

# Aktuelle Informationen aus Oberbayern im Herbst 2011

---



*Die neuen Automaten der DB sind nicht für alle Fahrgäste so einfach verständlich – für den Fahrgastverband PRO BAHN hält Helmut Lerche hier die einstündige Automaten-schulung in Penzberg am 6. August 2011 (Foto: Norbert Moy)*

**PRO BAHN**  
Ihr Fahrgastverband



Lieber Mitglieder,  
sehr geehrte Damen und Herren,

die Lebenserfahrung sagt es uns: Jedes Ding hat Vor- und Nachteile und neben der scheinbar optimalen Lösung gibt es auch noch den pragmatischen Kompromiß. Das fängt schon bei dem neuen Fahrscheinautomaten an, der zwar (fast) alles kann von der Fahrplanauskunft bis zur Reservierung, dessen Benutzerführung am Bildschirm für viele Bahnkunden aber ein Rätsel ist. Sicher hätte jetzt PRO BAHN darauf pochen können, dass es stattdessen an jedem Bahnhof einen personenbedienten Fahrscheinverkauf gibt. Doch hätten wir damit Erfolg gehabt? Der sogenannte Fortschritt ist ja bekanntlich unaufhaltsam. Das Problem frühzeitig erkannt hat unser PRO BAHN-Kollege Helmut Lerche und sich in die Bedienung des Automaten eingearbeitet. Er bietet nun regelmäßig vor Ort Schulungen für interessierte Fahrgäste an. Dabei hat er schon eine ganze Reihe von Softwarefehlern entdeckt und an die DB gemeldet. Wir müssen eben das Beste aus der Situation machen.

Ähnliches gilt auch für die Baustellenfahrpläne: Wenn sie sich schon nicht vermeiden lassen, sollten die Auswirkungen auf die Bahnkunden möglichst gering bleiben. Hier ist viel Optimierungspotenzial vorhanden.

Die bayerische Verkehrspolitik war in der ersten Jahreshälfte geprägt von der Erwartung auf Olympia 2018 und den dafür erhofften Sondermitteln. Trotz der zu erwartenden Straßenbauorgie haben wir uns mit konkreten Vorschlägen zum Ausbau der Schiene eingebracht. Das hat wenig mit Begeisterung für Olympia zu tun – unsere Aufgabe ist es, das Beste für die Fahrgäste herauszuholen. Der Politik ist es bis jetzt nicht gelungen, sich auf die Situation einzustellen, dass der Bund nicht (mehr) alle Mittel über München ausschütten kann: Trotzig hält man immer noch an den „alternativlosen“ Großprojekten fest und blockiert eine pragmatische kundenorientierte Ausbauplanung. PRO BAHN favorisiert schon seit Jahren den „Plan B“, den es offiziell nicht geben darf.

Der Wasserburger Stadtrat scheint sich dagegen mit der schlechtesten Lösung zufrieden zu geben: Auch hier sagen wir als PRO BAHN: Das Beste daraus machen – und die Stadtstrecke wieder für den Schienenverkehr öffnen!

Ein Dank an alle, die PRO BAHN und unseren Kurs im letzten Jahr unterstützt haben. Machen wir weiter das Beste daraus!

Der Vorstand

Norbert Moy  
Renate Forkel

Andreas Barth  
Thomas Kauderer

# Tätigkeitsbericht

## Neue und beseitigte Fallen im MVV-Tarif

Bereits letztes Jahr nahm der MVV-Tarif einen unrühmlichen Platz in diesem Heft ein: Ohne Not wurde durch Verbote die Komplexität des Tarifs erhöht. Nicht nur die Änderung an sich, sondern auch die Art und Weise ist indiskutabel: Keine Kommunikation der Änderung, keine vorherige Anhörung, und Abstreiten einer Änderung. Nachdem die Verbundgesellschaft nichts daraus gelernt hatte und Ende 2010 ein Kombinationsverbot für Tageskarten mit Nicht-Tageskarten erlassen wurde, haben wir unsere Reaktion angepaßt.

Da wiederum der MVV-Fahrgastbeirat nicht angehört wurde, wurde unter dem Titel „MVV ignoriert Fahrgastbeirat“ die Verletzung der Anhörungsrechte gerügt und eine deutlichere Wortwahl verwendet. Dieses Vorgehen war von Erfolg gekrönt: Innerhalb von nur zwei Tagen wurde die Änderung ausgesetzt.

Wünschenswert wäre, wenn die Verbundgesellschaft anfangen würde, ihre Kompetenzen für den Tarif ernst zu nehmen, und den Tarif aktiv gestaltet. Einfach kritiklos die Wünsche der Verkehrsunternehmen zu übernehmen, ist bestenfalls eine Verwaltung des Tarifs. Hinzunehmen, dass der Tarif immer komplizierter wird, ist eine Kapitulation. Wenn die Verbundgesellschaft ihre Kernkompetenzen nicht ausübt, dann stellt sich auch immer stärker die Frage, wozu wir sie brauchen.

## Bundesverbandstag 2011 und Fahrgastpreise

Von 18. bis 20. März tagte der PRO BAHN Bundesverbandstag in Freising, das ist die bundesweite Delegiertenversammlung von PRO BAHN.

Als gastgebende Verbände hatten Regional- und Landesverband ein Rahmenprogramm zusammengestellt. Bei der Verleihung der Fahrgastpreise im stillvollen Ambiente des MVG-Museums wurde klare verkehrspolitische Signale gesetzt und Personen wie Unternehmen für ihr fahrgastfreundliches Verhalten geehrt. Die Fahrgastpreise wurden verliehen an Gunther Mackinger (Salzburg AG), Herbert König (Münchner Verkehrsgesellschaft), Heino Seeger (Bayerische Oberlandbahn), 1. Bürgermeisterin Cornelia Irmer (Stadt Geretsried), die Ilztalbahn und Christoph Kraller (Südostbayernbahn).

Am Sonntag konnte dank der Unterstützung der Bayerischen Oberlandbahn und der Südostbayernbahn eine attraktive wie verkehrspolitisch interessante Rundfahrt mit einem „Integral“ durchgeführt werden. Die Route führte von Freising über Landshut und Mühldorf nach Rosenheim und von dort über die Mangfalltal-Bahn wieder nach München.

## **Ehrungen für Aktive**

Im vergangenen Jahr wurden langjährig aktive PRO BAHNER von ihren Heimatgemeinden ausgezeichnet: Wolfgang Günther wurde vom Bürgermeister Heinritz in Bruckmühl für sein Engagement geehrt. Karl Bürger wurden gemeinsam mit seiner Frau Anna Maria bei der Bürgerversammlung in Walperskirchen geehrt.

## **Bürgerinitiative „S4-Ausbau jetzt“**

Der Ausbau der S4 nach Geltendorf wird seit Jahren verschleppt: Es gibt immer einen anderen Grund, warum die Strecke der Landespolitik nicht wichtig genug ist. Deshalb müssen sich die Züge des Allgäu-Schwaben-Takts mit einer überlasteten S-Bahn-Linie die Gleise teilen. In der Folge gibt es nur einen 20-Minuten-Takt, die Verspätungen werden zwischen S-Bahn und Regionalverkehr übertragen. Damit dies nicht so bleibt, hat sich im Sommer eine Bürgerinitiative entlang der gesamten Strecke gegründet, und im Herbst mit der Sammlung von Unterschriften angefangen. PRO BAHN ist mit dabei.

## **Bahnhof Moosach: Viel Aufwand für schlechtes Ergebnis**

Ende 2010 wurde die U-Bahn nach Moosach eröffnet. Bereits in den Jahren davor wurde vom MVV der Bahnhof Moosach als „Zukunftsbahnhof“ geplant. Aber die Realität ist ernüchternd: Für viel Geld wurde eine U-Bahn gebaut, doch die Umsteigewege zwischen S-Bahn und U-Bahn sind unnötig lange und unattraktiv. Wir haben uns an Unternehmen, Politik und Presse gewandt.

Denn obwohl die Deutsche Bahn einen sechsstelligen Betrag pro Jahr indirekt vom Steuerzahler kassiert, läßt der Freistaat sie mehr oder weniger alleine schalten und walten. Als Ergebnis folgt nicht nur hier: Die Infrastruktur muß in die Hand des Freistaats Bayern übergehen.

## **Baustellenfahrpläne**

Die Baustellenfahrpläne bieten immer mehr Grund zur Sorge. Die Lasten aus Baustellen werden immer stärker den Fahrgästen aufgeladen. So sollen die Fahrgäste lange Umwege machen, um eine Fahrkarte zu kaufen, auch wenn der Bus nicht am Bahnhof hält. Auch Umfang und Intensität der Baustellen steigt an. Gerade im Großraum München wäre es sinnvoll, U-Bahn, Tram und Bus stärker in die Ersatzfahrpläne einzubeziehen. Reine Eisenbahnfahrkarten sollten bei Baustellen immer und nicht nur im Ausnahmefall in den städtischen Verkehrsmitteln gelten.

Entsprechend haben wir uns mehrfach an Unternehmen und Aufgabenträger gewandt, und eine Verbesserung eingefordert.

## **Besuch aus Großbritannien**

Mitte Mai besuchten 19 Mitglieder von Railfuture für eine Woche München. Railfuture ist der britische Fahrgastverband und wie PRO BAHN Mitglied im europäischen Fahrgastverband EPF (European Passengers' Federation). Bei diesem Treffen wurden Erfahrungen aus den jeweiligen Ländern ausgetauscht und aktuelle Bahnprobleme diskutiert. Interessant: In Großbritannien wurden während der letzten 50 Jahre 350 Bahnhöfe wiedereröffnet.

## **„Schwabenstreich München“**

Die Protestaktionen gegen den Abriß des Stuttgarter Hauptbahnhofs sind vor einem guten Jahr auch in München angekommen. Da PRO BAHN Mitglied im Bündnis gegen Stuttgart 21 ist, haben wir uns natürlich auch in München beteiligt. Jeden Montag um 19 Uhr findet der Schwabenstreich statt, der jeweilige Ort ist in der PRO BAHN Post veröffentlicht.

## **Bedarfsplanüberprüfung: Am Bürger vorbei**

Im Herbst letzten Jahres wurde die „Bedarfsplanüberprüfung“ veröffentlicht. Hinter diesem Wort verbirgt sich eine Studie, in der der Bund berechnen läßt, wo neuen Schienenstrecken gebaut werden sollten. Symptomatisch ist, dass dort ohne Rücksicht auf die lokalen Gegebenheiten ein theoretisches Optimum gesucht wird.

Aus dem Ignorieren der Bedürfnisse vor Ort werden die nächsten Großprojekte entstehen, die dann heftigen Bürgerprotest erzeugen. Als Ergebnis aus den hohen Kosten des Münchner S-Bahn-Tunnels wurden zudem die eigenen S-Bahn-Gleise zwischen München und Markt Schwaben gestrichen.

Wir haben als Lesehilfe einzelne Ergebnisse der achthundertseitigen Studie aufgearbeitet und veröffentlicht. Zudem haben wir Politiker im Raum Rosenheim informiert, dass die Stadt Rosenheim vom Fernverkehr auch ins Inntal abgehängt werden soll. Zielorientierter wäre es, wenn frühzeitig Bund und Freistaat gemeinsam mit Bürgern und Gemeinden eine gemeinsame und umsetzbare Lösung erarbeitet wird.

## **Stadtbus Freising**

Im Februar wurde bekannt, dass die Stadtbusse in Freising ab April anders fahren sollen. Unter anderem wurde der Takt reduziert, damit passen die Stadtbusse nicht mehr zur S-Bahn und dem Regionalverkehr. In einer Stellungnahme an die Stadtverwaltung haben wir dies kritisiert, und unsere Kritik auch öffentlich gemacht.

Dass die Art und Weise der Geldverteilung im MVV für den Stadtbusbetreiber Umsteiger wesentlich unattraktiver macht als Binnenfahrgäste, ist nicht

hilfreich. Eine Änderung würde allerdings die Wahrnehmung der politischen Verantwortung für den MVV-Tarif bedingen.

### **MVG bei PRO BAHN: Wegeleitsystem**

Klaus Schrickler von der MVG stellte bei der Stadt- und Kreisgruppensitzung München im Juni gut zwei Stunden das neue Wegeleitsystem vor. Über Vor- und Nachteile wurde diskutiert sowie verschiedene kleine Punkte zum „Nachschärfen“ angesprochen.

### **Automatenschulung**

Dieses Jahr hat die Deutsche Bahn flächendeckend eine neue Generation von Fahrkartenautomaten ausgerollt, die nicht nur ihren Funktionsumfang deutlich ausweiten, sondern sich auch von der Bedienoberfläche her vollständig von den Vorgängermodellen unterscheiden. Alle Eingaben erfolgen über einen Berühr-Bildschirm, menügesteuert soll den Fahrgast zum gewünschten Fahrschein geleitet werden. Leider wurde meist auch die Anzahl der Automaten verringert.

Schon bald hat sich gezeigt, dass nicht alle Fahrgäste mit der Bedienung der Automaten zurechtkommen, insbesondere Menschen, die mit Computern wenig vertraut sind. Helmut Lerche hat sich des Problems angenommen, sich in die Technik der Geräte eingearbeitet und ein Schulungsprogramm entwickelt. Die ca. 1-stündigen Einführungen wurden mittlerweile schon an 12 Bahnhöfen im Werdenfels-Takt sowie bei Veranstaltungen wie dem „Tag der Familie“ in Weilheim durchgeführt.

Für jeden Bahnhof gibt es zusätzlich ein individuelles Merkblatt mit den wichtigsten Tipps und Tarifangeboten, das die Teilnehmer mit nach Hause nehmen können. Die Schulungen werden über die Medien angekündigt und locken zwischen 10 und 25 Teilnehmer an, sodass im Lauf des Sommer gut 200 Bahnkunden geschult werden konnten.

Als wichtiger Nebeneffekt konnte Helmut Lerche schon zahlreiche Fehler in der Software feststellen und an die Verantwortlichen bei der DB weitergeben. Es hat sich gezeigt, dass der Bedarf an Verbraucherberatung gerade bei den älteren Bahnkunden sehr hoch ist und PRO BAHN hier ein wichtiges Arbeitsfeld vorfindet.

### **Bayerische Oberlandbahn**

Bis zum Redaktionsschluss dieses Hefts ist immer noch unklar, ob die Verkehrsleistungen auf dem Netz der Oberland ab 2013 im Wettbewerb oder direkt vergeben werden sollen. Die bayerische Staatsregierung muss hierzu eine Entscheidung herbeiführen.

Unabhängig von dieser hoch politisierten Frage hat der Fahrgastbeirat der BOB Vorstellungen entwickelt, wie die Zukunft des Nahverkehrs im Oberland aussehen soll, und drängt auf nachhaltige Verbesserungen. Oberste Priorität hat die Ausweitung der überlasteten Kapazitäten. Unter der Federführung von PRO BAHN hat der Beirat ein Arbeitspapier erarbeitet, das mögliche Varianten bei der Betriebsführung aufzeigt und bewertet. Das Papier betrachtet ganzheitlich den öffentlichen Verkehr im Oberland und fordert daher eine Einbeziehung des regionalen Busverkehrs in den Bayern-Takt sowie eine Neuordnung der mittlerweile recht unübersichtlichen Tariflandschaft.

Das Papier hat derzeit noch den Status eines Arbeitspapiers und wird in nächster Zeit auch als Positionspapier veröffentlicht.

### **Barrierefreier Ausbau der Bahnhöfe**

Immer noch sind wichtige Umsteigestationen in Oberbayern wie Freilassing oder Weilheim nicht barrierefrei ausgebaut. Weder DB Station & Service noch das Bayerische Wirtschaftsministerium sehen sich in der Lage, eine klare Aussage zum Termin der längst überfälligen Baumaßnahmen zu machen.

Am Weilheimer Bahnhof wurden nun statt der Erhöhung der Bahnsteige Ausbesserungsmaßnahmen an den 20 Zentimeter hohen Bahnsteigkanten vorgenommen. Dies lässt befürchten, dass die unhaltbaren Zustände weiter anhalten werden und der Bahnhof Weilheim nicht in die Mittelfristplanung 2013 bis 2018 aufgenommen wird. Eine breit angelegte Unterschriftenaktion der lokalen Agenda 21 (initiiert durch eine Pressemitteilung von PRO BAHN) und eine von PRO BAHN an den Landtag gerichtete Petition wurden zwar wortreich, aber in der Sache ausweichend beantwortet.

Dafür ist aber der Umbau des Bahnhofs Tutzing bis zur Einführung des neuen Werdenfels-Takts im Jahr 2013 von allen verantwortlichen Stellen abgesegnet und finanziert.

### **Informationsstände**

Im Jahr 2011 war PRO BAHN unter anderem mit Informationsständen bei „Da sein für München“, dem August-Dampfwochenende der Bahnstrecke Endorf – Obing, beim Weilheimer Tag der Familie sowie beim Umweltfest der Stadt Rosenheim vertreten. Im weiteren Verlauf steht noch ein Stand bei 150 Jahre Nahverkehr in München Ende Oktober sowie die Eröffnung der Trambahn nach St. Emmeram in Dezember bevor.

Ein Dankeschön gilt allen, die sich in ihrer Freizeit um Organisation und Durchführung gekümmert haben.

## 10 Jahre Stillstand: Transrapid, 2. Tunnel, Olympia, ...

2001 schrieb PRO BAHN zur S-Bahn: „Wir brauchen eine vernünftige Lösung so bald wie möglich und nicht eine noch dreimal nachzubessernde Tunnellösung in 25 Jahren (wobei sicher auch alle Nachbesserungen mit Kostensteigerungen verbunden sind).“ Diese Aussage wollte die Politik nicht glauben – aber sie ist bittere Wirklichkeit.

Seit der „Entscheidung“ 2001 von Verkehrsminister Wiesheu und Oberbürgermeister Ude haben wir 10 Jahre Stillstand hinter uns. Keine weiteren Gelder mehr für den Ausbau der S-Bahn und des Schienenverkehrs, alles verfügbare Geld wurde zuerst für den Transrapid, dann für den zweiten S-Bahn-Tunnel reserviert. Als Folge sind beispielsweise die eigenen S-Bahn-Gleise nach Markt Schwaben gestrichen, der Ausbau der S4 nach Geltendorf auf den St. Nimmerleins-Tag verschoben.

Beim Transrapid wird jetzt auch offiziell zugegeben, dass er untauglich ist. Beim zweiten S-Bahn-Tunnel winden sich die Verantwortlichen: Das Datum für das Vorliegen der Finanzierung wird immer wieder nach hinten geschoben, die Aussagen des Bundes, kein Geld zu haben, werden beiseite gewischt.

Damit passiert: nichts.

Verpaßt wurde die Chance, schnell etwas für die Fahrgäste zu tun. Verpaßt wurde die Sanierung des Bahnhofs Laim. Verpaßt wurde auch der Ausbau des Südrings. Verpaßt wurden eigene S-Bahn-Gleise an Außenstrecken. Verpaßt wurde schlicht, vernünftige Verkehrspolitik zu machen.

Doch das dramatische ist nicht alleine die Fehlentscheidung 2001. Denn allen Amtsnachfolgern bis heute fehlt der Mut, eine Korrektur herbeizuführen.

Obwohl viele Leute mit offiziellem Amt inoffiziell mittlerweile deutlich ansprechen, dass das Projekt zweiter Tunnel nur noch eine Belastung der Verkehrspolitik ist, sind offizielle Verlautbarungen „auf Linie“. MVV, Regionaler Planungsverband oder auch diverse kommunale Gremien loben kritiklos den Tunnel über alles, teilweise in vorauseilendem Gehorsam gegenüber ihren Dienstherren und anderen Stellen, deren Wohlwollen errungen werden soll. Damit verstoßen sie eklatant gegen ihren Auftrag, im Sinne der Bürger zu handeln. Wer sich nur als verlängerter Arm von Ministerium und Münchner Stadtpitze versteht, sollte sich in die städtische und ministerielle Bürokratie eingliedern lassen – das würde zumindest Organisationskosten und unnötige Chefgehälter einsparen. Bei der Lobhudelei für Prestigeobjekte geht jeder Maßstab verloren. Auch mit mehr Hochglanz wird ein zum Scheitern verurteiltes Projekt nicht zu einem erfolgreichen.



Durch die Aufladung des Projekts 2. Tunnel mit so vielen Superlativen hat sich die Politik mittlerweile schwer gemacht, einen gesichtswahrenden Abgang zu finden. Dabei gab es Gelegenheiten dazu mehrfach, beispielsweise nach dem Olympia-Aus. Oder dem Bekenntnis des Bundesverkehrsministeriums, kein Geld für dieses Projekt zu haben.

Früher wurden Konflikte als Ringen um die beste Lösung verstanden. Parteiübergreifend wurde Argumente für und gegen Varianten diskutiert, neue Varianten erarbeitet, Studien gemacht, um dann mit einem gemeinsamen, umsetzungsfähigen und finanzierbaren Vorschlag zu enden. Im Wissen einer ernsthaften Diskussion konnte dann auch eine Umsetzung erreicht werden, dies hat die grossen Fortschritte der Münchner Verkehrspolitik ermöglicht.

Doch mittlerweile ist die Diskussion auf den Kopf gestellt: Zuerst wird von oben eine Entscheidung gefällt. Dann wird mit Gefälligkeitsgutachten der Entscheidung „alternativlos“ und „unumkehrbar“ attestiert. Reicht dies nicht aus, dann werden Ergebnisadressen eingefordert. Durch Koalitions- und Parteiräson sehen dann Abstimmungsergebnisse so aus, als würde eine grosse Mehrheit hinter den Projekten stehen. Dadurch entfernt sich diese Schein-Diskussion immer weiter von der Wirklichkeit.

Leider muss jedoch hier nicht der fühlen, der nicht hören will. Sondern die Fahrgäste müssen unter der Realitätsferne weniger Politiker leiden.

Andi Barth

## **Stadtstrecke Wasserburg: Torso ohne Kopf?**

24 Jahre nach der „vorübergehenden“ technischen Stilllegung der Strecke Wasserburg Bahnhof–Wasserburg Stadt will nun der Wasserburger Stadtrat einen Schlussstrich unter die 109-jährige Geschichte der 4 km langen Strecke ziehen: Die Stadt – seit einigen Jahren Eigentümer und Infrastrukturbetreiber – beschloss Ende Juli überraschend mit 18 zu 7 Stimmen, die Strecke zu entwidmen. Dies nach einem Gutachten, das die Fahrgastzahlen nach unten und die Kosten nach oben korrigiert hatte. Das lustlose und merkwürdige Gutachten erzeugte allerdings nicht nur bei Bahnfreunden Kritik (siehe PRO BAHN Post). Es ignorierte auch Potentiale wie den Tourismus oder den Schülerverkehr auf der Schiene.

Einige Stadträte sahen die Notwendigkeit zu bestreiten, dass die Entwicklung auf Druck des größten Gewerbesteuerzahlers erfolgen sollte, der Firma Meggle. Das Firmengelände der Großmolkerei erstreckt sich auf beide Seiten der Bahn. Die Bahntrasse ist Meggle deshalb schon lange ein Dorn im Auge. Offiziell geht es der Firma seit dem Dammrutsch nur um „Planungssicherheit“.

Der Kampf um den „Filzenexpress“, die Bahnstrecke Ebersberg–Wasserburg, reicht in die 1980-er Jahre zurück. Mit vielen Aktionen konnte PRO BAHN die noch von der Bundesbahn geplante und seitdem drohende Stilllegung der Strecke verhindern. Ziel von PRO BAHN war jedoch immer die Modernisierung der vollständigen Strecke bis Wasserburg Stadt zum Nutzen der Fahrgäste. Um die Sinnhaftigkeit zu erkennen, genügt ein Blick auf die Landkarte: Die Strecke endet kurz vor ihrem größten Fahrgastpotential und ohne die letzten 4 km ist sie nur ein Torso. Mehr noch, die historische Innenstadt erstickt im Autoverkehr, Touristen scheuen das Umsteigen in einen lokalen Bus. Doch ein 60.000 Euro teures Gutachten brachte den gewünschten Persilschein, um das Ende der Strecke zu beschließen.

Die längst vom Freistaat Bayern in die Wege geleiteten Ausbaumaßnahmen, etwa der Kreuzungsbahnhof Steinhöring, und der vom Freistaat bestellte Stundentakt spielten da keine Rolle. Auch nach mehr als 20 Jahren Schienenersatzverkehr ist es der Stadt nicht gelungen, eine attraktive Busanbindung an den jetzigen Endpunkt „Wasserburg Bahnhof“ in Reitmehring zu schaffen. Der zeitliche Aufwand für Fahrgäste Richtung München beträgt bis zu 25 Minuten für die ersten 4 km! Mit der endgültigen Stilllegung würden die Stadträte vielleicht ein lästiges Dauerthema der Tagesordnung los, die Verkehrsprobleme der Stadt lösen sie so sicher nicht.

Auffällig ist, dass Wasserburg in den letzten Jahren, insbesondere nach dem viel zu frühen Tod des Mentors der Stadtstrecke, Stadtrat Ludwig Scheidacher, politisch nichts mehr für seine Bahn unternommen hat. Während anderswo die Politik alles an Abgeordneten und Landräten mobilisiert, um Druck auf Aufgabenträger und Zuschussgeber auszuüben, war in Wasserburg Funkstille. Als PRO BAHN den Bürgermeister im Mai 2009 in einem Brief darüber informierte, dass der Freistaat neuerdings bereit ist, bei Reaktivierungen unter bestimmten Voraussetzungen Zugleistungen zu bestellen und so laufende Einnahmen für die Infrastruktur zu garantieren, war das dem Bürgermeister nicht mal eine Eingangsbestätigung wert. Enttäuschend für ehrenamtlich aktive Bürger, die seiner Stadt die Schienenanbindung gerettet haben. Kenner der Situation hatten einen kurzen Draht zwischen Meggle, der IHK und dem früheren Verkehrsminister Wiesheu ausgemacht, dessen Ministerium auch immer gewaltig Stimmung gegen die Stadtstrecke machte. Spötter meinen, dass nicht nur die Architektur der Stadt Wasserburg südländisch geprägt ist.

Es ginge auch anders. Das hat jüngst die Ilztalbahn bewiesen: Ein vergleichbarer Dammrutsch wurde dort für den Bruchteil der in Wasserburg behaupteten Summe repariert. Eine Gruppe von Bahnfreunden in Wasserburg hat daher das Ziel der Reaktivierung der Stadtstrecke noch nicht aufgegeben und will für die Wiederherstellung der Infrastruktur kämpfen. PRO BAHN unterstützt diese Aktivitäten. Dieser Kampf kann sich noch lange hinziehen. So

lange hat die Firma Meggle auch nicht die gewünschte Planungssicherheit. Auch dies ist dem Stadtrat mit 18 zu 7 Stimmen entgangen.

Ob doch noch die Vernunft siegen und eine fahrgastfreundliche und zukunftsorientierte Lösung gefunden wird? Wir bleiben am Ball und werden weiter kämpfen.

Norbert Moy / Andi Barth

## ÜFEX statt Nahverkehr

Seit einiger Zeit geistern sogenannte „ÜFEX“ – Überregionaler Flughafenexpress durch die politische Diskussion. Ohne Blick auf Fakten sind diese auf einmal zur Wunderwaffe zur Lösung aller Verkehrsprobleme avanciert.

Bei nüchternen Betrachtung sind diese erstmal Regionalzüge, die aus der Region zum Flughafen fahren sollen. Zusätzlich sollen zumindest einige dieser Züge auch den zweiten S-Bahn-Tunnel nutzen und damit die Münchner Innenstadt erreichen. Klingt erstmal gut, aber bei näherer Betrachtung gibt es etliche Probleme. Der einzige echte Nutznießer dürfte der Flughafen München sein, den Fahrgästen wird dagegen Schaden zugefügt.

Die übermäßige Flughafenzentrierung zeigt sich darin, dass in den ersten Plänen Nahverkehrszüge aus Ulm und Augsburg nicht den Hauptbahnhof erreichen, sondern von Pasing aus zum Flughafen fahren sollten. Im Vergleich der Fahrgastzahlen von Flughafen und Stadtzentrum zeigt diese Überlegung eine groteske Überhöhung der Bedeutung des Flughafens.

Doch auch technisch gesehen gibt es erhebliche Probleme:

Während der S-Bahn-Tunnel auf eine Bahnsteighöhe von 96cm ausgelegt ist, ist der Regionalverkehr auf 55cm - 76cm ausgelegt. Dies führt entweder zu Stufen im S-Bahn-Tunnel. Oder zu Stufen an allen Stationen außerhalb. Oder dazu, dass in halb Bayern die Bahnsteige umgebaut werden müssen. Oder aber der Verzicht auf gleichzeitiges Ein- und Aussteigen („Spanische Bahnsteige“) wie an der heutigen Stammstrecke, mit entsprechenden negativen Folgen für Kapazität und auch Kundenfreundlichkeit.

Doch nicht nur die Bahnsteighöhe macht den Tunnel für den Nahverkehr untauglich: Auch mit einer Bahnsteiglänge von 210 Metern entspricht er nicht den Standards für Nahverkehrszüge. Die Meridianzüge, die ab 2013 von Rosenheim nach München fahren, werden über 300 m lang sein. Die Idee, künftig statt dessen Doppelstockzüge zu verwenden, wurde bereits vor etlichen Jahren wegen der sehr langen für Ein- und Ausstiegszeiten verworfen. Und bei Nahverkehrszügen, die viel seltener als die S-Bahn fahren, wird auch mehr Platz für wartende Fahrgäste auf den Bahnsteigen gebraucht. Dies

alles bedingt eine komplette Umplanung des Tunnels, und ist nicht einfach nur „ein anderer Zug“.

Auf alle diese Fragen gibt es bis heute keine Antwort, nur beredtes Schweigen.

Im Ergebnis bleibt, dass hier Dinge vermischt werden, die nicht zusammengehören. Ein Nahverkehrstunnel in München wäre sicherlich möglich und hätte auch seine Reize – aber dies wäre ein komplett anderer Tunnel als der jetzt geplante S-Bahn-Tunnel und würde das Tunnelprojekt zurück auf den Anfang stellen. Ein Anpassen der Bahnsteighöhe der S-Bahn auf 76cm wäre sinnvoll gewesen – bevor die Erhöhung aller Bahnsteige im Außenbereich begonnen hätte. Wäre die Erreichbarkeit der U3/6 für den Regionalverkehr wirklich dem Freistaat von so hoher Bedeutung, dann wäre längst ein Haltepunkt Poccistraße für den Regionalverkehr geplant und gebaut.

So bleibt nur das Gefühl, dass die ÜFEX als Argument verwendet werden sollen, um dem S-Bahn-Tunnel und der Flughafenanbindung ein paar weitere Befürworter zu erschliessen. Doch die Widersprüche im Detail lassen keine positive Hoffnungen auf eine erfolgreiche und fahrgastgerechte Umsetzung über.

Andi Barth

## **Unterstützen Sie die Arbeit von PRO BAHN**

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

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

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

Außer PRO BAHN mit einer Spende zu unterstützen, kann man natürlich auch aktiv am Vereinsleben teilnehmen. Wir freuen wir uns über jeden, der bei unseren Treffen und Stammtischen vorbeischaut.

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