

PRO BAHN *Post*

 Rundbrief von PRO BAHN Oberbayern

Mai 2021



Der Großraum München braucht die S-Bahn als leistungsfähiges Rückgrat des ÖPNV. Ausbaumaßnahmen sind dringend erforderlich, werden aber seit 20 Jahren von der Existenz eines zweiten S-Bahn-Tunnels abhängig gemacht, selbst wenn baulich keinerlei Abhängigkeiten bestehen. Bild: Edmund Lauterbach

- PRO BAHN Treff München mit Schwerpunktthema – Seite 2
- Kurznachrichten – Seite 2
- Die Zukunft der Regionetze – Seite 4
- Bayerische Verkehrspolitik: Immerhin konsequent – Seite 5
- Tunnelplanungen: 20 Jahre Bau-Stopp bei der S-Bahn – Seite 6
- Bayernkursbuch: Plädoyer für einen Klassiker – Seite 8

PRO BAHN Treff München am 7. Mai

Schwerpunktthema „Neubauvorhaben“

Im Stadtbezirk Trudering-Riem werden drei größere Neubauvorhaben für insgesamt knapp 20.000 neue Einwohner sowie gewerbliche Nutzung geplant: Das Neubauvorhaben liegt zwischen der bestehenden Bebauung von Kirchtrudering im Westen und dem Riemer Park und dem 4. Bauabschnitt der Messestadt Riem im Osten. Auch direkt östlich anschließend in Gronsdorf gibt es Überlegungen, Wohnraum für knapp 2.000 neue Einwohner zu schaffen. Die gemeinsame Betrachtung dieser vier Maßnahmen läuft unter dem Titel „Wohnen am Riemer Park“.

Die Stadt München hält auch einen neuen S-Bahnhalt zwischen Trudering und Gronsdorf für wünschenswert, außerdem soll die Tram auf der Wasserburger Landstraße zumindest bis knapp vor das Gewerbegebiet Rappenweg geführt werden. PRO BAHN hat bereits im Vorfeld auf die hohe Bedeutung eines schlüssigen Verkehrskonzeptes für die neuen Baugebiete hingewiesen (<https://www.pro-bahn.de/muenchen/presse/20210412.html>) und unterstützt in einer Medienmitteilung entsprechende Überlegungen (<https://www.pro-bahn.de/muenchen/presse/20210412.html>).

In der Sitzung der Regionalgruppe München am 7. Mai (wie immer ab 19 Uhr) wollen wir Ideen für die vernünftige Erschließung mit dem Öffentlichen Nahverkehr entwickeln: was braucht es, was wäre möglich, was hilfreich? Wir freuen uns auf zahlreiche Mitdiskutanten (Anmeldung unter muenchen@pro-bahn.de).

Kurznachrichten

Trasse für Brenner-Nordzulauf festgelegt

Am 13. April hat die DB bekanntgegeben, dass sie sich beim Zulauf Richtung Brennerbasistunnel im Raum Rosenheim/Inntal für eine östlich gelegene Trasse mit hohem Tunnelanteil entschieden hat, die sogenannte Variante „violett“ (<https://www.brennernordzulauf.eu/meldungen.html>, Meldungen vom 13.4.2021). Eine direkte Anbindung der Strecke nach Salzburg für österreichische Korridorzüge der Relation Wien–Salzburg–Innsbruck ist nicht vorgesehen. Diese sollen, ebenso wie Fernzüge, die weiterhin Rosenheim anfahren, bei Niederaudorf zwischen alter und neuer Trasse wechseln (bzw. bei Halt in Kufstein komplett auf alter Trasse verkehren). PRO BAHN hatte 2020 eine Stellungnahme abgegeben, die u.a. die jetzt ausgewählte Trasse mit Modifikationen bevorzugte (<https://www.pro-bahn.de/oberbayern/20200724-rov-brenner.pdf>).

Stationsausbau für Regional-S-Bahn München

Nach Inbetriebnahme der zweiten S-Bahn-Stammstrecke soll das Münchner S-Bahn-Netz sowohl um Express-Linien als auch um Regional-S-Bahnen ergänzt werden, die bis Landshut, Augsburg und Buchloe fahren sollen. Die DB hat im April eine Ausschreibung zur Planung von Stations- und insbesondere Bahnsteiganpassungen entlang der Strecken zu den neuen Endpunkten veröffentlicht (<https://bit.ly/3gDLWeq>, siehe Dokumente unter „Vergabeunterlagen“). Die verkehrliche Aufgabenstellung (VAST) der BEG sieht Bahnsteige mit 96 cm Höhe (S-Bahn-Standard) aber auch mit 76 cm Höhe vor, sowie zusätzliche Weichenverbindungen in Mammendorf und Buchloe. Die vorgesehene Bahnsteiglänge von 210 Metern passt zu den jetzigen Fahrzeugen und auch zu den geplanten durchgängigen Neufahrzeugen.

Unzureichendes „Elektrifizierungsprogrammchen“

Gemeinsam mit dem Netzwerk Europäischer Eisenbahnen (NEE) rügt der Fahrgastverband PRO BAHN in einer Pressemitteilung das vor über zwei Jahren vom Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) angekündigte „Ausbauprogramm Elektrische Güterbahn“ (https://www.pro-bahn.de/presse/pm_bv_show.php?id=407). Aus 173 Vorschlägen für zu elektrifizierende Strecken hat das Ministerium auf Basis eines Gutachtens (<https://bit.ly/3eA1YDp>) lediglich acht Strecken ausgewählt. Die beiden Verbände haben ihrerseits dem BMVI eine Stellungnahme übergeben, die im Anhang auch zahlreiche Fehleinschätzungen des Gutachtens benennt. Besonders ärgerlich ist, dass hier u.a. die Strecke Mühldorf–Simbach nicht dabei ist. Im Gutachten wurde zwar auch eine Bewertung für Personenverkehr vorgenommen, aber vollkommen ohne Berücksichtigung grenzüberschreitender Optionen, obwohl Österreich Braunau–Neumarkt–Kallham elektrifizieren will.

15 Gebrauchtfahrzeuge aus Hannover für die Münchner S-Bahn

Der Aufsichtsrat der Bayerischen Eisenbahngesellschaft (BEG) hat Ende März die Finanzierung von 15 zusätzlichen Triebzügen für die S-Bahn München beschlossen. Die Fahrzeuge vom Typ ET 424 sind derzeit noch bei der S-Bahn Hannover im Einsatz. Sie sollen ab Ende 2022 bis zur vorgesehenen Inbetriebnahme von Neufahrzeugen die Münchner S-Bahn-Flotte verstärken (<https://beg.bahnland-bayern.de/de/pressemitteilungen>, Meldung vom 24.2.2021).

... aber keine Einzelzellen für Fahrgäste

Bei dem Artikel „Pandemie-resistente Züge“ handelte es sich natürlich um einen Aprilscherz. Für großzügige Umrüstungen und Neubeschaffungen wird es weiterhin kein Geld geben, auch nicht aus Pandemie-Ausgleichskassen. Wer mit dem ET 479 fahren möchte, ist weiterhin auf Oberweißbach angewiesen.

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

Warum nicht mehr davon?

Die Zukunft der Regionetze

Nach der Bahnreform 1994 gab es Kritik, dass man den klassischen Bahnhofsvorsteher abgeschafft hatte, einen Eisenbahner, der vor Ort saß und für alles, vom Personenverkehr über den Güterverkehr bis hin zu allen Fragen in Zusammenhang mit der Infrastruktur Ansprechpartner war. Es hieß dann, man wolle ihn probeweise wieder einführen. Heraus kamen dann die sogenannten Regionetze, eine Organisation, bei der die Zuständigkeiten für den Nahverkehr, teilweise auch den Güterverkehr und für die Infrastruktur einschließlich der Bahnhöfe wieder in einer Hand vor Ort zusammengefasst wurden. Da dies der extrem zersplitterten Struktur der Bahn nach der Reform zum Teil widersprach, musste ein kompliziertes Rechtskonstrukt mit Personalunionen geschaffen werden.

Zunächst gab es vier Regionetze, die Südostbayernbahn, die Kurhessenbahn, die Erzgebirgsbahn und die Oberweißbacher Berg- und Schwarzatalbahn. Später kamen noch die Westfrankenbahn und als Sonderkonstruktionen der Vertrieb Südostbayern und die Gäubodenbahn hinzu, die mittelfristig in die Südostbayernbahn integriert werden sollen.

In der Praxis erwiesen sich alle Regionetze als ausgesprochen erfolgreich. So gelang es zum Beispiel der Südostbayernbahn, nach und nach fast alle ihre Strecken grundlegend zu sanieren, auszubauen und danach bei der BEG einen attraktiven Stundentakt zu akquirieren und damit nennenswerte Steigerungen der Fahrgastzahlen zu generieren. Der Autor ist überzeugt, dass auch der fehlende Ausbau der Traun-Alz-Achse (Mühlendorf)–Garching–Traunreut–Traunstein und des gebirgigen Ostteils der Rottalbahnen noch gelingen werden. Ähnlich erfolgreich agierten auch alle übrigen Regionetze.

Die Zusammenfassung von Netz und Betrieb ist in Netzteilen mit nur geringem Wettbewerb um Trassen also offensichtlich ein Erfolgsmodell. Mit dazu beigetragen hat sicher auch, dass die Arbeitsplätze der Regionetze, auch die der Führungskräfte, sehr attraktiv sind, da man leichter etwas gestalten kann und sich daher um diese Stellen besonders qualifizierte Eisenbahner bewerben. Ein weiterer relevanter Aspekt dürfte sein, dass für die Regionetze zwar alle gesetzlichen Regelungen gelten, rein interne Richtlinien, zum Beispiel von DB Netz oder Station&Service, aber situationsbedingt interpretiert werden können.

Trotzdem ist die derzeitige Situation nicht ganz unkritisch. Da die Aufgabenträger des SPNV nur Betriebsleistungen, nicht aber Infrastrukturmaßnahmen des Bundes ausschreiben dürfen, funktioniert das Modell nur solange, wie DB Regio die zugehörigen Wettbewerbsprojekte gewinnt. Gewinnt ein anderes Verkehrsunternehmen, zerfällt ein Regionetz. Auch ist offen, wie es ausginge, wenn das Rechtskonstrukt beklagt würde. Da der Erfolg der Regionetze offensichtlich ist,

niemand Spielverderber sein möchte und die zugehörigen Wettbewerbsprojekte nicht die lukrativsten sind, kam es dazu jedoch bislang nicht. Es kann aber vermutet werden, dass diese Unsicherheiten mit ein Grund sind, weshalb die Zahl der Regionetze trotz ihres Erfolgs nicht weiter steigt.

Schon in der vorigen Bundesregierung gab es deshalb die Überlegung, eine wettbewerbsgerechte und damit unangreifbare Lösung anhand von einigen Pilotprojekten zu testen. Auch Bayern hatte sich hierfür beworben. Die Idee war, den Ländern die Kompetenzen für regionale Infrastrukturen zu übertragen und damit die Möglichkeit zu eröffnen, Infrastruktur und Betrieb gemeinsam aus einem Guss auszuschreiben. Die Länder sollten dafür, ähnlich wie 1996 bei der Regionalisierung des Betriebs, die Geldmittel bekommen, die bisher der Bund für diese Infrastrukturen ausgab, ggf. mit einem Zuschlag für aufgelaufenen Nachholbedarf.

Nichtbundeseigene Eisenbahnen (NE) erhielten damit die gleichen, fairen Chancen wie heute die DB. Da viele von ihnen schon heute über Infrastrukturen verfügen, wäre das notwendige Know-how vorhanden. Selbstverständlich müssten dabei die Gewinner der Ausschreibungen einen diskriminierungsfreien Netzzugang für andere Bahnen gewährleisten, wie es heute für alle NE-Infrastrukturen und auch die Regionetze der DB selbstverständlich ist. Trotzdem macht das Modell naturgemäß nur für solche regionalen Netze Sinn, auf denen wenig Wettbewerb um Trassen stattfindet.

Zu den Pilotprojekten kam es bislang nicht. Das Thema ist klammheimlich wieder eingeschlafen. Rechtliche Gründe dürften es kaum sein. Eine Grundgesetzänderung wie seinerzeit bei der Bahnreform wäre vsl. nicht erforderlich, da das Grundgesetz nur die Bundeszuständigkeit für bundeseigene Infrastrukturen fest schreibt, jedoch offen lässt, welche Infrastrukturen bundeseigen sind. Ein einfaches Bundesgesetz mit Zustimmung des Bundesrates müsste daher ausreichen. Wie meist bei Umorganisationen gibt es aber auch hier Stellen, die Kompetenzen abgeben müssen, was nicht immer leicht fällt. Es bleibt daher zu hoffen, dass eine Bundesregierung die notwendige Kraft findet, diesen Knoten zu durchschlagen.

Andreas Schulz

Wasserburger Altstadtbahn und die bayerische Verkehrspolitik

Immerhin konsequent

Immer deutlicher zeichnet sich in der bayerischen Verkehrspolitik ein Kurs ab, der den Autoverkehr einseitig fördert und die Bahn ausbremst. So überrascht es kaum, dass nach dem jahrelangen Prozess um den Stilllegungsbescheid der Freistaat die Wasserburger Altstadtbahn nun endgültig aufs Abstellgleis schiebt. Eine

Analyse sei zu dem Ergebnis gekommen, „dass sich der notwendige Aufwand für die Reaktivierung nicht mit dem erzielbaren Nutzen rechtfertige“, wird in der Presse ein Schreiben der Ministerin zitiert. Wer das 10 Jahre alte Gutachten zur Altstadtbahn kennt, kann die Qualität dieser Analyse erahnen.

Aber auch andere Bahnprojekte kommen kaum voran: nach langem Hin und Her konnte die Ministerin jüngst vermelden, dass der dreigleisige Ausbau der S4 zwischen Pasing und Eichenau jetzt wenigstens aufwärtskompatibel zu einem späteren viergleisigen Ausbau geplant wird. Zumindest ein positives Signal für die Zukunft. Wirklich nachhaltig wäre aber nur der viergleisige Ausbau. Denn die jetzige Lösung bringt zwar der S-Bahn eigene Gleise, Regionalverkehr, Fern- und Güterverkehr werden aber im Zulauf auf München auf zehn Kilometer Länge auf ein Gleis gezwängt. Dieses Nadelöhr wird für erhebliche negative Auswirkungen im Allgäu sorgen.

Weniger sparsam ist die Staatsregierung dafür beim Straßenbau und hat eine großzügige Weiterentwicklung des Ausbauplans für Staatsstraßen beschlossen. Die perfide Begründung lautet: „Und wir schützen Natur und Klima, denn auch Busse, Sammeltaxen und Elektroautos brauchen Straßen“. Geradezu verhöhnt kann man sich als Fahrgast auch durch die ideologische Dauerschleife der Ministerin fühlen: „Ich stehe für die Wahlfreiheit. Die Menschen sollen sich frei entscheiden können, wie sie sich fortbewegen wollen“. Auf dem Land fällt die Wahl oft genug mangels Alternativen auf das Auto.

Die Liste lässt sich fortsetzen: Von der Abschaffung des Kursbuchs über den rigiden Umgang mit Reaktivierungen bis hin zur Distanzierung vom Brenner-Nordzulauf: Bayern ist gerade auf dem besten Weg vom „Bahnland“ ins „Bahn-Entwicklungsland“.

Norbert Moy

Zu den genannten Themen gibt es auch Medienmitteilungen von PRO BAHN:

https://www.pro-bahn.de/bayern/presse_show_bayern.php?id=1048

https://www.pro-bahn.de/bayern/presse_show_bayern.php?id=1052

20 Jahre Bau-Stopp bei der S-Bahn durch Tunnelplanungen

Vor 20 Jahren, am 21. März 2001, wurde durch einen Medienbericht bekannt, dass der bayrische Verkehrsminister Wiesheu beschlossen hat, die Planung des S-Bahn-Südrings als zweite S-Bahn-Stammstrecke in München einzustellen. Statt dessen soll ein neuer Tunnel durch das Stadtzentrum gebaut werden. Kernpunkte der Planung und Entscheidung waren 500 Millionen Euro Baukosten, Eröffnung etwa 2015, eine Strecke mit vielen Haltestellen und dass die S-Bahnen

nach Giesing am Ostbahnhof nicht mehr ihre Fahrtrichtung ändern müssen. Seitdem setzt das Land auf einen zweiten Tunnel und ist doch daran gescheitert, während dieser 20 Jahre einen genehmigten Bauplan für die ganze Strecke erstellen zu lassen.

Bereits unmittelbar nach dem Bekanntwerden der Pläne gab es viel und heftige Kritik, die sich an offensichtlichen Widersprüchen zwischen den Aussagen zum Nutzen des Tunnels und der Planungsrealität entzündet hat. Auch der (damalige) DB-Vorstand Daubertshäuser hatte bald prognostiziert, dass der zweite Tunnel in der Nutzen-Kosten-Untersuchung durchfallen könnte.

Am 14. Mai 2001 gab es dann ein Spitzengespräch zwischen dem damaligen Münchner Oberbürgermeister Ude und Wirtschaftsminister Wiesheu. Ergebnis des Gesprächs war, dass die Stadt sich aus den S-Bahn-Planungen komplett raushält, und den Freistaat allein entscheiden lässt, was er für sinnvoll hält. Dies hat dazu geführt, dass in den letzten 20 Jahren der S-Bahn-Ausbau vor sich hindümpelt. Und in Konsequenz auch, dass die Stadt jetzt mit Milliardenaufwand U-Bahn-Parallelstrecken zur S-Bahn plant, da das Land seine Hausaufgaben nicht erledigt.

Die heutige Tunnelplanung hat mit den ersten veröffentlichten Plänen nicht mehr viel zu tun: Die Baukosten sind auf mehrere Milliarden Euro explodiert, ein Ende ist nicht in Sicht. Der Abstimmungsaufwand im Münchner Osten ist weitaus höher als gedacht, der letzte Bauantrag wieder zurückgezogen. Die direkte Anbindung aus dem Tunnel nach Giesing wurde längst gestrichen. Die Anzahl der Haltestellen wurde zusammengekürzt. Probleme beim Brandschutz haben zu weiteren Umplanungen und Verzögerungen geführt, nachdem die Kritik zuerst über Jahre ignoriert wurde. Nicht übernommen wurden dagegen beispielsweise Anregungen der Stadt München, wie der Verkehrswert am Marienhof bei Senkung der Baukosten verbessert werden kann.

Eine ernsthafte Vergleich mit dem bis 2001 geplanten S-Bahn-Südring hat nie stattgefunden. Schon bei der Erststudie wurden beim Südring einfach nochmal Zweidrittel der Baukosten dazugerechnet, für nicht näher spezifizierte Umbauarbeiten am Ostbahnhof, die mangels von der DB nicht zur Verfügung gestellten Daten nicht genauer bepreist werden konnten. Erst damit konnten die Kosten des Südrings soweit nach oben getrieben werden wie für den zweiten Tunnel prognostiziert. Genauso wurden die Bauzeiträume beim Südring großzügig aufgerundet, für den zweiten Tunnel eine Fertigstellung bis 2015 versprochen. Dieses Verhalten hat sich über die ganze Projektlaufzeit fortgesetzt, die Politik hat einen klaren Tunnelblick entwickelt und weigert sich die vielen Stoppzeichen für das politisch gesetzte Projekt zu erkennen.

Nicht nur die zweite Stammstrecke wurde durch die Tunnelplanungen ausgebremst, sondern der (S-)Bahn-Ausbau im ganzen Großraum München. Alle Maß-

nahmen auf den Außenstrecken wurden in Abhängigkeit zu den Tunnelplanungen gesetzt. So wurde im Münchner Osten verkündet, dass bei fünf Außenstrecken der 10-Minuten-Takt (d.h. sechs Züge pro Stunde) erst nach Bau des zweiten Tunnels möglich ist, da die derzeit gefahrenen 30 Züge pro Stunde im bestehenden Tunnel ($5 \cdot 6 = 30$) dafür nicht reichen.

Auch die dringendst nötige Entflechtung von S-Bahn und Fernverkehr Richtung Allgäu in Pasing wird natürlich von der Existenz eines zweiten Tunnels abhängig gemacht, obwohl die erforderliche Baumaßnahme auf der stadtauswärtigen Seite liegt und baulich keinerlei Abhängigkeiten bestehen. Durch dieses Hintenanstellen wurde bis heute großer Schaden ausgelöst, der weiterhin wächst. Auch beim Regionalbahnhof Poccistraße hat man sich eine Begründung einfallen lassen, wieso ein Umstieg zwischen den Zügen nach Rosenheim und Mühldorf und der Nord-Süd-U-Bahn U3/6 erst nach einem zweiten S-Bahn-Tunnel gebaut werden kann. Bis dahin müssen die Pendler einmal extra umsteigen, dies führt zu einer (völlig unnötigen) Belastung der zentralen S-Bahn-Strecke.

Das Wachstum von Stadt und Region München geht jedoch weiter. Mittlerweile ist klar: Eine S-Bahn auf dem Südring ist unabhängig vom zweiten Tunnel nötig. Ein Regionalzughalt an der Poccistraße mit zwei Bahnsteigen je Fahrtrichtung ist schon mehr als nur überfällig.

Doch auch außerhalb der Kernstadt sind viele Ausbauten dringend nötig: je zwei Gleise für S-Bahn und Regional-/Fernverkehr entlang der S4 Richtung Geltendorf sowie der S2 nach Markt Schwaben, eine Entlastungsstrecke für die S1 entlang der A92, die Beseitigung von Bahnübergängen und vieles mehr. Nötig wären auch funktionierende Ersatzkonzepte bei Stammstreckensperrungen.

So bleibt es beim ernüchternden Ergebnis: die letzten 20 Jahre sind für den S-Bahn-Ausbau eine verlorene Zeit. Während die Straßenbauverwaltung schneller wird mit neuen Straßen, wird der Ausbau der Bahn langsamer. So jedenfalls wird den Bürgern die Auswahl verweigert, vielmehr werden sie systematisch ins Auto getrieben.

Andreas Barth

Plädoyer für einen Klassiker statt „Ich bin dann mal weg“

2020/21 letztes Bayernkursbuch in Druckausgabe?

Wie im Vorwort zum Kursbuch 2021 und in der digitalen Fahrplanvorschau der BEG angekündigt, soll zum kommenden Fahrplanwechsel, also für 2021/22, kein gedrucktes Bayernkursbuch mehr erscheinen und zwar – man lese und staune – aus Umweltschutzgründen. Das mag insofern stimmen, als es finanzielle Gründe kaum sein können. Der eigentliche Aufwand, die Erstellung der Tabellen, soll ja

erhalten bleiben. Es geht also nur um den Druck, der mit einem mittleren fünfstelligen Betrag allerdings nur einen vergleichsweise geringen Anteil des insgesamt siebenstelligen Marketing-Budgets der BEG ausmacht. Damit bleibt als Begründung, der Ressourcenverbrauch digitaler Medien sei umweltschonender. Dieser Vorteil dürfte jedoch rasch schwinden, wenn vermutlich mehrere tausend Nutzer, die gedruckte Tabellen benötigen (oder auch nur schätzen) jetzt bis zu mehrere hundert Seiten auf schwerem Kopierpapier ausdrucken.

Dass die Druckauflagen an Fahrgastinformationen insgesamt zurückgehen werden, ist nicht von der Hand zu weisen, nur scheint mir das Internet nicht die einzige Ursache dafür zu sein.

“Das besondere Buch“ ein Klassiker im (Fahrplan-)Jahr

Jahrzehntelang kam die Deutsche Bundesbahn für die Gesamtausgabe mit zwei dicken Wälzern pro Jahr aus, einem zu großen Fahrplanwechsel (damals im Frühjahr) und dem anderen zum (Spät)Herbst/Winter. Das ganze wurde ergänzt durch etliche Länder- und Regionalausgaben mit zwar wesentlich kleinerem Geltungsbereich, dafür aber in euinem wirklich handlichem Format. Diese enthielten wenigstens die wichtigsten Buslinien und passten außerdem mühelos in die meisten Reise- oder Aktentaschen . Damit lag man offenbar näher am Verbraucher und so trennte man zuletzt in der Gesamtausgabe den Fernverkehrsteil von den Länderausgaben, die nun einzeln oder in insgesamt acht Bänden im Kartonkoffer erworben werden konnten, womit dann das „Rucksackformat“ natürlich dahin war.

Schließlich übernahm man als „Kursbuch Europa“ vom damals noch existierenden englischen Reiseveranstalter Thomas Cook den „European Timetable“ mit den wichtigsten nationalen und internationalen Fern- und teilweise auch Regionalverbindungen. Natürlich konnte er weder vollständig sein noch den Nahverkehr abbilden, das hätte den Rahmen gesprengt. Auch das Lesen erforderte etwas Umstellung auf nationale Gepflogenheiten, aber „Ganz Europa in einem Band“ war so erfolgreich, dass es nach dem Konkurs des Reisebüros von der engagierten Mannschaft in Eigenregie weitergeführt werden konnte. Es mangelte also nicht an Bemühungen, die Informationen näher an die verschiedenen Kundengruppen zu bringen.

Unverändert wurde allerdings jeder Zug in einer eigenen Spalte dargestellt, wo z.B. bei reinen Takten außerhalb der Hauptverkehrszeit der Hinweis „Alle 60/30/20 Minuten“ auch gereicht hätte. Dazu kamen immer noch zu viele Strecken mit zum Teil erheblichen Abweichungen von Fahrplantakten oder auch nur -rhythmen und Verkehrstagen (werktags, feiertags, saisonal). So etwas macht natürlich Abkürzungen der genannten Art unmöglich, braucht eine Menge Platz und generiert einen entsprechend ausgeprägten „Fußnotensalat“, den man ja eigentlich vermeiden wollte.

Kurz: Die Leserlichkeit und die Alltagstauglichkeit ließ nach wie vor zu wünschen übrig und damit die verkaufte Auflage. Also war mit diesen Klassikern bei der DB dann auch 2008 Schluss.

Lobenswertes Engagement der BEG

Löblicherweise ergriff nach der Einstellung durch die DB die Bayerische Eisenbahngesellschaft (BEG) die Initiative und gab das Bayernkursbuch ab 2009 in Eigenregie heraus (wie andere Bundesländer bzw. Aufgabenträger für ihren Zuständigkeitsbereich auch).

Zwar konnten zunächst Fußnoten reduziert, wieder mehr Anschluss-Leisten eingeführt und Baustellen-Planungen, soweit möglich, berücksichtigt werden, aber aus den vorgenannten Gründen gelang es leider vielfach immer noch nicht, das umfangreiche Material auf das erforderliche leserfreundlichere Format zu straffen. Dabei gäbe es bei näherem Hinsehen schon noch Möglichkeiten, der Datenflut ohne Verlust von wichtigen Informationen zu Leibe zu rücken.

Doch sollte jetzt deshalb ein im Grunde bewährtes Produkt nach durchaus positiven Ansätzen einfach aufgegeben werden?

Lesbarkeit und Zielgruppenorientierung

Dazu ein paar Betrachtungen im Detail: So fällt einmal eine Reihe von Tabellen auf, die bei wenig Platzbedarf gleich eine ganze Seite in Anspruch nehmen, aufgefüllt durch Werbung ohne neuen Informationsgehalt. Zum anderen gibt es Strecken ohne nennenswerte Taktabweichungen, bei denen – wie erwähnt – durch Hinweise wie „Alle 20/30/60 Minuten“ oder „und so weiter jede Stunde zu denselben Minuten bis“ etliche Spalten und damit auch Platz eingespart werden können.

Diese beiden Kategorien sind im Fahrplanbild schon ziemlich offensichtlich und machen auch bei nur oberflächlicher Betrachtung zusammen m.E. schon über 30 Seiten aus. Dann sind Züge doppelt aufgeführt, die minutengenau in der gleichen Zeitlage verkehren, sei es, weil sie noch innerhalb oder außerhalb des dargestellten Streckenabschnittes geteilt („geflügelt“) werden oder z.B. an Wochenenden im Freizeitverkehr andere Ziele anlaufen als an Werktagen im Pendler- und Schülerverkehr.

Man verstehe mich nicht falsch: Bei zunehmender Automatisierung der Stellwerkstechnik ist es allein schon aus Sicherheitsgründen unabdingbar, Zugläufe und -nummern eindeutig zuordnen zu können. Bei sogenannten „Flügelzügen“ sind doppelte Spalten zwar etwas auffälliger, wären aber m.E. ohne nennenswerte Verluste an Deutlichkeit genauso gut durch graue Hinterlegung eines Streckenzweiges darstellbar. Anschauliche Vergleiche liefern hier die S1 Freising/Flughafen und die Bayerische Oberlandbahn (bzw. jetzt Regiobahn) nach Lenggries/Tegernsee im Kursbuch unter den Nummern 999.1 bzw. 956/7.

Vorteilhaft ist – zwar nicht immer, aber im letztgenannten Fall ganz sicher – die Trennung der Verkehrstage. Das erlaubt eine übersichtliche Darstellung für Freizeit- und Berufsverkehr und reduziert zudem die Zahl der Fußnoten ganz erheblich. Mir scheint es übersichtlicher zu sein, prinzipiell täglich verkehrende Züge auch nur in einer Spalte darzustellen, gegebenenfalls mit beiden Zugnummern in der Kopfzeile untereinander.

Nicht gekürzt werden sollten die informativen Einführungstexte (bis Seite 61) sowie die Anschluss Tabellen in benachbarte Bundesländer und Staaten. Ebenso sind Schifffahrtlinien, Berg-, Touristik- und Nostalgiebahnen für einen umwelt-schonenderen Freizeitverkehr unverzichtbar.

Kreisfahrpläne können das oft nicht leisten, weil ihr Aktionsradius nicht groß genug ist und sie andere Schwerpunkte setzen müssen (z.B. Schüler- und Einkaufsverkehr). Man sieht, wie sorgfältig alles überlegt sein will, aber bevor uns allen nun vor lauter Details die Köpfe rauchen, wieder zurück zum Hauptthema: Die genannten Beispiele seien nicht als alleinseligmachende Patentrezepte verstanden, sollen aber Möglichkeiten aufzeigen, das Kursbuch wieder in verbraucherfreundlichere und damit absatzfördernde Formate zu bringen. Auch scheint eine genauere Zielgruppenanalyse angebracht, um Printmedien genauer abstimmen zu können. Fans werden das Kursbuch nach wie vor sammeln, nicht online-affine Wanderer erfahren auch durch die buntesten Aushänge der BEG nicht, wann z.B. der Anschlussbus von Lenggries in die Eng fährt.

Fazit

Meiner Ansicht nach wäre es leichtsinnig, ein im Grunde bewährtes Produkt nach durchaus positiven Ansätzen ohne genaue Ursachenforschung einfach aufzugeben. Es geht nicht zuletzt darum, auch in der analogen Welt präsent zu bleiben.

Thomas Kauderer

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.

Termine anderer Veranstalter

Mi. 05.05. 18:30 Uhr; **Verkehrsforum Berchtesgadener Land u. Rupertiwinkel** als Telefon/Videokonferenz; Weitere Informationen und Zugangsdaten: <https://verkehrsforum-bgl.de/>.

PRO BAHN-Termine

Mi. 05.05. 19 Uhr; Videokonferenz; **PRO BAHN Treff Oberbayern**; Info zu Einwahldaten: oberbayern@pro-bahn.de

Fr. 07.05. 19 Uhr; Videokonferenz; **PRO BAHN Treff Region München**, Schwerpunktthema „Neubauvorhaben“ (siehe S. 2); Info und Einwahldaten: muenchen@pro-bahn.de

Mo.17.05. 19:30 Uhr; Videokonferenz; **PRO BAHN Treff Augsburg**: Dr. Lukas Iffländer, PRO BAHN, „Aktueller Stand des Deutschland-Taktes“; Info zu Einwahldaten: errol.yazgac@pro-bahn.de, Telefon (0160) 938 961 80, https://www.pro-bahn.de/bayern/termin_zeigen.php?app=aus

Mi. 19.05. 19 Uhr; Videokonferenz; **PRO BAHN Treff Oberbayern**; Info zu Einwahldaten: oberbayern@pro-bahn.de

Mi. 02.06. 19 Uhr; Videokonferenz; **PRO BAHN Treff Oberbayern**; Info zu Einwahldaten: oberbayern@pro-bahn.de

Fr. 04.06. 19 Uhr; Videokonferenz; **PRO BAHN Treff Region München**, Info und Einwahldaten: muenchen@pro-bahn.de

- **Bitte beachten Sie, dass der PRO BAHN Treff Augsburg im Mai bereits am dritten Montag des Monats stattfindet.**

Alle PRO BAHN-Treffen finden als Videokonferenz statt (auch Telefonwahl möglich). Weitere Informationen und Termine 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