

Mit der Stadtbahn Land gewonnen



Stadtbahnfahrten am 8. Juli 2000 in Oberbayern

PRO BAHN
Ihr Fahrgastverband



Mit der Stadtbahn Land gewonnen Stadtbahnfahrten am 8. Juli 2000

1. Auflage, Dezember 2000

Zum Titelbild: *Das Titelbild zeigt die Begegnung des Saarbrücker Stadtbahnwagens in Murnau mit einem entgegenkommenden ICE.*

Verfasser: Andreas Barth
 Norbert Moy

Herausgeber: PRO BAHN Regionalverband Oberbayern e. V.
 Schwanthalerstraße 74
 80336 München
 Tel.: 089 - 53 00 31
 Fax: 089 - 53 75 66
 <http://www.pro-bahn.de/oberbayern/>

Titelphoto: Bernd Eisenschink

Photos im Innenteil: Edmund Lauterbach (Seiten 3, 5)
 Sammlung PRO BAHN (Seite 4)

Eigendruck im Selbstverlag

Alle Rechte vorbehalten. Nachdruck und Weiterverarbeitung nur mit vorheriger schriftlicher Zustimmung des Herausgebers.

Diese Broschüre ist im Internet unter
<http://www.stadtbahn-muenchen.de/fahrt-2000/> verfügbar.

Die Verfasser danken allen Mitarbeitern und Freunden von PRO BAHN, die durch Ideen und Arbeit bei Inhalt, Konzeption und Realisierung der Fahrt und dieser Broschüre geholfen haben. Unser ganz ausdrücklicher Dank gebührt dabei Bombardier und der Saarbahn, die uns das Fahrzeug zur Verfügung gestellt haben.

Inhaltsverzeichnis

1. Mit der Stadtbahn in die Region	3
2. Mit der Stadtbahn in und um München	5
A. Materialien zu Stadtbahnkonzepten und zur Fahrt	6
A.1. Mit der Stadtbahn Land gewinnen	6
A.2. Bahnlinie Murnau – Oberammergau: Modernisierung statt Rückbau . . .	8
A.3. Rettet die Außerfernbahn	10
A.4. Stadtbahn für München? Ein Tangentialsystem für den Münchner Norden	11
A.5. Stadtbahnvisionen: Moderner Schienenverkehr für das Münchner Umland	13
A.6. Öffentlicher Nahverkehr in München – Ende des Ausbaus oder neue Konzepte?	14
B. Reaktionen	16
B.1. Nun kämpft auch Industrie für die Außerfernbahn; Massiven Druck für die Aufrechterhaltung der Außerfernbahn macht nun auch die Tiroler In- dustrie. Bei einer Einstellung würden 8000 Lkw-Züge pro Jahr zusätzlich über den Fernpass rollen.; Tiroler Tageszeitung 8.7.2000	16
B.2. Werbung für blaue Stadtbahn als Lösung; Münchner Merkur vom 10. Juli 2000	17
B.3. Bahn frei für den Tram-Train; Süddeutsche Zeitung München-Teil vom 10. Juli 2000	18
B.4. Einstellung der Bahnlinie „ein Todesstoß für die Region“; Garmischer Tagblatt vom 10. Juli 2000	19
B.5. Der Bürgermeister will nun Taten sehen; Süddeutsche Zeitung Würmtal vom 11. Juli 2000	20
B.6. Götz will über Stadtbahn informieren; Neueste Nachrichten (Landkreis Würmtal) vom 13.07.2000	21
B.7. Begeistert vom „Tram-Train“; Stadtbahn könnte Verkehrsprobleme lösen; Neurieds Bürgermeister Götz fordert Machbarkeitsstudie; Süddeutsche Zeitung – 13. Juli 2000	22
B.8. Der SPD gefällt Stadt-Umland-Bahn; Aschheim soll Studie über Mach- barkeit erstellen lassen; SZ / Neueste Nachrichten (Lkr. München-Nord) vom 15.07.2000	23
B.9. Stadt-Umland-Bahn auf dem Abstellgleis?; Fürstenfeldbrucker Tagblatt vom 18. Juli 2000	24
B.10. Initialzündung gesucht; Süddeutsche Zeitung Würmtal vom 18. Juli 2000	25
B.11. München explores the Stadtbahn options	26

1. Mit der Stadtbahn in die Region

Unter dem Motto „Mit der Stadtbahn Land gewinnen“ veranstaltete PRO BAHN am 8. Juli eine ungewöhnliche Sonderfahrt: Mit einem neu ausgelieferten Stadtbahnwagen, den der Hersteller Bombardier und die Saarbahn PRO BAHN zur Verfügung stellen, bereiste der Fahrgastverband die Strecke München – Garmisch-Partenkirchen – Griesen. Lokale Entscheidungsträger und interessierte Fahrgäste waren zur kostenlosen Probefahrt eingeladen. Das moderne Schienenfahrzeug sollte die Aufmerksamkeit auf die zwei Sorgenkinder der Region lenken:

Die Bahnlinien Murnau – Oberammergau und die Ausserfernbahn Garmisch – Griesen – Reutte i.Tirol – Kempten. Beide Strecken sind sanierungsbedürftig, eigentlich zu langsam und nach Aussage ihrer Betreiber unwirtschaftlich.

Nach dem Rückbau eines Kreuzungsgleises gibt es auf der Strecke Murnau – Oberammergau keine freie Trasse für Sonderzüge. Die noch vorhandene Kreuzungsmöglichkeit liegt für attraktive Fahrtzeiten falsch, die Strecke ist die langsamste Nebenstrecke mit Personenverkehr in Bayern. So blieb PRO BAHN eine Fahrt von Murnau nach Oberammergau mit dem Saarbahnwagen verwehrt. Aber auch das Angebot, mit dem Stadtbahnwagen die planmäßige Regionalbahn zu ersetzen, wurde abgelehnt: Nachdem für Oberammergau der Einsatz des ET 426 vorgesehen

ist, wollte die DB mit dem Stadtbahnwagen „nicht die falschen Erwartungen wecken“, ließ man PRO BAHN wissen. Während des so erzwungenen Aufenthalts in Murnau diskutierten öffentlich im Rahmen einer Pressekonferenz die Bürgermeister aus Murnau und Oberammergau und der Landtagsabgeordnete Johann Neumeier die aktuellen Bahnthemen im Werdenfels-Takt und bekräftigten die Forderung der Bevölkerung nach einer Sanierung und Beschleunigung der Bahnlinie nach Oberammergau. Doch die zinslosen Darlehen, die der Bund gewährt, rechnen sich nach Aussage der DB angesichts der hohen Investitionen nicht und werden deshalb erst gar nicht abgerufen.

Die Ausserfernbahn ist sogar akut von der Einstellung bedroht: Die Österreichischen Bundesbahnen (ÖBB) haben zum Juni 2001 die Aufgabe des Personenverkehrs angekündigt, obwohl der Verkehrsdienstvertrag mit dem Land Tirol erst im Jahr 2007 ausläuft. Auf dem deutschen Streckenabschnitt Garmisch – Griesen ist wiederum die elektrische Fahrleitung marode: Obwohl die Geldmittel für die Sanierung gesichert sind, hat DB Netz die angekündigte Einstellung des Personenverkehrs zum Anlaß genommen, die Oberleitung ab 9. Oktober 2000 abzubauen. Ob und wenn ja welche Züge

<i>bestellter Fahrplan</i>		
<i>Bahnhof</i>	<i>an</i>	<i>ab</i>
<i>Murnau</i>	<i>9.40</i>	<i>13.30</i>
<i>Garmisch</i>	<i>14.02</i>	<i>14.43</i>
<i>Griesen</i>	<i>15.00</i>	<i>15.30</i>
<i>Garmisch</i>	<i>15.47</i>	<i>16.00</i>
<i>Murnau</i>	<i>17.03</i>	<i>17.20</i>
<i>München</i>	<i>18.39</i>	



Pressekonferenz in Murnau

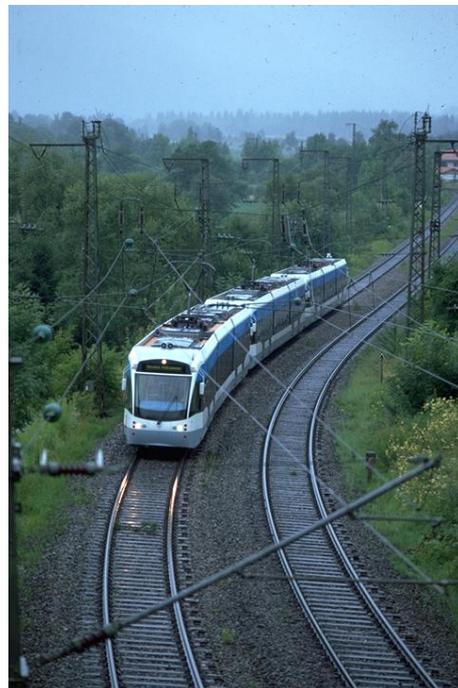
danach die Strecke befahren, steht jedoch in den Sternen, den weder ÖBB noch DB können (und wollen) geeignete Dieselfahrzeuge bereit stellen. Betroffen ist auch der Güterverkehr: bis 800 Tonnen werden täglich von Reutte nach Innsbruck gefahren, eine Verdieselung des Güterverkehrs scheiterte schon vor Jahren kläglich.

Angesichts der kurzen Einladungsfrist waren viele der geladenen Gäste wegen Terminkollisionen an einer Teilnahme verhindert. Umso erfreulicher war es, dass sich für die Kundgebung in Griesen viele Gäste aus Tirol Zeit genommen hatten: Landtagsabgeordnete von drei Parteien, Bürgermeister, Vertreter der Tiroler Landesregierung und der Wirtschaft waren gekommen, um ihren Willen zum Erhalt der Außerfernbahn deutlich zu machen und eine Probefahrt im Stadtbahnwagen zu unternehmen. Sicherlich war die Veranstaltung nur ein erster Anfang, um die drohende Stilllegung der Außerfernbahn zu verhindern. Und auch das schicke Fahrzeug hat bei allen Beteiligten Erwartungen geweckt auf eine zukunftsfähige Außerfernbahn, ja sogar Begeisterung für die Bahn.

„Wir wollen zeigen, dass auch in der Region attraktiver Schienenverkehr möglich ist und welche Möglichkeiten moderne Bahntechnik bietet“, so der oberbayerische PRO BAHN-Vorsitzende Norbert Moy auf der Pressekonferenz. Beispielsweise könnten die Stadtbahnwagen mit einem zusätzlichen Dieselmotor ausgerüstet die Strecke Garmisch - Kempten ohne Umsteigen bedienen und in Kempten als echte Stadtbahn über den heutigen Bahnhof hinaus in die Innenstadt fahren.

Dieses Projekt wird bereits ernsthaft diskutiert. Solche pfiffigen und innovativen Lösungen stärken den öffentlichen Verkehr und erhöhen die Lebensqualität in der Region.

Daß die Wirtschaftplanung der Bahn der Innovation oft entgegensteht, zeigte die Rückfahrt nach München. Ausgerechnet in den Bahnhöfen Farchant und Ohlstadt, die DB Netz für überflüssig hält und zurückbauen will, hat der Sonderzug entgegenkommende Züge gekreuzt.



Stadtbahn bei Hechendorf auf der Strecke München – Garmisch

2. Mit der Stadtbahn in und um München

Am 8. Juli war die Stadtbahn nicht nur im Oberland, sondern demonstrierte auch im Großraum München die Vorteile einer innovativen Lösung der Verkehrsprobleme. Die Fahrt führte vom Hauptbahnhof über den Ostbahnhof (leider ohne den von der DB dort zugesagten Halt). Rasch wurde über den Nordring der Bahnhof Moosach erreicht. Von dort aus fuhr die Stadtbahn weiter nach Laim und über die Sendlinger Spange zum IGA-Park. Nach kurzem Aufenthalt ging die Fahrt weiter über Mittersending zurück zum Hauptbahnhof.

<i>bestellter Fahrplan</i>		
<i>Bahnhof</i>	<i>an</i>	<i>ab</i>
<i>Hauptbahnhof</i>		18.50
<i>Ostbahnhof</i>	19.03	19.05
<i>Moosach</i>	19.34	19.38
<i>IGA-Park</i>	19.53	19.58
<i>Hauptbahnhof</i>	20.16	

Das moderne Fahrzeug fand bei Fahrgästen, Politik und der Presse ausnahmslos positive Resonanz. Diese Fahrt lenkte die Aufmerksamkeit auf zwei wichtige Projekte der Münchner Verkehrspolitik: Stadtbahn-Nordring und Sendlinger Spange.



Hier in Moosach könnten Stadt- und Trambahn verknüpft werden

Als Folge der Rundfahrt gab es mehrere positive Zeitungsartikel zur Stadtbahn. Die zahlreich mitfahrende Prominenz konnte sich ebenso wie die Bevölkerung einen eigenen unmittelbaren Eindruck von der Stadtbahn verschaffen. Die Attraktivität und das Potential des Systems wurde für viele besser verständlich, das Thema Eisenbahn und öffentlicher Nahverkehr positiv wahrgenommen.

■ **Mit der Stadtbahn Land gewinnen**

Ohne Umsteigen und Wartezeiten von Haus zu Haus; diesen Vorteil des Individualverkehrs mit den Vorzügen des Öffentlichen Verkehrs zu verbinden war die Idee, die am Anfang stand. Die konventionelle Straßenbahn wurde weiterentwickelt, verließ, wo immer es möglich war, die Straßen, wurde schneller, größer, komfortabler. Der "großen" Eisenbahn ähnlich geworden, wechselte sie zum Teil sogar auf deren Gleise und fuhr weit hinaus auf's Land.

■ **Von Karlsruhe in die Welt**

Besonders die Entwicklung in Karlsruhe sorgte weltweit für Aufsehen und gab dem Öffentlichen Verkehr neue Impulse. Die dort eingesetzten Fahrzeuge sind juristisch und technisch Zwitter zwischen Trambahn und "richtiger" Eisenbahn. Stillgelegte Strecken wurden reaktiviert; die Region boomt. Heute fahren Stadtbahnen als Regional-S-Bahn über das Land und verbinden Karlsruhe mit entfernten Städten wie Rastatt oder Heilbronn. Die Systeme in Karlsruhe, Saarbrücken und Kassel sind Vorzeigeprojekte, an denen sich Bahnen und Verkehrsbetriebe in der ganzen Welt orientieren.

■ **Einstieg auf niedrigem Niveau**

Viele Stadtbahnwagen haben – ähnlich wie die Münchner S-Bahn – Einstiegshöhen von knapp einem Meter. Dies entspricht der Technologie der 70er-Jahre, als moderne Stadtbahnen in verschiedenen Regionen erstmals eingesetzt wurden. Die heutige Technologie erlaubt bei gleicher Leistungsfähigkeit Einstiegshöhen von etwa 40 cm. Für die niedrigen Bahnsteige auf vielen Zweigstrecken sind solche Fahrzeuge eine ideale Lösung, da dort nun ebenerdig eingestiegen werden kann. Reine S-Bahnhöfe mit Hochbahnsteigen können baulich so ergänzt werden, daß die Stadtbahn auch dort halten kann. Hierfür bietet sich beispielsweise die Verlängerung des Bahnsteigs durch einen niedrigeren Teil oder – wenn der Platz vorhanden ist – eine zusätzliche, parallel liegende, niedrige Bahnsteigkante an.

■ **Schnell und komfortabel**

Dank guter Beschleunigung und einer Höchstgeschwindigkeit von 100 km/h können auf Stadtbahnstrecken zusätzliche Haltestellen eingerichtet werden, ohne die Fahrzeit zu verlängern. Für die Kunden bedeutet das kürzere Wege zum Bahnhof und insgesamt eine Verringerung der Reisezeit.

■ **Angemessener Betrieb auf Zweigstrecken und in Regionalnetzen**

Stadtbahnen können nach den einfacheren Betriebsvorschriften für Straßenbahnen fahren. Das erlaubt die Kosten für Streckenausbau und -unterhalt zu senken. Bahnübergänge und Ausweichstellen sind einfacher zu sichern, unter anderem auch, weil die Fahrzeuge deutlich kürzere Bremswege haben. Die Modernisierung vorhandener Strecken wird preisgünstiger.

■ In den Ort anstatt vorbei

Darüber hinaus bieten Stadtbahnen die Möglichkeit, auch Gemeinden und Ortsteile anzubinden, die abseits der bisherigen Bahnstrecken liegen. Neue Strecken zur Erschließung können aufgrund des einfacheren Betriebes und des geringen Gewichts der Fahrzeuge zu niedrigeren Kosten erstellt werden. Im Einzelfall ist es möglich, daß die Stadtbahn im Ortsbereich wieder zur Straßenbahn wird.

■ Stadtbahn in Bayern

In verschiedenen Regionen Bayerns gibt es Vorschläge und Planungen für Stadtbahnen oder stadtbahnähnliche Verkehre: Stadtbahnkonzept für München, "RoRegio" in Rosenheim, Regionalbahn Kempten, Regionalbahn Landsberg – Kaufering, Ideen für ein Stadtbahnssystem in und um Ingolstadt, Stadt-Umland-Bahn Erlangen / Nürnberg.

Literatur

- E. Lauterbach, A. Barth: Stadtbahn – Ein ergänzendes Verkehrssystem für München und sein Umland; PRO BAHN Oberbayern e.V.
- Vieregg-Rössler GmbH: Bau und Betrieb von Schienenstrecken nach BOStrab statt EBO – Eine Chance für Liniennetz-Erweiterungen im Öffentlichen Personennahverkehr; PRO BAHN e.V.
- A. Barth, E. Lauterbach: Perspektive 2010 – Münchner Stadtverkehr mit Zukunft; PRO BAHN Oberbayern e.V.

Verantwortlich:

PRO BAHN Oberbayern e. V.

Schwanthalerstraße 74, 80336 München

Tel.: 089 - 53 00 31 / Fax: 089 - 53 75 66

<http://www.pro-bahn.de/oberbayern/>

PRO BAHN 
Ihr Fahrgastverband

PRO BAHN – Vorfahrt für Bahn und Bus

PRO BAHN vertritt als Verbraucherverband die Interessen der Fahrgäste öffentlicher Verkehrsmittel. Neben der Verbraucherberatung sieht PRO BAHN seine Aufgabe in der Information über Verkehrspolitik aus Sicht der Fahrgäste. Ziel von PRO BAHN ist ein preiswertes, übersichtliches, schnelles und komfortables Angebot bei Bahn und Bus.

PRO BAHN entwickelt Konzepte zum Öffentlichen Verkehr und wirkt aus Sicht der betroffenen Kunden an deren Umsetzung mit. PRO BAHN arbeitet auf allen Ebenen mit Verkehrsbetrieben und Verantwortungsträgern in Politik und Verwaltung zusammen.

PRO BAHN trägt, unter anderem durch Herausgabe verschiedener Veröffentlichungen, dazu bei, daß in der Bevölkerung ein positiver Bewußtseinswandel in Fragen des Öffentlichen Verkehrs stattfindet.

PRO BAHN ist ein gemeinnütziger, eingetragener Verein und parteipolitisch unabhängig. Der Verband hat, gemeinsam mit den angeschlossenen Verbänden, bundesweit etwa 5000 Mitglieder und gliedert sich in Landes- und Regionalverbände. Zahlreiche kommunale Gebietskörperschaften und Wirtschaftsunternehmen unterstützen PRO BAHN als Fördermitglieder.

PRO BAHN

Oberbayern

Gemeinnütziger Fahrgastverband



Bahnlinie Murnau – Oberammergau: Modernisierung statt Rückbau

Vor 100 Jahren innovativ – heute ein Sanierungsfall

Die Lokalbahn Murnau – Oberammergau schrieb Eisenbahn- und Technikgeschichte: Sie wurde als erste Vollbahn mit dem heute in weiten teilen der Welt gebräuchlichen Einphasenwechselstrom elektrifiziert und wurde so zum Vorreiter für die moderne elektrische Zugförderung.

100 Jahre nach dem ersten Zug ist von Innovationsgeist nichts mehr zu spüren: Murnau – Oberammergau ist heute die langsamste Zweigstrecke Bayerns, die 24 Kilometer Strecke werden in 40 Minuten zurückgelegt. Zulange hat sich der Betreiber auf dem damals Erreichten ausgeruht. Technisch ungesicherte Bahnübergänge und alte Signaltechnik vermindern die Reisegeschwindigkeit, die dringend sanierungsbedürftige Strecke muß immer wieder zu Reparaturzwecken oft mehrwöchig gesperrt werden. Am 21.6.2000 musste wegen hitzebedingter Gleislagefehler der Betrieb sogar für fünf Tage eingestellt werden.

Investieren ja, aber mit Verstand und Kundennutzen

Die Deutsche Bahn plant die Einführung neuer Elektrotriebwagen für 2001 und die Steuerung der Strecke über das elektronische Stellwerk in Garmisch. So erfreulich die Bereitschaft zu Investitionen auch ist, ohne Modernisierung der Streckeninfrastruktur wird auch der modernste Triebwagen zum Schneckentempo verdammt sein und kaum mehr Fahrgäste als heute auf die Schiene locken. Moderne Triebwagen bringen wenig, wenn sie genauso langsam fahren müssen wie die heute eingesetzten Züge.

Gesamtreisezeit verkürzen!

PRO BAHN Oberbayern fordert eine zwischen allen Beteiligten abgestimmte Strategie für den künftigen Betrieb auf der Strecke Murnau - Oberammergau. Nur ein Gesamtkonzept für Strecke und Betrieb kann den Kundennutzen schaffen, der langfristig den Erfolg der Nebenbahn Murnau – Oberammergau sichert. Die Gesamtreisezeit für den Fahrgast muß spürbar verkürzt werden, nicht nur durch Erhöhung der Fahrgeschwindigkeit, vor allem auch durch kürzere Umsteigezeiten in Murnau, beispielsweise durch folgende Maßnahmen

- Einrichtung einer weiteren Kreuzungsmöglichkeit im Bahnhof Altenau. Die Deutsche Bahn hat leider erst im August 99 die dort noch vorhandenen Gleise entfernt.
- Technische Sicherung oder auch Schließung nicht technisch gesicherter Bahnübergänge.
- Einrichtung einer Signaltechnik, die gleichzeitiges Einfahren der Züge erlaubt.

Die Zukunftsfähigkeit der Strecke ist weiterhin notwendig:

- Grundsaniierung der Gleisoberbaus. Streckensperrungen sollen langfristig nicht mehr notwendig sein.
- Vorhalten einer Gleisinfrastruktur, die auch das Verkehren von Sonderzügen oder die Kompensation von Verspätungen erlaubt. Das bedeutet, Kreuzungsmöglichkeiten in Bad Kohlgrub und in Altenau, sowie mindestens 2 Bahnsteiggleise in Oberammergau vorzusehen.

Der Gesetzgeber ist gefordert.

Die geforderten Verbesserungen könnten kostengünstiger mit der bei Privatbahnen angewandten Technik umgesetzt werden, die speziell auf Zweigstrecken abgestimmt ist. Die Deutsche Bahn muss ihr Vorschriftenwerk anwenden, das in vielen Bereichen gleichermaßen für Hauptstrecken gilt, für Strecken wie Murnau – Oberammergau jedoch überzogen ist und die Maßnahmen unnötig verteuert.

Aufgrund der Gesetzeslage werden Bundeszuschüsse – die für die Sanierung und damit für den Weiterbestand der Strecke unumgänglich sind – ausschließlich an die Deutsche Bahn gewährt.

Die Sanierung ist somit nur nach den teuren Standards der Deutschen Bahn zuschussfähig, aber gerade wegen dieser teuren Standards nach der internen Wirtschaftlichkeitsrechnung der Bahn gar nicht ausführungswürdig.

Die Katze beißt sich in den Schwanz – und die Bahnlinie Murnau – Oberammergau bleibt auf der Strecke.

PRO BAHN fordert: Finanzmittel müssen optimal eingesetzt werden, das investierte Geld muß dem Fahrgast nutzen. Die geltenden Betriebsvorschriften, Förderrichtlinien und Gesetze müssen schnellstmöglich vom Gesetzgeber überarbeitet werden.

PRO BAHN Oberbayern

Gemeinnütziger Fahrgastverband



Rettet die Außerfernbahn!

Schon im Herbst 2000 wird der letzte Zug zwischen Garmisch und Reutte fahren – wenn die deutsche Bahn und die österreichischen Bundesbahnen ihre Pläne durchsetzen. Nach der Ankündigung der ÖBB, den Betrieb zum 9. Juni 2001 einzustellen, wird die DBAG die schadhafte Fahrleitung zwischen Garmisch und Griesen nicht erneuern, sondern abreißen. Da keine Dieselfahrzeuge als Ersatz vorhanden sind, sollen schon ab 9. Oktober 2000 keine Züge mehr verkehren.

Bei Umstellung auf Busbetrieb wenden sich die meisten Fahrgäste vom öffentlichen Verkehr ab. Dies hat die Erfahrung mit den Schienenersatzverkehren der Außerfernbahn bereits gezeigt. Weiterhin sollen 800 Tonnen Güter dann täglich auf der Straße transportiert werden, sie belasten den sensiblen Alpenraum zusätzlich.

Gutachten: Beste Chancen für die Außerfernbahn

Die Interreg-Studie im Auftrag des Freistaats Bayern und des Landes Tirol zur Zukunft der Außerfernbahn zeigt jedoch, daß die Bahnlinie attraktiv und volkswirtschaftlich sinnvoll betrieben werden kann. Der Fahrgastverband PRO BAHN fordert daher die Umsetzung der notwendigen Maßnahmen sowohl in der Streckeninfrastruktur als auch bei der Vermarktung der Strecke:

Das muß sofort getan werden:

- Rücknahme der Stilllegungsabsichten und die Sanierung von Strecke und Fahrleitung. Die Finanzmittel hierfür liegen zum Teil schon bereit!
- Ergänzender Busverkehr statt teurer, schienenparalleler Buskonkurrenz.
- Wiederherstellung der Anschlussverbindungen in Garmisch und Reutte.

Mittelfristige Ziele sind:

- Verkürzung der Fahrzeit Garmisch – Kempten auf 2 Stunden und Einrichtung neuer Halte.
- Einführung des Stundentakts.
- Eine transparente Tarifgestaltung zwischen ÖBB und DB für die Außerfernbahn.
- Touristische Vermarktung als „Bahnerlebnis Karwendel- und Ausserfernbahn“.

Sollten die ÖBB an der Stilllegung festhalten, sollte Betrieb und Infrastruktur an ein anderes, zuverlässiges Eisenbahnunternehmen übergeben werden. Bis dahin muß die Strecke in intaktem Zustand vorgehalten und betrieben werden.

Die „neue“ Außerfernbahn mit Stadtbahnwagen

Wesentlicher Bestandteil des Konzepts wird die Wahl geeigneter Fahrzeuge sein. Der Stadtbahnwagen der „Saarbahn“ ermöglicht dank guter Beschleunigungswerte die gleichzeitige Verkürzung der Fahrzeit bei zusätzlichen Haltepunkten. Große Fensterflächen und der Blick nach vorne ermöglichen ungehinderten Genuß des Gebirgspanoramas und machen aus der Bahnfahrt ein Erlebnis für Touristen und Einheimische. Das leichte Fahrzeug schont den Oberbau und erlaubt einen wirtschaftlichen Betrieb. Die niedrige Fußbodenhöhe ermöglicht bequemen Einstieg auch für Mobilitätsbehinderte.

Mit der Stadtbahn bis in die Innenstadt von Kempten

In Kempten gibt es Untersuchungen, mit gleichartigen Stadtbahnwagen den abgelegenen Hauptbahnhof an die Innenstadt anzuschließen und die Züge auf DB-Schienen weiter in die Region fahren zu lassen. Die projektierte Ausrüstung des Stadtbahnwagens mit einem zusätzlichen Dieselmotor gestattet es, auch nicht elektrifizierte Strecken einzubeziehen. Damit wäre ein durchgehender umsteigefreier Betrieb auf der Außerfernbahn von der Innenstadt Kemptens bis Garmisch und sogar weiter bis Innsbruck möglich. Dies würde die Attraktivität dieser für Touristen und Einheimische gleichermaßen wichtigen Bahnlinie weiter steigern und damit helfen, die Straßen im sensiblen Alpenraum zu entlasten.

Stadtbahnvisionen

Abdruck eines Artikel von
Edmund Lauterbach und
Andreas Barth aus der
PRO BAHN Post 11/95

Moderner Schienenverkehr für das Münchner Umland

Im September fand in der Gemeinde Neuried eine Podiumsdiskussion darüber statt, wie die Verkehrsprobleme der Gemeinden im unmittelbaren Umfeld der Millionenstadt München zu lösen sind. An der Diskussion waren Politiker und Verkehrsexperten beteiligt - darunter auch Vertreter von PRO BAHN.

Neuried ist für die augenblickliche Verkehrssituation ein abschreckendes Beispiel, da sich hier jeden Morgen der Pendlerstrom in Richtung Landeshauptstadt wälzt - unter anderem auch zur P+R-Anlage der unmittelbar hinter der Stadtgrenze liegenden U-Bahn-Endhaltestelle Fürstenried West. Grundsätzlich bieten sich aus dieser Misere drei Lösungsmöglichkeiten an, die helfen können, einen großen Teil des Autoverkehrs auf öffentliche Verkehrsmittel zu verlagern. Dies wird am Beispiel des Gebietes um Neuried kurz dargestellt:

- Verlängerung der U-Bahn von Fürstenried West über Neuried ins Würmtal mit Anschluß an die S6. Das Optimum wäre hierbei eine unterirdische Führung in Neuried und Planegg um die Ortskerne unterfahren zu können. Zumindest in Neuried wäre jedoch auch eine oberirdische Umfahrung des Ortes möglich - mit entsprechend schlechterer Erschließungswirkung. In jedem Fall entstehen Investitions- und Betriebskosten in einer Höhe, die kein potentieller Kostenträger zu übernehmen bereit sein wird. Auf die Kosten von U-Bahn-Verlängerungen werden wir weiter unten am Beispiel der U6-Nord konkreter eingehen.
- Optimierung des Busnetzes als Zubringernetz zu S- und U-Bahn. Hier hat PRO BAHN in der Vergangenheit schon entsprechende Vorschläge gemacht, die auch teilweise umgesetzt wurden. Letztendlich kommt es jedoch immer wieder zu starken Behinderungen des Busverkehrs durch den Autoverkehr, so daß auch nur ein ungefähres Einhalten des Fahrplanes in der Hauptverkehrszeit unmöglich gemacht wird. Insgesamt ist ein Busnetz - auch wegen dieser Störungen - nicht attraktiv genug, um Autofahrern ein Umsteigen auf den öffentlichen Verkehr reizvoll erscheinen zu lassen. Einschränkungen des Autoverkehrs um den Bussen ein ungestörtes Durchkommen zu ermöglichen sind zur Zeit im notwendigen Umfang politisch nicht durchsetzbar.
- Schaffung eines eigenständigen schienengebundenen, oberirdischen Verkehrssystems („**Stadtbahn**“) als Zubringer zu S- und U-Bahn und zur Erschließung der Ortschaften im Umfeld des Landeshauptstadt. Hierdurch können nicht nur die Pendlerströme aufgefangen werden, es können die Ortskerne auch vom immer stärker werdenden Einkaufsverkehr entlastet werden, indem den Bürgern der Umlandgemeinden eine attraktive Alternative zum Auto geboten wird. Diese Lösung stellt hinsichtlich der Kosten und den Konflikten zwischen Individual- und öffentlichem Verkehr einen Kompromiß dar.

Weiter unten werden die Möglichkeiten der Stadtbahnlösung genauer untersucht und Varianten für andere Bereiche im Umfeld von München dargestellt. Zunächst stellt aber die Frage, was für ein Fahrzeugtyp für ein solches Stadtbahnssystem sinnvoll ist. Hier gibt es mehrere Optionen, die teilweise miteinander vereinbar sind:

- Ein Fahrzeug, das voll kompatibel zum Münchner Trambahnsystem ist. Das Fahrzeug hätte dann eine Breite von etwa 2,30 m und müßte die entsprechenden Anforderungen an Stromversorgung und Kurvenradien erfüllen. Hierbei ergeben sich günstige Möglichkeiten der gemeinsamen Nutzung von Infrastruktur (z. B. Werkstätten).
- Ein Fahrzeug, das oberirdisch unter Oberleitung fährt, daß aber auch mit einem Seitenstromabnehmer die Münchner U-Bahn-Tunnel benutzen kann. Ein Hauptproblem ist hierbei die Fahrzeugbreite. Die 2,90 m breiten U-Bahn-Fahrzeuge sind für oberirdische Ortsdurchfahrten denkbar ungeeignet. Schmalere Fahrzeuge führen zu einem Spalt zwischen Fahrzeug und Bahnsteig in U-Bahnhöfen. Niederflurfahrzeuge können bei dieser Option nicht zum Einsatz kommen. Im Gegenteil: Es sind aufwendige Hochbahnsteige oder sehr flexible Zugangseinrichtungen am Fahrzeug erforderlich.
- Ein Fahrzeug, das in der Lage ist, sowohl als eine Art Straßenbahn durch einen Ortskern zu fahren, als auch zwischen den Ortschaften die Gleise der Deutschen Bahn AG zu benutzen. Das Problem der Fahrzeugbreite und der Einstieghöhe läßt sich hierbei lösen indem ein Fahrzeug verwendet wird, das eine relativ niedrige Einstieghöhe hat und schmaler als ein S-Bahn-Zug ist. Dann kann neben einem S-Bahnsteig ein zweiter niedriger Bahnsteig näher ans Gleis gebaut werden. Dieser Bahnsteig kann aufgrund seiner niedrigen Bauhöhe auch von DB-Fahrzeugen ohne Problem passiert werden. Ein solches Zweisystemfahrzeug kommt z. B. in Karlsruhe zum Einsatz.



Es ist zu prüfen, ob die erste und dritte Option zu kombinieren sind. Das Karlsruher Fahrzeug hat einen relativ hohen Einstieg (nicht Niederflur) und könnte bei einer Breite von 2,65 m nur wenige Abschnitte des Münchner Trambahnnetzes befahren.

Bei den im folgenden dargestellten Denkmodellen für Stadtbahnlinien im Raum München wird von einem reinen Stadtbahnfahrzeug oder einem Zweisystemfahrzeug, das für DB-Strecken geeignet ist, ausgegangen. Zur Unterscheidung sind im folgenden die Linien mit Großbuchstaben gekennzeichnet:

A Fürstenried West U - Neuried - Martinsried - Planegg S - Germering S - Eichenau S - Fürstenfeldbruck S - Fürstenfeldbruck Ortsmitte

Hierbei besteht die Möglichkeit, zwischen Eichenau und Fürstenfeldbruck S-Bahn-Gleise zu benutzen.

B Klinikum Großhadern U - Martinsried - Planegg S - Germering S - Puchheim S - Gröbenzell S

Eine Verknüpfung mit dem Münchner Trambahnnetz wäre mit einer Linie Innenstadt - Harras - Lorettoplatz - Klinikum Großhadern - Martinsried möglich.

C Fürstenried West U - Martinsried - Gräfelfing S - Freiam S

In Freiam plant die Stadt München ein neues Wohn- und Gewerbegebiet. Zu prüfen ist hier die Schaffung einer Ringlinie in Kombination mit der Münchner Trambahn. Zum Beispiel: Freiam - Neuaußing - Pasing - Westend - Harras - Plienganser Straße - Obersendling / Siemenswerke - Siemensallee - Aidenbachstraße (südl. Teil) - Herterichstraße - Fürstenried West - Gräfelfing - Freiam. Der im Stadtgebiet München liegende Linienabschnitt sollte hierbei häufiger befahren werden.

D Schloß Schleißheim - Oberschleißheim S - Unterschleißheim S - Lohhof Bezirksstraße - Lohhof-Süd - Hochbrück Siedlung - Hochbrück U - Garching Ortsmitte - Garching Forschungsgelände - Dietersheim - Mintraching - Neufahrn S - Gewerbegebiet - Eching S - Dietersheim

Hierbei trennt sich die Linie in Dietersheim zu einer Schleife über Neufahrn und Eching. Zwischen Oberschleißheim S und Unterschleißheim (etwa Höhe jetziger Bahnübergang) könnten (noch zu bauende) eigene S-Bahn-Gleise mitbenutzt werden. Zwischen Lohhof Süd und Hochbrück kann die existierende Gleisverbindung zum BMW-Auslieferungslager genutzt werden. Ein Anschluß ans Münchner Trambahnnetz könnte entlang des Oberschleißheimer Flugplatzes in Richtung Hasenberg - Dülferstraße geschaffen werden. Von dort könnte auch der Betriebshof Kieferngarten erreicht werden, wo sich u. a. die Hauptwerkstätte der Münchner Trambahnen befindet. Vorausgesetzt wird hierbei die Existenz einer projektierten Trambahnverbindung Scheidplatz - Hasenberg durch ehemaliges Bundeswehrgelände.

Das Beispiel der Linie D zeigt, daß man mit einem Stadtbahnsystem kostengünstig eine gute Erschließungswirkung mit einem modernen Schienenverkehrsmittel erreichen kann. Dadurch, daß bei diesem Vorschlag die geplante U-Bahn-Verbindung Hochbrück - Garching - Forschungsgelände entfallen kann, ständen bereits 280 Millionen Mark an Investitionsmittel für einen Einstieg in das Stadtbahnnetz zur Verfügung. Außerdem wäre die kommunale Ebene von dem großen Haushaltsrisiko der U-Bahn-Folgekosten entlastet. Allein den Landkreis München würde seinen Anteil des Betriebskostendefizits des U-Bahn-Abschnitts Hochbrück - Forschungsgelände jährlich 40% der Summe kosten, die ihm für den öffentlichen Personennahverkehr insgesamt zur Verfügung steht.

Dadurch, daß der Haltestellenabstand der Stadtbahn geringer sein kann als bei S- und U-Bahn, kann dieses Verkehrsmittel von einem größeren Einzugsgebiet aus zu Fuß erreicht werden (z. B. in Garching) und bietet somit mehr Bürgern eine gute Alternative zum Auto. Das größere Einzugsgebiet führt außerdem zu Einsparungen beim Buszubringerverkehr und beim Bau von Park+Ride-Anlagen. Der durch P+R-Anlagen erzeugte Kfz-Verkehr wird verringert.

Weitere Gebiete, in denen Stadtbahnlinien sinnvoll wären, sind der südöstliche (Raum Ottobrunn) und der östliche Teil des Landkreises München. Im Osten ist z. B. eine Verbindung Max Weber Platz - Steinhausen - Riem - Neue Messe - Feldkirchen - Aschheim - Kirchheim denkbar. Eine solche Linie wäre zusammen mit einer leider nicht realisierten die neue Messe erschließenden S-Bahn-Strecke eine optimale Kombination von Schnellbahnanschluß und Flächenerschließung gewesen. Heute muß man prüfen, wie eine solche ergänzende Stadtbahnlinie einen Teil der negativen Konsequenzen (wie mangelnde Anbindung des Umlandes) der unverzeihlichen Fehlentscheidung, den U-Bahn-Anschluß zur Messe einer S-Bahn-Verbindung vorzuziehen, abmildern kann.

Die Verfasser hoffen, daß ein Teil der geschilderten Visionen sich in der Zukunft in Realität umsetzen lassen - nicht zuletzt durch die Arbeit von PRO BAHN.

Stadtbahn für München?

Abdruck eines Artikels aus
der PRO BAHN Post 8/96

Ein Tangentialbahnsystem für den Münchner Norden

Seit einiger Zeit wird an einigen Stellen im Raum München und auch bei PRO BAHN über Stadtbahnen diskutiert. Einige sich aus diesen Diskussion ergebenden Möglichkeiten wurden unter anderem in dem Artikel "Stadtbahnvisionen" in der PRO BAHN Post 11/95 vorgestellt.

Angeregt durch die von uns organisierten Fahrten eines Karlsruher Zweisystem-Stadtbahnfahrzeuges in Oberbayern, sind die Diskussionen wieder aufgeflammt. Zusätzlich zu den in oben angegebenem Artikel dargestellten Konzepten haben sich auch neue Aspekte ergeben. Diese betreffen unter anderem Möglichkeiten für Tangentialverbindungen im Norden der Stadt München.

Schon seit einigen Jahren wird gefordert für solche Tangentialverbindungen den bestehenden Eisenbahn-Nordring zu nutzen. Dabei stellt unter anderem die Frage, welche Fahrzeuge dort zum Einsatz kommen sollen. Bisher stand für solche Zwecke eigentlich nur das auf den S-Bahn-Linien eingesetzte Fahrzeug ET420 zur Verfügung.

Wenn man die Nordring-Diskussion mit der Stadtbahn-Diskussion verknüpft, erkennt man, daß ein Einsatz eines Fahrzeuges ähnlich des Karlsruher Stadtbahnwagens für Tangentialverbindungen zusätzlich Möglichkeiten eröffnet.

Zum einen ist das Fahrzeug kleiner als der ET420 und das Platzangebot ist dadurch flexibler dem Bedarf auf Tangentialverbindungen anzupassen. Zum anderen können durch die Möglichkeit des Wechsels von reinen Eisenbahnstrecken auf Straßenbahn-ähnliche Streckenabschnitte neue Verknüpfungen gebildet werden.

Beispielhaft seien im folgenden drei ganz verschiedene mögliche Linienwege genannt, die gemeinsam den Kern eines Tangentiallinien-Systems bilden könnten:

- I Riem (Neue Messe) - Trudering - Daglfing - Johanneskirchen - Nordring - Moosach - Pasing - Freiham**
- II Hauptbahnhof - Dachauer Straße - Olympiastadion (ehem. S Bahnhof) - Nordring - Fröttmanning**
- III Oberschleißheim (mit Halt am Schloß Schleißheim) - Feldmoching - Nordring - Milbertshofen - Münchner Freiheit**

Hierbei verbindet die erste Linie mit der Neuen Messe und dem geplanten Wohn- und Gewerbegebiet Freiham zwei wesentliche Entwicklungsschwerpunkte über eine klassische Tangentialverbindung. Der Abschnitt Pasing - Freiham könnte gemeinsam mit einer normalen Trambahn auf einer neu zu errichtenden Abschnitt befahren werden.

Die zweite Linie ist eine Mischung aus Radial- und Tangentiallinie. Durch Anschluß an Betriebshof und Werkstatt der Stadtwerke München in Fröttmanning ergeben sich interessante Möglichkeiten.

Die dritte Linie nutzt Teile einer durch ehemaliges Bundeswehrgelände laufenden projektierten Trambahnlinie Scheidplatz - Milbertshofen - Hasenberg.

Es sei noch einmal betont, daß die genannten Linienvorschläge nur eine von verschiedenen Möglichkeiten darstellen und auch nur jeweils einen ungefähren Trassenkorridor beschreiben. Während das in der PRO BAHN Post 11/95 vorgestellte Konzept sich überwiegend mit dem unmittelbaren Umland von München beschäftigt, bilden die nun dargestellten Möglichkeiten die Ergänzung des damaligen Konzeptes durch Tangentiallinien, die überwiegend auf Münchner Stadtgebiet verlaufen.

Öffentlicher Nahverkehr in München – Ende des Ausbaus oder neue Konzepte?

In den 60er-Jahren wurden in München die wesentlichen Entscheidungen zum Bau eines S-Bahn- und U-Bahn-Systems getroffen. Dies hat sich in den folgenden Jahrzehnten als weise Entscheidung bestätigt, da nur so ein ausreichendes Potential für den stetig wachsenden Fahrgaststrom zur Verfügung stand. Ohne diese Verkehrssysteme würde der Raum München heute im Autoverkehr ersticken. In Anbetracht der immer noch steigenden Flut des Individualverkehrs muß auch nach Ende der Wachstumsphase von S- und U-Bahn der konsequente Ausbau des Öffentlichen Personenverkehrs vorangetrieben werden.

Dieser Text ist wurde der Broschüre «Stadt-
bahn – Ein ergänzendes Verkehrssystem für
München und sein Umland» entnommen.
Weitere Informationen zum Stadtbahnkon-
zept gibt es unter anderem im Internet un-
ter [http://www.pro-bahn.de/oberbayern/
stadtbahn/](http://www.pro-bahn.de/oberbayern/stadtbahn/).

Jetzt die Weichen stellen

Insbesondere an der Nahtstelle zwischen Stadt und Umland und im Tangentialverkehr bestehen hier Defizite. Wenn die heutigen Politiker die gleiche Voraussicht besitzen wie die Personen, die in den 60er-Jahren die Entscheidung für U- und S-Bahn getroffen haben, stellen sie jetzt die Weichen für ein Konzept, daß auch in Zukunft den Öffentlichen Verkehr für die Bürger leistungsfähig und attraktiv erhält. Ein solches Konzept muß langfristig tragfähig und bezahlbar sein, und es muß sowohl das Münchner Stadtgebiet als auch die umliegende Region abdecken.

Eine weitere Ausdehnung des U-Bahn-Netzes mit der Absicht, die betreffenden Verkehrsströme aufzufangen, ist nicht mehr finanzierbar. Die Betriebskostendefizite eines so teuren System wie der U-Bahn können in Randbereichen des Münchner Stadtgebietes – wenn überhaupt – nur durch eine allgemeine Ausdünnung des Angebotes im Öffentlichen Nahverkehr ausgeglichen werden. Ein solcher Verdrängungswettbewerb innerhalb des Systems Öffentlicher Nahverkehr ist teuer und erkaufte Vorteile für eine Gruppe der Fahrgäste durch Nachteile für eine andere. Die Vorteile, die die U-Bahn in zentrumsnahen Gebieten hat, verkehren sich weiter draußen in Nachteile.

Tangentialverkehre nehmen zu

Der zweite Bereich, in dem zur Zeit ein Umdenken erfolgt, sind die Tangentialverkehre. Tangential fließen Verkehrsströme, die zwar einerseits als Individualverkehr große Probleme bereiten, andererseits von einigen wenigen U-Bahn-Strecken nicht aufgefangen werden können. Diese Verkehrsströme haben zu viele verschiedene Ziele, als daß sie auf einige wenige Linien gebündelt werden könnten. Jeder einzelne dieser Ströme ist aber so stark, daß eine Bedienung mit Bussen die für ein attraktives Angebot notwendige Qualität nicht bieten kann. Deshalb

wird ein Verkehrssystem benötigt, das deutlich leistungsfähiger als Buslinien, aber flexibler und feiner verästelt als die U-Bahn ist.

Ein Stadtbahnssystem paßt genau in die beschriebenen Segmente. Es kann die Anzahl der notwendigen Umsteigevorgänge reduzieren und damit öffentliche Verkehrsmittel auch für die jetzigen Autofahrer attraktiv machen.

An einigen Stellen im Münchner Umland – zum Beispiel im Bereich Würmtal und Neuried – sind Forderungen nach einem solchen ergänzenden Verkehrssystem schon seit einiger Zeit laut geworden. Ebenso werden bereits für eine Verbindung von Dachau in den Münchner Norden und für eine bessere Erschließung Ottobrunns von offizieller Seite Stadtbahnkonzepte untersucht. In anderen Bereichen – genannt sei hier die Erschließung der Neuen Messe in Richtung Nordosten – bieten sich Stadtbahnstrecken ebenfalls an.

Stadtbahn sinnvoll und wirtschaftlich

Ein Stadtbahnssystem kann volkswirtschaftlich sinnvoll viele der im Großraum München anstehenden Verkehrsprobleme wirtschaftlicher lösen als lediglich eine Fortschreibung der bestehenden Systeme. Es darf aber nicht verkannt werden, daß das im folgenden konzipierte Gesamtsystem nur bei Änderung der politischen Rahmenbedingungen vollständig realisiert werden kann. Hier ist in erster Linie an die Finanzierung der Maßnahmen zu denken.

Eine Erhöhung der Mineralölsteuer wird in letzter Zeit immer häufiger diskutiert. Eine solche Erhöhung sollte nicht einfach nur zum Schließen von Haushaltslöchern verwendet werden, sondern als ein Baustein einer stärker ökologisch orientierten Steuerstruktur gestaltet werden. Eine Umsetzung dieser Forderungen und damit verbesserte Finanzierungsmöglichkeiten beim Ausbau des Öffentlichen Nahverkehrs sind innerhalb des Realisierungszeitraums eines Stadtbahnsystems wahrscheinlich.

Darüber hinaus sollten – um Straßenbau und Bau von Schienenstrecken stärker gleichzustellen – die Bedingungen für die Förderung durch Bund und Freistaat Bayern erweitert werden. Beispielsweise ist nach Meinung der Autoren eine Stadtbahnstrecke im Straßenplanum unter bestimmten Voraussetzungen (geringes Individualverkehrsaufkommen, verkehrslenkende Maßnahmen, Vorrangschaltungen usw.) ebenso förderungswürdig wie ein völlig unabhängig vom Straßenverkehr verlaufendes Gleis.

Die Entscheidung nicht nur einzelne, isolierte Strecken, sondern ein Gesamtnetz zu konzipieren, orientiert sich einerseits an der Tatsache, daß ein solches Netz effizienter als isolierte Teilnetze zu betreiben ist, andererseits soll damit der Schritt vom unmittelbar Notwendigen zu einer Vision für den Verkehr der Zukunft im Raum München gemacht werden. Genau wie die Planer in den 60er-Jahren diese Vision bezüglich U- und S-Bahn hatten, ist eine ähnliche Vision heute notwendig, wenn der Ausbau der öffentlichen Verkehrsmittel im Raum München nicht in absehbarer Zeit zum Stillstand kommen soll.

Herausgeber: PRO BAHN Regionalverband Oberbayern e.V.
Schwanthalerstr. 74
80336 München
Tel. 089 / 53 00 31
Fax 089 / 53 75 66
<http://www.pro-bahn.de/oberbayern/>

B. Reaktionen

B.1. Nun kämpft auch Industrie für die Außerfernbahn; Massiven Druck für die Aufrechterhaltung der Außerfernbahn macht nun auch die Tiroler Industrie. Bei einer Einstellung würden 8000 Lkw-Züge pro Jahr zusätzlich über den Fernpass rollen.; Tiroler Tageszeitung 8.7.2000

INNSBRUCK (va/erp). Sollten die ÖBB tatsächlich die Außerfernbahn einstellen, müssten Massengüter wie Zement, Holz oder Brennstoffe per Lkw transportiert werden. Das Transportvolumen von 100.000 Tonnen entspräche zusätzlichen 8000 Lkw-Zügen pro Jahr, warnt Industrie-Präsident Heinrich Scherfler. „Das wäre ein verkehrspolitischer Rückschritt übelster Art.“ Laut Geschäftsführer Norbert Ulf wären vor allem das Zementwerk Schretter und die Holzindustrie Fritz betroffen. Die ÖBB müsse mit allem Nachdruck an den Verkehrsdienstvertrag, der eine Fortführung der Außerfernbahn bis mindestens 2007 garantiert, erinnert werden. Die Industrie pocht auch auf eine rasche Trennung der Bereiche Infrastruktur und Betrieb. Dann würde sich laut Ulf „sehr rasch ein privatwirtschaftlicher Betreiber finden“. Indessen will sich auch der „Gemeinnützige Fahrgastverband Oberbayern“ nicht mit der drohenden Einstellung der Außerfernbahn abfinden. Heute um 15 Uhr findet eine Demonstrationsfahrt mit einem innovativen Fahrzeug der Firma Bombardier fort. Nach Tirol wird der Zug allerdings nicht kommen, da das Fahrzeug in Österreich noch nicht zugelassen ist und daher keine Genehmigung erteilt wurde.

B.2. Münchner Merkur vom 10. Juli 2000

Münchner Merkur 10.7.2000

Werbung für blaue Stadtbahn als Lösung

Garmisch-Partenkirchen (fb) – Der blaue Stadtbahnwagen könnte so manches Problem auf der Schiene lösen, davon ist der Fahrgastverband „Pro Bahn“ überzeugt. „Wir wollen zeigen, dass Eisenbahn auch auf dem Land möglich ist“, betonte Norbert Moy von „Pro Bahn“ am Samstag bei seiner Vorstellungstour im Landkreis Garmisch-Partenkirchen. So könne der Stadtwagen durchaus eine Lösung für die beiden Sorgenkinder der Bahn – die Linie Murnau-Oberammergau sowie die Außerfernbahn Garmisch-Partenkirchen-Reutte – sein.

Wütend über die Politik der Bahn zeigten sich die Kommunalpolitiker aus dem Kreis Garmisch-Partenkirchen. „Die Bahn hat die Strecke Oberammergau-Murnau über viele Jahre runtergefahren und nicht mehr investiert“, ärgerte sich Oberammergaus Bürgermeister Klement Fendt. 25 Millionen Mark seien notwendig, um die Strecke zu sanieren.

Moy hält in diesem Zusammenhang den Einsatz des Stadtwagens für möglich. Durch ihn würde die Reisezeit auf der langsamsten Zweigstrecke Bayerns durch gute Beschleunigungswerte erheblich verkürzt. Die leichten Fahrzeuge erlaubten einen wirtschaftlichen und energiesparenden Betrieb.

Die Stadtbahn sei auch eine Alternative zur Außerfernbahn, deren Betrieb die österreichische Bundesbahn – wie berichtet – im Juni 2001 einstellen will.

B.3. Süddeutsche Zeitung München-Teil vom 10. Juli 2000

Testfahrt eines neuen Zuges

Bahn frei für den Tram-Train

Planungen in München aber noch nicht weit gediehen

Von Monika Maier-Albang

Er ist windschnittiger als die neuen Trambahnen, pummeliger als ein ICE. Er bietet viel Raum für Kinderwagen und Fahrräder, die man bei niedrigen Bahnsteigen sogar ebenerdig über eine Metallrampe in den Waggon schieben kann. Vor allem aber verbindet sich mit dem „Tram-Train“ eine große Hoffnung: Irgendwann einmal in München ein öffentliches Nahverkehrsmittel zu haben, das die Stadt ringförmig umkreist, als „Lückenschließer zwischen Bus und S-Bahn“, wie Andreas Barth von Pro Bahn sagt. Bislang allerdings sei der Tram-Train nur „eine schöne Vision“.

Um das zu ändern, lud Pro Bahn am Samstagabend Politiker und Bürger zu einer Probefahrt mit dem „visionären“ Tram-Train ein. Interessant war schon die Streckenführung: Vom Hauptbahnhof aus ging es über den geplanten S-Bahn-Südring (auf dem heute Fernzüge verkehren) zum Ostbahnhof. Über Gleise, die sonst nur Güterzüge nutzen, fuhr der Zug weiter Richtung Norden, über Daglfing, Johanneskirchen, bis nach Moosach, zurück zum Hauptbahnhof entlang dem Nymphenburger Schlosspark mit einem kleinen Abstecher nach Mittersending. Einmal rund um die Stadt also. Dabei hatte der Zug nicht einmal Gelegenheit, seine hervorstechendste Eigenschaft zu demonstrieren: Der Tram-Train kann dank eines Zwei-Strom-Systems problemlos von Bahn- auf Trambahngleise wechseln. Dafür aber fehlen in München entsprechende Weichen und Verbindungsgleise.

In Saarbrücken und Karlsruhe ist die Stadt-Umland-Bahn bereits in Betrieb. Saarbrücken hat sich für die Züge der österreichischen Firma Bombardier entschieden, von denen drei Triebwagen am Samstag auf dem Weg von Wien zu ihrem neuen Bestimmungsort in München Station machten. Für München hat eine Studie der Technischen Universität ergeben, dass die mit Tempo 100 dahinrauschende Tram-Bahn-Bahn eine sinnvolle Ergänzung des MVV-Netzes wäre, allerdings ausschließlich in den Stadtrandbezirken und in den Umlandgemeinden. Viele Vertreter aus dem Umland nahmen deshalb auch am Samstag an der Probefahrt teil, ebenso etliche Mitglieder der Münchner Bezirksausschüsse. Sie machten sich hingegen Repräsentanten aus dem Rathaus und der Verkehrsbetriebe. „Absolut begeistert“ war etwa der Bürgermeister von Neuried, Otto Götz, durch dessen Gemeinde sich jeden Tag 30 000 Autos wälzen. Die neue Bahn, ar-

gumentiert er, brächte eine immense Entlastung für das „boomende Wirtschaftszentrum“ rund um Martinsried. Eberhard Reichert, Bürgermeister der Gemeinde Gräfelfing, sieht in dem Verkehrsmittel eine sehr gute Alternative für Pendler, die im Norden oder Süden Münchens arbeiten. Allerdings, so weiß er, gebe es eine „Vielzahl bürokratischer Hürden“.

Dass die Stadt-Umland-Bahn noch in weiter Ferne liegt, hängt zum einen damit zusammen, dass zwar jeder sie gerne hätte, wenige aber gerne dafür zahlen möchten. Um das Projekt zu stemmen, müssten zudem Freistaat, Landkreis und die Stadt München an einem Strang ziehen. Bis man sich hier von den „starrten bürokratischen Zuständigkeiten“ lösen werde, brauche es jedoch noch viel Überzeugungsarbeit, vermutet Eberhard Reichert. Große Hoffnungen setzen die Initiatoren von Pro Bahn indes auf eine Machbarkeitsstudie, die gerade unter Federführung des Verkehrsforschungsprojekts „Mobinet“ entsteht.

Ein möglicher Teilnehmer an dem Stadt-Umland-Projekt hält sich bislang noch bedeckt: die Deutsche Bahn, die Gleise zur Verfügung stellen müsste. DB-Mitarbeiter nahmen lediglich „als Privatleute“ an der Probefahrt teil. Eine gute Figur machte die DB an diesem Tag ohnehin nicht. Der geplante Halt am Ostbahnhof wurde von den Bahn-Verantwortlichen dort einfach übersehen. Die wartenden Gäste am Bahnsteig blieben im Regen stehen.



Fährt zweigleisig: der Tram-Train aus Österreich kann Bahn- und Tram-Schienen benutzen. Foto: Klaus Brenninger

B.4. Garmischer Tagblatt vom 10. Juli 2000

GARMISCH-PARTENKIRCHNER TAGBLATT

GAP 1

Einstellung der Bahnlinie ein „Todesstoß für Region“

Fahrleitungen nach Griesen werden schon im Oktober abgebaut

Landkreis (tl)
 Er bot ein ungeschnittenes Bild, der blaue Stadtbahnwagen, der am Samstag durch den Landkreis Garmisch-Partenkirchen rollte. Die Vertreter des Fahrgastverbandes „Pro Bahn“ waren mit dem modernen Fahrzeug ausgestattet, um zu demonstrieren, dass für die beiden Bahn-Sorgenkinder – die Linie Murnau-Oberammergau sowie die Außerfernbahn Garmisch-Partenkirchen-Reutte – innovative Lösungen gedrängt sind. „Wir wollen zeigen, dass Eisenbahn möglich ist, auch in der Fläche, auch auf dem Land“, erläuterte Norbert Moy von „Pro Bahn“ das Ziel der Aktion. Erste Station war Murnau. Vertreter der Gemeinden und des Landtags klagten vehement die Missstände bei

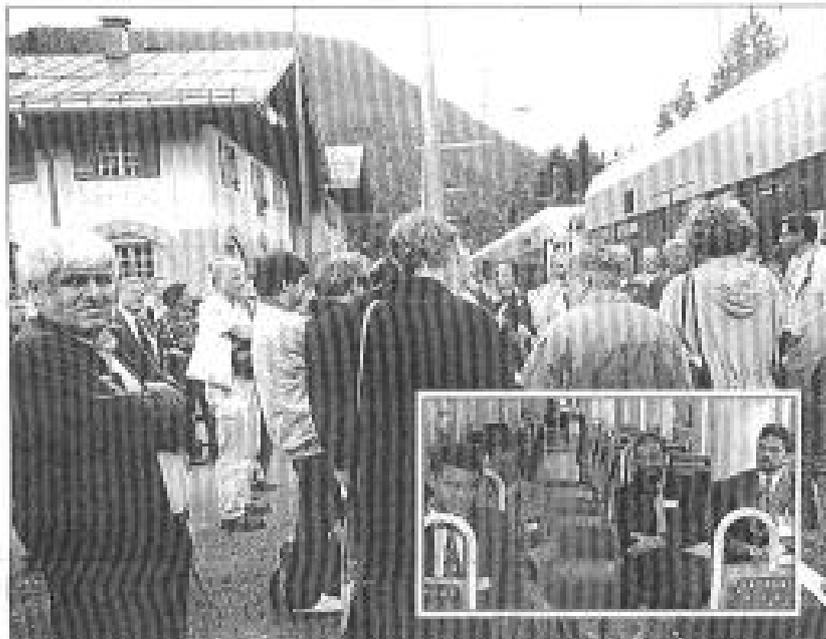
der Deutschen Bahn an. „Die Bahn hat die Strecke Oberammergau-Murnau über viele Jahre runtergefahren und nicht mehr investiert“, ärgerte sich der Oberammergauer Bürgermeister Klement Fend. 25 Millionen Mark seien notwendig, um sie zu sanieren, denn für diese Linie gelte das gleiche Regelwerk wie für die Hauptstrecken der Bahn, was die Maßnahmen unnötig verteuere. Auch sein Kollege aus Murnau, Harald Kühn, zeigte sich sauer: „Die Bahn lässt uns von der Gemeinde in der Luft hängen.“ Landtagsabgeordneter Johann Neumayer pflichtete ihm bei. „Es fehlt seit Jahrzehnten eine Entscheidung der Bahn, die Strecke zu sanieren.“ Angesichts dieser Kritik forderte Moy das ehemalige

Bundes-Unternehmen zum Umdenken auf „Das traditionelle System Eisenbahn

musse hinterfragt und neue Techniken, die dem Fahrgast nutzt, eingesetzt werden.“ Zum Beispiel ein moderner Stadtbahnwagen: Sein Einsatz würde die Reisezeit auf der langsamsten Zweigstrecke Bayerns durch gute Beschleunigungswerte erheblich verkürzen. Die leichten Fahrzeuge erlaufen einen wirtschaftlichen und energiesparenden Betrieb. Für den Fahrgast attraktiv sind die niedrige Einstiegshöhe und die großen Fenster.

Auch für die Außerfernbahn braucht man ein attraktives Angebot, will die Strecke bestehen bleiben. Denn die österreichische Bundesbahn will den Betrieb im Juni 2001 einstellen. Deshalb steht bereits jetzt fest, dass die Deutsche Bahn die schaffhaften Fahrleitungen zwischen der Marktgemeinde und Griesen nicht erneuert, sondern Anfang Oktober abbaut. Danach soll die Strecke mit Diesel betrieben werden. Die hierfür nötigen Fahrzeuge stehen allerdings noch nicht zur Verfügung.

Bei einer Probefahrt des Stadtbahnwagens von Garmisch-Partenkirchen nach Griesen verlangten auch Politiker aus Tirol den Erhalt der Bahnlinie. Der Tiroler Landtagsabgeordnete Bernhard Eggelsperch von einem „Schlüsselschluss aller Parteien für die Bahnstrecke.“ Helmut Wieseneck, der Bürgermeister von Reutte, plädierte: „Wenn es um die Bahn geht, muss man mit dem Herzen dabei sein.“ Ihre Einstellung sah er als „Todesstoß gegen eine ganze Region“. Oberregierungsrat Peter Bauer vom Landratsamt Garmisch-Partenkirchen strich die Bedeutung heraus, die die Strecke für das Werdenföhrer Land als Tourismusregion hat. Aber auch viele Politiker riefen die Züge. Er hoffte, dass die Aktion „der Deutschen und Österreichischen Bahn einen Kick gibt.“



Hoffen auf den „Kick“: In Griesen wurde verkündet, dass die Außerfernbahn eingestellt werden soll. Diese Entwicklung kritisierten (kleines Bild von links) Harald Kühn, Johann Neumayer, Klement Fend und Norbert Moy vehement. Fotos (2): Baumann

B.5. Süddeutsche Zeitung Würmtal vom 11. Juli 2000

Süddeutsche Zeitung 11.7.2000

Nach erfolgreichem Praxis-Versuch mit der Stadtbahn

Der Bürgermeister will nun Taten sehen

Otto Götz fordert Machbarkeitsstudie und kritisiert den Berliner Verkehrsminister

Von Rainer Rütz

Würmtal ■ Erstmals gab es am Wochenende in München einen Praxis-Versuch mit einer Stadtbahn. Die hierbei gewonnenen Erkenntnisse sind für einen der „Väter“ dieser Idee, den Neurieder Bürgermeister Otto Götz, geradezu phantastisch. Götz fordert jetzt eine Machbarkeitsstudie, die die Landeshauptstadt und die Gemeinden in Auftrag geben müssten.

„Als Lückenschließer zwischen S-Bahn und Bus“ versteht Andreas Barth von der Fahrgast-Organisation Pro

Bahn den „Tram-Train“ der österreichischen Firma Bombardier, der auf Veranlassung von Pro Bahn am Samstag in Münchener Station machte. Otto Götz und sein Gräfelfinger Kollege Eberhard Reichert waren mit dabei. Götz zeigte sich angetan von der eleganten Form des Zuges, der einmal die Strecke Neurieder, Planegg bis nach Fürstfeldbruck oder Germering bedienen könnte. Doch steht der Bürgermeister noch viele bürokratische Hindernisse, weil in vielen Köpfen noch nicht klar ist, dass die Stadtbahn sowohl nach der Betriebsordnung Bahn als auch nach der einer Straßen-

bahn fährt. Keinerlei Beibehaltung für den Kunden.“ Kritik übt Götz an der Haltung der Deutschen Bahn, die das Experiment vom Samstag offenbar nur geduldet hat. „Eigentlich wäre das ein Tag der public relations für die DB gewesen, aber transusig wie eh und je „erlaubt“ man diese Fahrten, statt sie offensiv zu vertreiben.“ Auch der Berliner Verkehrsminister Klimmt kriegt von Götz sein Fett ab: „Keinerlei politische Hilfe vom Verkehrsminister, innovativ zu sein - wer vom 'Kulturgut Auto' spricht, macht deutlich, wie egal ihm die Bahn ist.“

Götz fordert jetzt eine fundierte Machbarkeitsstudie, die durch ein qualifiziertes Ingenieurbüro erarbeitet werden sollte und nicht vom MVV. Diese Studie würde seinen Berechnungen nach zwischen 600 000 und 800 000 Mark kosten. Die Kosten müssten zu rund zwei Dritteln von der Stadt München getragen werden, da sie am meisten von einer Stadtbahn profitieren würde. Danach, meint Götz, sei eine „klare Prognose möglich“ und damit auch die Grundlage für ein standardisiertes Beschuss-Grundlage.

Auch die Region München

und ganz besonders das Würmtal müssen sich zusammen setzen, fordert Götz. „Die Planung einer Stadtbahn über Neurieder, Max-Planck-Gelände, Gymnasium, Planegg-Bahnhof und Germering einschließlich einer U-Bahn nach Martinsried muss in den Nahverkehrsplan einfließen. Der Druck auf die beteiligten Landkreise muss verstärkt werden. Mittel bereitgestellt und die Kontakte mit den Nachbargemeinden intensiviert werden.“ Der Neurieder Bürgermeister, mit ein wenig Sarkasmus: „Man muss halt anfangen - sonst bleibt's beim Kulturgut Auto.“

B.6. Götz will über Stadtbahn informieren; Neueste Nachrichten (Landkreis Würmtal) vom 13.07.2000

Neuried. Nach der Sommerpause will Bürgermeister Otto Götz den Gemeinderat über die neueste Entwicklung zum Thema Stadt-/Umlandbahn informieren. Im Technischen Ausschuss beantwortete Götz eine entsprechende Anfrage von Gemeinderat Christoph Berk Müller in diesem Sinne. Götz, der zu den engagiertesten Befürwortern einer Umlandbahn im Süden und Westen Münchens gehört, hatte erst am vergangenen Wochenende zusammen mit Gräfelfings Bürgermeister Eberhard Reichert auf Einladung der Fahrgast-Vereinigung „Pro Bahn“ an der Probefahrt einer Stadtbahn in München teilgenommen (wir berichteten). Zur Zeit läuft eine Voruntersuchung, an der neben der Landeshauptstadt auch die Gemeinden Neuried, Gräfelfing, Planegg und Germering teilnehmen. rar

B.7. Begeistert vom „Tram-Train“; Stadtbahn könnte Verkehrsprobleme lösen; Neurieds Bürgermeister Götz fordert Machbarkeitsstudie; Süddeutsche Zeitung – 13. Juli 2000

Von Rainer Rutz

Neuried - Der Neurieder SPD-Bürgermeister Otto Götz gehört seit langem zu den Verfechtern einer Stadtbahn in der Region München. Jetzt sieht er sich in seiner Forderung nach dem öffentlichen Verkehrsmittel noch zusätzlich bestätigt. Von einem Praxis-Versuch, der am Wochenende in München durchgeführt wurde, und den daraus gewonnenen Erkenntnissen zeigte sich der Neurieder Rathauschef jedenfalls begeistert. Götz fordert nun eine Machbarkeitsstudie für die Stadtbahn, die die Landeshauptstadt und die umliegenden Gemeinden in Auftrag geben müssten.

Als „Lückenschließer zwischen S-Bahn und Bus“ versteht auch Andreas Barth von der Fahrgast-Organisation Pro Bahn den „Tram-Train“ der österreichischen Firma Bombardier, der am Samstag in München Station machte. Götz zeigte sich angetan von der eleganten Form des Zuges, der einmal die Strecke Neuried, Planegg bis nach Fürstenfeldbruck oder Germering bedienen könnte, sieht aber noch viele bürokratische Hürden, weil „in vielen Köpfen noch nicht klar ist, dass die Stadtbahn sowohl nach der Betriebsordnung Bahn als auch nach der einer Straßenbahn fährt“.

Heftige Kritik übte Götz an der Haltung der Deutschen Bahn, die das Experiment offenbar nur geduldet hat. Eigentlich, so Götz, wäre das eine gute PR-Gelegenheit für die Deutsche Bahn gewesen, aber transusig wie eh und je erlaube man diese Fahrten, statt sie offensiv zu vertreten. Auch der Bundesverkehrsminister Reinhard Klimmt blieb von der Kritik nicht verschont. „Es gibt keinerlei politische Hilfe vom Verkehrsminister, innovativ zu sein“, sagte Götz, aber wer vom „Kulturgut Auto“ spreche, der mache deutlich, wie egal ihm die Bahn sei.

Götz fordert jetzt eine fundierte Machbarkeitsstudie, die durch ein qualifiziertes Ingenieurbüro erarbeitet werden sollte und nicht vom MVV. Diese Studie würde seinen Berechnungen nach zwischen 600 000 und 800 000 Mark kosten. Die Kosten müssten zu rund zwei Dritteln von der Stadt München getragen werden, da sie am meisten von einer Stadtbahn profitieren würde. Danach, meint Götz, sei eine „klare Prognose möglich“ und damit auch die Grundlage für ein standardisiertes Bewertungsverfahren als Zuschuss-Grundlage.

Auch die Region München und ganz besonders das Würmtal müssen sich zusammen setzen, fordert Götz. Die Planung einer Stadtbahn über Neuried, Max-Planck-Gelände, Planegg-Bahnhof und Germering einschließlich einer U-Bahn nach Martinsried müsse in den Nahverkehrsplan einfließen. Zudem müsse der Druck auf die beteiligten Landkreise verstärkt, Mittel bereit gestellt und die Kontakte mit den Nachbargemeinden intensiviert werden. Und mit ein wenig Sarkasmus fügte der Neurieder Bürgermeister an: „Man muss halt anfangen, sonst bleibt es beim Kulturgut Auto.“

B.8. Der SPD gefällt Stadt-Umland-Bahn; Aschheim soll Studie über Machbarkeit erstellen lassen; SZ / Neueste Nachrichten (Lkr. München-Nord) vom 15.07.2000

Aschheim. Die Aschheimer SPD-Fraktion beantragt, dass der Gemeinderat eine Machbarkeitsstudie für die Realisierung einer Stadt-Umland-Bahn in Auftrag gibt. Dies sei ein erster Schritt zur „zukunftssträchtigen und sinnvollen Ergänzung des öffentlichen Personen-Nahverkehrs“, schreibt SPD-Gemeinderat Dieter Eberhardt in der Antragsbegründung.

Die Realisierung eines solchen Projekts sei zwar „sicher als langfristig einzustufen“, doch Aschheim könne sich „durch eine frühzeitige Weichenstellung“ unter die Pilotprojekte einreihen. „Wenn dann bereits gewisse Voraussetzungen erfüllt wären, zum Beispiel eine Machbarkeitsstudie vorläge, würde dies sicher zu einer Priorisierung führen.“

„Letzter Auslöser“ für den SPD-Antrag, so Eberhardt, war eine Demonstrationfahrt der Stadtbahn vor einer Woche, an der unter anderem die Aschheimer SPD-Kreisrätin Ingrid Lenz-Aktas teilgenommen hatte. Züge der kanadischen Bombardier AG machten auf der Überführungsfahrt von Wien nach Saarbrücken in München Halt und drehten eine DemoRunde über den Süd- und den Nordring. Die Zwei-System-Fahrzeuge können die Gleise der Bahn und der Straßenbahn benutzen.

Lenz-Aktas war bei der Demonstrationfahrt von der „rasanten Anfahrts- geschwindigkeit, der bequemen Zustiegshöhe auch für Rollstuhlfahrer und dem sehr leisen Fahrgeräusch“ beeindruckt. Sie hält die Stadt-Umland-Bahn für eine Möglichkeit, „das völlige Erliegen des Verkehrs im östlichen Landkreis zu verhindern“. Im Gegensatz zur U-Bahn seien Investitions- und Betriebskosten „noch bezahlbar“. Verschiedene Gutachten kämen zu dem Schluss, dass die Stadt-Umland-Bahn Lücken im öffentlichen Nahverkehr schließen könne.

Auch für Aschheim sieht Lenz-Aktas Vorteile: Eine Streckenführung durch die Gemeinde „würde die Bürger von viel Verkehr entlasten und den Ort obendrein immens aufwerten“. ust

B.9. Fürstenfeldbrucker Tagblatt vom 18. Juli 2000

FÜRSTENFELDBRUCKER TAGBLATT

18.7.2000

**Stadt-Umlandbahn
auf dem Abstellgleis ?****Landkreis München und Pro Bahn widersprechen sich**

Gräfelfing/Planegg (ms) – Das Projekt für eine Stadt-Umlandbahn scheint sich auf dem Abstellgleis zu befinden. Zumindest sehen das große Teile des Kreistages und der Landrat so. Nach Auskunft von Kreisrätin Erika Banaschewski (CSU) rechtfertigen die Ergebnisse einer Verkehrszählung es nicht einmal, die Machbarkeitsstudie für die Umland-Bahn in Auftrag zu geben.

Mit dieser Nachricht, die im krassen Gegensatz zu den Äußerungen und Bemühungen von Neurieds Bürgermeister Otto Götz steht, sorgte Erika Banaschewski in der jüngsten Sitzung des Gräfelfinger Umweltausschusses für Aufsehen. „Die Fahrgastzahlen sind so gering, dass die Machbarkeitsstudie wohl gar nicht erst erstellt wird“, so Banaschewski. Dem Münch-

ner Merkur sagte die Kreisrätin, Landrat Heiner Janik habe ihr diesen Sachstand auf Anfrage mitgeteilt.

Manfred Bialucha, Pressesprecher des Münchner Landratsamtes, bestätigte diese Aussage grundsätzlich. „Im Kreistag gibt es derzeit keine Mehrheit für dieses Projekt“, so Bialuchas Einschätzung, „geschweige denn Beschlüsse“. Janik, der gestern nicht zu sprechen war, habe mit seiner Meinung noch nie hinterm Berg gehalten, dass der Landkreis sich an den Kosten für die Stadt-Umlandbahn nicht beteiligen werde. Bialucha: „Selbst tangentielle Busverbindungen sind wieder eingestellt worden.“

Die jüngsten Zeitungsartikel, die dem Projekt eine große Zukunft voraussagten, seien „lediglich eine euphori-

sche Bewertung auch mancher Pressevertreter“. Erika Banaschewski, die nach eigener Auskunft „keinen Bedarf“ für eine Umland-Bahn erkennt, bezeichnet das Projekt gar als einen „Wunschtraum von Herrn Götz“.

Dieser Einschätzung widerspricht der Gräfelfinger Hans-Dieter Kubisch vom Verein Pro Bahn. Die Machbarkeitsstudie sei mitnichten gestorben; die Realisierung des gut 500 000 Mark teuren Gutachtens hänge gar nicht von der Zustimmung des Landkreises ab. Vielmehr sei der MVV dabei, sich das Geld bei den betroffenen Kommunen und nicht zuletzt bei der Landeshauptstadt München absegnen zu lassen, die den „Löwenanteil“ übernehme. Pro Gemeinde sollen zwischen 10 000 und 20 000 Mark anfallen.

B.10. Süddeutsche Zeitung Würmtal vom 18. Juli 2000

Dienstag, 18. Juli 2000

Initialzündung gesucht

Götz will die Stadtbahn voran treiben

Von Rainer Rutz

Würmtal ■ „Die Mehrheit im Kreistag will ein funktionierendes Nahverkehrskonzept“: Neurieds Bürgermeister Otto Götz ist sich sicher, dass die politischen Weichen für den Bau einer Umlandbahn gestellt werden. Er reagierte damit auf kritische Äußerungen der Gräfelfinger Gemeinde- und Kreisrätin der CSU, Erika Banaschewski.

Banaschewski hatte die Meinung vertreten, beim Bau einer Stadt- oder Umlandbahn handele es sich „um einen Wunschtraum von Herrn Götz“. Sie verwies auf die (bisher unveröffentlichten) Zahlen einer Studie der Firma „Mobinet“. Danach würden die notwendigen Fahrgastzahlen für eine Umlandbahn nicht erreicht. Dazu Götz: „Es ist überhaupt noch nicht richtig gezählt worden. Es handelt sich nur um eine Hoch-

rechnung.“ Im übrigen zeigt sich der Neurieder Bürgermeister optimistisch, dass das notwendige Geld - rund 500 000 Mark - für eine Machbarkeitsstudie zusammenkommt. Einen Großteil der Summe übernimmt die Stadt München, die mit ihrem Verkehrsentwicklungsplan „ohnehin schon ein klares Zeichen gesetzt hat und über eine Stadtbahn nachdenkt.“ Er werde sich in Kürze mit den Nachbargemeinden, auch mit dem Landkreis Fürstentfeldbruck, zusammensetzen, um das weitere Vorgehen zu besprechen. Gesucht werde nach einer Initialzündung. Götz regt in diesem Zusammenhang eine Art „Regionalkongress“ an.

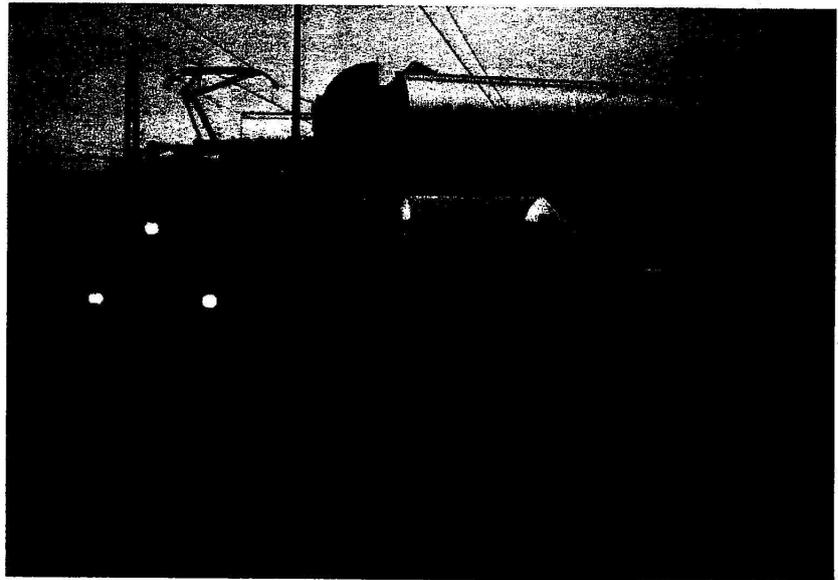
Zur Kritik von Banaschewski meint der Neurieder Bürgermeister: „Da sieht man mal wieder, wie der Blick durch die Windschutzscheibe eines Benz die Sicht auf die Realität verändert.“

München explores the Stadtbahn options

Both the S-Bahn and U-Bahn network in the Bavarian capital are reaching their optimal size. Ralf Roman Rossberg examines plans for an extensive light rail network to complement the existing rail corridors

TOGETHER with the long-established city centre trams, well-used U-Bahn and S-Bahn networks form the backbone of public transport in München, capital of the Land of Bavaria. Buses generally act as feeders to the rail services.

Further development of the network is now vital as many routes, particularly on the S-Bahn, have reached the limits of capacity, and use of private cars is continuing to rise. The rail users' lobby organisation Pro Bahn has put forward proposals for an extensive light rail network with through running of trams on main line railways, as successfully pioneered in Karlsruhe and later introduced in Saarbrücken. Significant elements of these proposals have been incorporated in the city's official development plan, which enjoys the support of the Bayerische Eisenbahn Gesellschaft, charged by the Bavarian



The shape of things to come? A Saarbrücken dual-system car was tested in München during the summer

Ministry of Transport with planning rail services.

The Pro Bahn proposals envisage four phases of development:

- initial routes operating as 'islands' with selected tangential lines;
- initial links between the islands;
- completion of all inter-island links;
- further extensions.

There would be 15 main routes with a number of short branches, and the network would eventually extend to around 200 km, requiring invest-

ment of around DM2bn. Given a 25-year timescale, an annual spend of DM80m would be required. This compares with DM250m being spent annually on U-Bahn construction, which is currently absorbing DM100m per km.

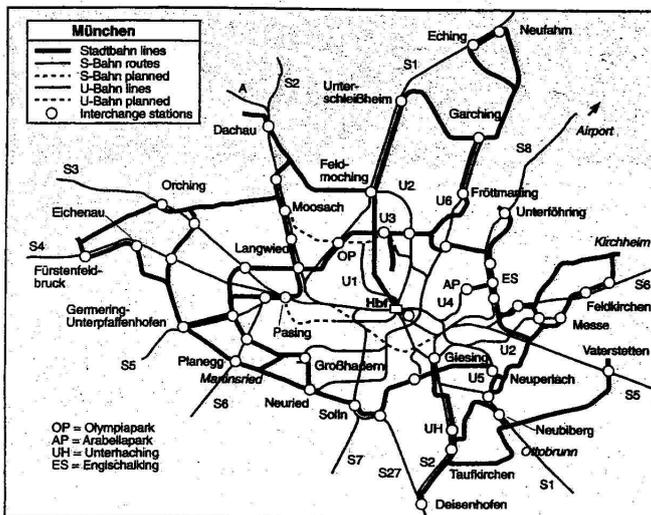
The U-Bahn cost can be justified where there are strong, regular flows of traffic, but nearly all the major travel corridors in the city have U-Bahn or S-Bahn lines already built or planned for the near future. If U-Bahn construction is extended into the suburbs where demand is lower, the rate of cost recovery will fall significantly.

As 1 km of Stadtbahn (light rail) can be built for one-tenth of the cost of that for an U-Bahn route, it makes sense to choose the cheaper option where demand is too high for a bus service. There are potentially 200 km of such routes, corresponding to the estimate in the Pro Bahn proposals.

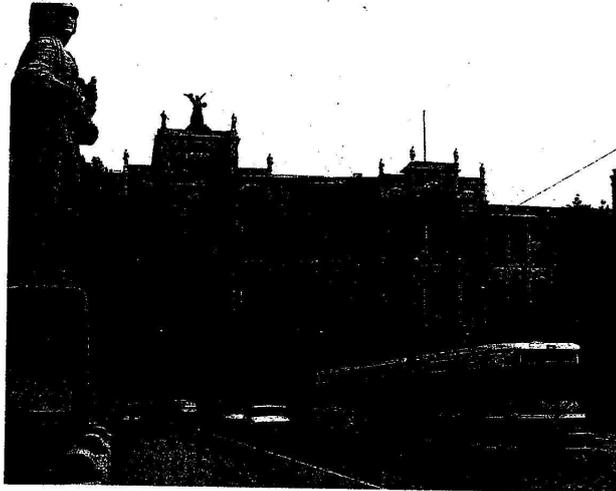
Dual-system trams

The idea would be to use dual-system trams running partly on light rail and partly on main line alignments, and possibly on certain sections of U-Bahn. This would, however, require the vehicles to be fitted for third rail current collection or to have their own on-board power source, such as fuel cells, now in course of development.

Around 200 km of tangential and inter-suburb light rail routes are proposed for the next 25 years in and around München, using a mix of existing tram and rail alignments plus new construction



Light RAIL



The introduction of modern low-floor cars has helped to revive the image of München's remaining tram routes

Many suburban sections of the München tram network have been rebuilt with segregated tracks, often using a grassed surface such as Infundo

Stations on the Stadtbahn would be spaced closely to avoid the need for feeder buses and large park-and-ride car parks.

Inevitably, there has been some opposition to the plans, as the Stadtbahn routes run on the surface and do not vanish conveniently below ground like the U-Bahn. Lineside residents – who often turn out to be frequent users of good public transport – tend to resist the proposals because of the disruption caused during construction. For this reason the Pro Bahn plans incorporate plenty of alternative routes.

Community and regional politicians have shown considerable interest in certain lines. For example, the former airport at Riem will not only be home to the city's new trade fair grounds but will also become a major development zone for commercial premises and housing. The U-Bahn runs to the city centre but provides no links to neighbouring communities. This would be an ideal role for a Stadtbahn, which would also offer links to radial S-Bahn lines and other regional rail services.

Two other areas are likely to be candidates for early construction of Stadtbahn lines. One is Ottobrunn in

the east, home to much high-tech industry including Daimler Benz Aerospace, and the other is Martinsried in the southwest, where the university's biotechnology centre is located. There are also obvious centres for Stadtbahn development in the south and western suburbs.

Ring route

Considerable attention has been paid to the Northern Ring project. Earlier proposals called for an S-Bahn service on the former German Federal Railway's double-track freight-only line across the north of the city. The then DB rejected the idea, insisting that demand was too low. A Stadtbahn would be better suited to the likely level of traffic, and today's open access regime favours the launch of such a service. A disadvantage is that the line crosses several radial

U-Bahn routes at locations that are typically 500 m from a station. In the long term it may be possible to reroute sections of the proposed Stadtbahn to serve these potential interchanges.

Special importance is attached to potential tangential Stadtbahn routes. All the S-Bahn and U-Bahn lines converge radially on the city centre so that there are practically no inter-suburb rail links. Bus routes are generally only feeders to the nearest station. In any case, buses have in the past proved to be much less popular than rail services. Someone who cannot reach the nearest station on foot would rather use a private car to drive to a park-and-ride station or directly into the city than catch a bus.

In terms of capacity, a Stadtbahn is well suited to the proposed tangential routes. These would typically form the inter-island links put forward in Phases 2 and 3 of the Pro Bahn proposals. Many new public transport journeys would be opened up, and congestion at existing S-Bahn and U-Bahn interchanges will be eased. Above all, the rising tide of car traffic will be stemmed. ■



Munich examines option of metro léger

Un réseau léger de 200 km, avec certaines lignes utilisant des plateformes ferroviaires existantes, est en cours d'étude à Munich. La formule consiste à faire partager les voies de lignes principales par des trams et des trams afin de procurer des services directs entre les banlieues éloignées où les zones de développement et le centre, est maintenant bien établie dans plusieurs villes. Cette formule apparaît de plus en plus comme une alternative attrayante à la construction, chère, de lignes de métro. La priorité semble aller vers une ligne circulaire nord et des tangentielles inter-banlieues.

München testet die Option Stadtbahn aus

Ein 200 km langes Stadtbahn-Netz, welches zum Teil bestehende Streckennetze wird zur Zeit in München untersucht. Die Mitbenutzung von Vollbahnstrecken durch Stadtbahnfahrzeuge zur Erreichung einer direkten Anbindung von Aussort-Vororten oder von Entwicklungsbereichen im Zentrum hat sich nicht in verschiedenen Städten gut bewährt und dies erscheint je länger je mehr eine attraktive Alternative zum Bau von teureren U-Bahn-Strecken. Der Vorzug gilt mit grosser Wahrscheinlichkeit einem Nordring sowie tangentialen Verbindungen zwischen Vororten

Munich explores the option of metro ligero

Se está investigando una red de 200 km de vías de metro ligero (parte de ella aprovechará las plataformas existentes) en Munich. La fórmula de que los barrios compartan las vías de la línea principal para poder proporcionar servicios directos entre las áreas de desarrollo y los destinos centrales ya está muy establecida en diversas ciudades y parece una alternativa atractiva a la construcción de costosas líneas de metro. La prioridad posiblemente vaya dirigida al anillo del norte y a las rutas tangenciales que conectarán las afueras.