten, die Fahrgelderlösausfälle zu 100 % erstattet bekommen.

Lukas Iffländer schloss die Informationsveranstaltung mit einem Hinweis auf die Online-Angebote der regionalen Gliederungen unter https://www.pro-bahn.de/bayern/termin_zeigen.php?app=all.

Frank Lipke

Fahrgastbeirat BOB/BRB

BOB optimiert die neuen Züge

Viel Kritik ernteten im vergangenen Jahr die neuen Lint-Züge der BOB in den Medien: Vor allem Lärmemissionen, aber auch Mängel bei der Barrierefreiheit stießen bei Anwohnern bzw. den Behindertenverbänden auf Missfallen. Der Fahrgastbeirat der BOB dagegen sieht die Fahrzeuge mittlerweile sehr positiv. Und auch die Geschäftsführung der BOB brachte positive Neuigkeiten mit.

Zum einen hat sich Pünktlichkeit und Zuverlässigkeit des Bahnbetriebs seit Einführung der neuen Züge signifikant verbessert, sicher auch deswegen, weil es sich bei den LINT-Zügen um ein eingeführtes Produkt handelt, für das in den ersten Jahren der Hersteller die Gewährleistung tragen muss.

Aber auch bei den Lärm-Themen deutet sich Entspannung an:

Das Bremsenquietschen hat sich nach ca. drei Monaten von selbst erledigt, offenbar haben sich die Brems Scheiben eingeschliffen. Die störenden Pfeifsignale der „Tür-Sounder“ konnten mit Hilfe des Unterlieferanten modifiziert werden, so dass sie sich immer an das aktuelle Umgebungsgeräusch anpassen. Das heißt, in einer ruhigen Umgebung senkt das Gerät seine Lautstärke gerade so ab, dass es noch gut hörbar bleibt. Die Makrophone – im Volksmund auch Hupen genannt – werden mittels Drosseln so eingestellt, dass sie die gesetzliche Mindestlautstärke gerade noch einhalten. Die Optimierung ist gar nicht so einfach, weil sich damit auch die vorgeschriebene Tonfrequenz verändert.

Für das größte Manko, das „Kurvenquietschen“ in engen Gleisbögen, scheint nun aber nach ausführlichen Messungen und Gutachten auch eine Lösung in Sicht: Ringförmige Schallabsorber, die auf die Radscheiben montiert werden, versprechen eine signifikante Minderung des Schallpegels. Allerdings setzt diese Lösung den durchaus kostenintensiven Tausch der Radscheiben voraus. Die BOB will in Kürze einen Zug umrüsten und im Betrieb testen. Ob und wie schnell sich die gesamte Flotte umrüsten lässt, hängt auch davon ab, ob eine Finanzierung gefunden wird. Weil das Fahrzeug alle Normen einhält, lässt sich der Hersteller hier nicht in Regress nehmen.

Für die Überbrückung des Spalts zwischen Fahrzeug und Bahnsteig wird die BOB zusätzlich zu den großen Klapprampen nun auch kleinere, nur 3,5 kg schwere Überfahrbleche an den Einstiegen mit angrenzendem Rollstuhlbereich bereitstellen, die auch von Fahrgästen selbst bedient werden können.

Dennoch gehen dem Fahrgastbeirat die Themen nicht aus: In der nächsten Sitzung werden die Ergebnisse einer Kundenbefragung zu den Zügen vorgestellt, ebenso auch die neue Handy-App. Ein echtes Ärgernis waren in jüngster Zeit die Zugausfälle, die die DB Netz durch Nicht-Besetzung von Stellwerken verursacht

hat. Hier will der Fahrgastbeirat künftig auch mehr Druck in Richtung Politik ausüben. Es gibt auch personelle Änderungen im Beirat: Elisabeth Schmid löst Mike Bürger als Sprecherin ab, PRO BAHN wird künftig im Beirat durch Andreas Them aus Hausham vertreten.

Norbert Moy

Literaturhinweis und Leserbrief/Kommentar

Analyse zum zweiten S-Bahn-Tunnel München in der Schweizer „Eisenbahn-Revue International“

In der neuesten Ausgabe der schweizerischen Fachzeitschrift „Eisenbahn-Revue International – Deutschland-Ausgabe“ (Minirex AG, Luzern, Nr.1/2021, Seiten 48 – 54, 13 Literaturangaben) ist auf sieben Seiten ein höchst interessanter Fachaufsatz von Dr. Martin Vieregg veröffentlicht: „Die Zweite S-Bahn-Stammstrecke in München – eine unendliche Geschichte“. Meiner Meinung nach stellt dieser zweite S-Bahn-Tunnel selbst „Stuttgart 21“ und „BER“ im Hinblick auf Planungsfehler, Kostensteigerungen und Zeitverzögerungen noch in den Schatten.

Die DB wurde gebeten, zu den in diesem Aufsatz und zu den darin enthaltenen Feststellungen Stellung zu nehmen. Die Antwort der DB: „Seit dem Konsensbeschluss zu den Optimierungen im Jahre 2019 arbeiten wir mit allen Partnern intensiv zusammen, um die Planungen detailliert auszuarbeiten und das Bauvorhaben weiter voranzutreiben. Wir prüfen dabei auch Entwicklungen bei der Zeit- und Kostenschiene. Wir bitten um Verständnis, dass wir uns zu Details erst äussern können, wenn valide Ergebnisse vorliegen“.

So wird vom Projekt „2. S-Bahn-Tunnel“ eine positive Nutzen-Kosten-Bewertung bei der Standardisierten Bewertung gefordert, um finanziell durch den Bund förderfähig zu sein, also der Quotient aus Nutzen (im Zähler) und Kosten (im Nenner) muß größer als 1 sein. Dies hat bei der Erstberechnung mit Kosten von 580 Mio. Euro so gerade hingehauen. Mittlerweile sind die geplanten Kosten (nicht die später anfallenden Kosten, die erfahrungsgemäß noch höher sind) aber bei 3,84 Mrd. Euro gelandet, d.h. der Nenner ist um einen Faktor 6,6 höher als der ursprüngliche Wert. Und trotzdem soll der berechnete Quotient weiterhin oberhalb von 1 liegen!

Man kann diesen Quotienten von „größer als 1“ bei der zweiten S-Bahn-Stammstrecke nur mit einer gehörigen Portion Ironie ertragen. Stimmt wohl dieser Quotient mathematisch – oder wie wurde er stimmig gemacht? Jammerschade, dass es an der hiesigen Ludwig-Maximilians-Universität schon lange nicht mehr das seriös-kompetente Institut für Verkehrswissenschaft von Professor Karl Oettle gibt. Seine neutrale wissenschaftliche Expertise hätte uns hierbei bestens

weiterhelfen können.

Man muß sich auch wundern, dass seitens des Münchner Oberbürgermeisters und des Stadtrats nicht aufs Schärfste protestiert wird: Da wird unser Münchner Hauptbahnhof in einer Schnell-Aktion, quasi Hals über Kopf, ratz-fatz abgerissen, um irreversible Fakten zu schaffen. Es entstand so eine große, schmerzliche Wunde im Herzen unserer Stadt, die man eigentlich schnellstmöglichst wieder schließen müsste. Aber was passiert? Derzeit finden nicht einmal Wiederaufbauarbeiten am Hauptbahnhof statt. Wo sind wir eigentlich? In einem Dritt-Welt-Land?

Wir können, wir dürfen nicht noch über zehn Jahre warten, bis es eine angeblich signifikante Verbesserung der Münchner ÖPNV-Situation durch den zweiten S-Bahn-Tunnel geben wird. Das halten wir nicht durch. Wir brauchen schnellere, signifikante Verbesserungen unseres überlasteten Schnellbahn-Systems.

Auch brauchen wir weitaus preisgünstigere Lösungen, denn die finanziellen Auswirkungen der Corona-Krise haben die bisherigen Haushaltsplanungen doch ad absurdum geführt. Statt des teuren (ursprünglich 580 Mio. Euro, jetzt 3,84 Mrd. Euro) und langsam zu realisierenden (ursprünglich anvisierte Fertigstellung 2009, nach aktuellem Planungsstand 2032 bis 2034) zweiten S-Bahn-Tunnels lieber schnellere, kleinere und vor allem wirksamere Maßnahmen zur Verbesserung unserer ÖPNV-Situation. Diese potenziell anzugehenden Maßnahmen sind doch allen bekannt, die es wissen wollen – sie sollten nur endlich durchgeführt werden.

Henbert Janze

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

Verantwortliche Redakteure: Renate Forkel, Andi Barth; Lektorat: Helmut Lerche.

Elektronisch ist die Redaktion über pbp-redaktion@muenchen.pro-bahn.de erreichbar, die Abonnentenverwaltung über pbp-abo@muenchen.pro-bahn.de.

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

Jahresabonnement der gedruckten Version durch Überweisung von 15 Euro auf unser Konto bei der Sparda Bank München, IBAN DE83 7009 0500 0003 7207 30, BIC GENODEF1S04 (Konto 37 20 730, BLZ 700 905 00). Internetversion derzeit frei verfügbar.

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

PRO BAHN in den sozialen Medien:

<https://www.facebook.com/pro.bahn/>, https://twitter.com/PRO_BAHN

<https://www.linkedin.com/company/fahrgastverband-pro-bahn>

Termine anderer Veranstalter

- **Verkehrsforum Berchtesgadener Land und Rupertiwinkel** als Telefonkonferenz: Termine und Anmeldung siehe <https://verkehrsforum-bgl.de/>. Die Monatsversammlung im Februar ist voraussichtlich am Mittwoch, den 3.2.2021, 18:30 Uhr vorgesehen.

PRO BAHN-Termine

- Mi. 03.02. 19 Uhr; Videokonferenz; **PRO BAHN Treff Oberbayern**; Info zu Einwahldaten: oberbayern@pro-bahn.de
- Fr. 05.02. 19 Uhr; Videokonferenz; **PRO BAHN Treff Region München**, Info und Einwahldaten: muenchen@pro-bahn.de
- Mi. 17.02. 19 Uhr; Videokonferenz; **PRO BAHN Treff Oberbayern**; Info zu Einwahldaten: oberbayern@pro-bahn.de
- Mo.22.02. 19:30 Uhr; Videokonferenz; **PRO BAHN Treff Augsburg**: „E-Ticketing Projekt (Swipe & Ride) des MVV“; Info zu Einwahldaten: erro1.yazgac@pro-bahn.de, Telefon (0160) 938 961 80, https://www.pro-bahn.de/bayern/termin_zeigen.php?app=aus
- Mi. 03.03. 19 Uhr; Videokonferenz; **PRO BAHN Treff Oberbayern**; Info zu Einwahldaten: oberbayern@pro-bahn.de
- Fr. 05.03. 19 Uhr; Videokonferenz; **PRO BAHN Treff Region München**, Info und Einwahldaten: muenchen@pro-bahn.de

Bitte beachten Sie die Umbenennung der regelmäßigen Treffen seit Anfang des Jahres. Alle PRO BAHN-Treffen finden als Videokonferenz statt (auch Telefoneinwahl möglich). Weitere Informationen finden Sie unter <https://www.pro-bahn.de/bayern/termine.htm>.

Mitmachen bei PRO BAHN

Mitmachen bei PRO BAHN ist immer möglich. Dazu können Sie Kontakt mit der entsprechenden Regionalgruppe oder dem Bezirksverband aufnehmen:

- Bezirksverband Oberbayern: oberbayern@pro-bahn.de
- Regionalgruppe Inn-Salzach: wilama@t-online.de
- Regionalgruppe München: muenchen@pro-bahn.de
- Regionalgruppe Oberland: n.moy@bayern.pro-bahn.de