

Ein Blick von Oberbayern in die schöne neue Bahnwelt

## **Ausschreibungsnetze und neue Fahrzeuge – woher kommen die Probleme?**

Am 14. Dezember gingen mit der Werdenfelsbahn und dem Meridian in Oberbayern zwei neue Nahverkehrsnetze an den Start. Bei Meridian war bereits vorher klar, dass zum Fahrplanwechsel zu wenige der neuen Fahrzeuge einsatzbereit sein würden. Entsprechend trat ein ausgedünntes Ersatzkonzept mit vielen Leihfahrzeugen in Kraft. Überraschender war der sehr schlechte Start der Werdenfelsbahn, der dann gemeinsam mit Meridian die regionalen Medien beherrschte.

Kritik an ausgeschriebenen Regionalnetzen gibt es auch anderswo. So wandte sich kürzlich der Landrat des Rhein-Sieg-Kreises in einem Brief an Rüdiger Grube, um recht empört auf Missstände beim Rhein-Sieg-Express (RSX) Siegen – Köln – Aachen hinzuweisen. <sup>[1]</sup>

Der RSX wird überwiegend mit Talent-2 in einer von den Werdenfels-Talenten leicht abweichenden Version gefahren. Allerdings wurden hier als Reaktion auf die laute Kritik bereits vor einiger Zeit einige Umläufe wieder durch Züge mit Doppelstockwagen ersetzt. Eine Entwicklung, wie wir sie in Bayern beispielsweise auch vom Donau-Isar-Express kennen.

Woher kommen all die Probleme? Wie weit ist die Kritik berechtigt? Sind die rein auf Triebwagen basierten Konzepte so unausgegoren, dass sie nur mit deutlichen Änderungen funktionieren?

Das Bemühen der jeweiligen Besteller ist, mit einem bestimmten Budget einen dichten Takt und ausreichende Kapazität anzubieten. Die konkrete Ausgestaltung der Fahrzeuge wird aber zumindest in den angesprochenen Fällen den Betreibern überlassen und in Verträgen mit den Fahrzeuglieferanten vereinbart. Außerdem haben die Besteller kaum Einfluss auf den Infrastruktur-Ausbau. Man versucht also bei steigenden Fahrgastzahlen das Maximale aus den vorgefundenen Verhältnissen herauszuholen.

Die Ereignisse der letzten Wochen deuten darauf hin, dass dieses Vorgehen zu Fahrplänen führt, die nur funktionieren, wenn es keine oder nur sehr kleine Störungen gibt. Mit neuen Fahrzeugen und Konfigurationen, die wegen später Genehmigungen teilweise erst kurz vor Betriebsbeginn getestet werden konnten, sind aber "keine oder nur sehr kleine Störungen" nicht besonders wahrscheinlich.

Dazu kommt die bekannte Ankündigungsstrategie: vor dem Start ist in den Pressemeldungen der DB alles ganz toll. Das war beim Werdenfelsnetz ebenso wie vorher bei Fugger- und Donau-Isar- oder auch beim Rhein-Sieg-Express, und erst vor einigen Tagen konnte man es beim Kölner Dieselnetz (Markenname "Vareo") erneut erleben. <sup>[2][3]</sup>

Was aber wird wirklich geboten? Natürlich gibt es jede Menge Vorteile: Stufenfreier Einstieg an vielen Bahnhöfen, Klimaanlage (sofern sie halbwegs zugfrei ist), beschleunigungsstarke Fahrzeuge, verbesserter Fahrplan, Fahrgastinformationssystem im Zug (das aber beim Donau-Isar-Express erst im Kundeneinsatz reifen musste).

Was stört die Fahrgäste, deren Bild von "Bahn im Nahverkehr" oft durch lokbespannte Wagenzüge geprägt ist, an den neuen Zügen? Triebwagen neigen systembedingt zu einer etwas schlechteren Laufruhe. Die auffallend unruhigen Fahrten der Talent-Züge im Werdenfelsnetz lassen sich dadurch allein aber nicht erklären. In vielen der früheren Züge gab es einen abgetrennten Einstiegsraum, und die WC-Zugänge lagen nicht direkt im Fahrgastraum. Heute dagegen werden Sitzplätze unmittelbar vor die Toilettentür montiert, was nicht ganz zu Unrecht als Zumutung anstatt als zusätzliches Platzangebot empfunden wird.

Ist der Gesamteindruck einmal gestört, werden die Vorteile gern übersehen, während sich weitere Nachteile – schwerwiegende, unnötige oder auch nur vermeintliche – wie Sitzqualität, Sitzabstand, Türschließsignal, automatische Durchsagen, usw. zu einer langen Liste summieren. Da wundert es dann wenig, wenn ein lokaler Politiker, der die sich ändernden Verhältnisse der bundesweiten Bahnwelt erst jetzt bemerkt, davon spricht, die neuen Züge hätten nur "S-Bahn-Charakter". Auch bei den gerade von DB und Bestellern gelobten "Vareo"-Zügen war bereits von "hochwertigen Stadtbahnen" die Rede. <sup>[4][5]</sup>

"S-Bahn-Charakter" – damit liegen die Kritiker natürlich nicht ganz daneben. Allerdings beschreiben sie eine Tendenz, die es bundesweit (und darüber hinaus) auf etlichen Strecken seit Jahren gibt. Vor den Elektrotriebwagen war dies bereits bei den Dieseltriebwagen zu beobachten. Früher kannte man Fahrgasträume ohne Abtrennungen von den Schienenbussen der 1950er-Jahre. Aber auch diese wurden, sofern die Strecken überlebten, häufig von der Baureihe 628 abgelöst, die bei all ihren Nachteilen innen etwas mehr wie "Zug" aussieht.

Wie soll man der Kritik begegnen? Kann man es besser machen? Als Fahrgastverband muss PRO BAHN natürlich der Meinung sein, dass man es besser machen kann.

Erster Ratschlag an die Akteure: bitte den Mund nicht zu voll nehmen. Es gibt Leute, die all die tollen Ankündigungen ernst nehmen, und die, wenn das beschworene Bahn-Paradies dann nicht eintrifft, entsprechende Konsequenzen ziehen. Probleme müssen frühzeitig, offen und ehrlich angesprochen werden. Wer stattdessen Öffentlichkeit und Politik mit Halbwahrheiten einullt, muss sich irgendwann geharnischter und sogar wütender Kritik stellen.

Im Zusammenhang mit Ankündigungen und Schönreden sei auch folgende Frage erlaubt: Brauchen wir überhaupt "Marken" mit Kunstnamen wie Meridian und Vareo, die man wegen kaum zusammenhängender Netze oder angesichts von Strecken, auf denen auch andere Züge fahren, nicht als solche wahrnimmt?

Der zweite Ratschlag kann eigentlich mit Blick auf die Werdenfelsbahn nur lauten, sich nicht so überraschen zu lassen. Man muss damit rechnen, dass mehr als nur Kleinigkeiten schiefgehen, und Ersatzlösungen vorbereiten. Man braucht in den ersten Wochen deutlich mehr Reserven. All dies muss der Betreiber natürlich bereits in der Kostenkalkulation für sein Angebot berücksichtigen, und der Besteller muss es als Angebotsbestandteil einfordern.

Drittens ist aus Sicht von PRO BAHN sehr wichtig, die Fahrgäste viel stärker in die Entwicklung neuer Konzepte und neuer Fahrzeuge einzubinden. Das Zuglabor von DB Regio ist sicher ein Schritt in die richtige Richtung. Der Besteller sollte Vorgaben machen, dass neue Fahrzeuge entsprechend fahrgastgetestet sind. [6]

Zu einem transparenten Vorgehen gehört auch, Einwände und Zweifel ernst zu nehmen, auch wenn sie von einem Fahrgastverband kommen, der bekannterweise nicht mit allem einverstanden ist, was Besteller und Betreiber planen und tun. Für ernstzunehmende Einwände ist natürlich eine frühzeitige Information über die angedachten Konzepte notwendig.

Der vierte Vorschlag ist, zu prüfen, ob ein mehr gleitender Übergang in ein neues Betriebskonzept möglich ist. Natürlich ist der Fahrplanwechsel fixiert. Und wenn man beschleunigungsstarke Fahrzeuge für einen bestimmten Fahrplan braucht, hat man kaum eine Wahl. Die Überlegungen sollten darauf abzielen, mehr Optionen zu ermöglichen. Beim oben angesprochenen Vareo-Konzept gab es zwangsweise einen gleitenden Übergang: die neuen Fahrzeuge waren zum Fahrplanwechsel nicht da und werden erst allmählich die Altfahrzeuge ersetzen.

All diese Ideen können nur Schritte auf dem Weg zu einer besseren Akzeptanz bei den Fahrgästen und in der Öffentlichkeit sein. Regionale Eigenheiten, wie Einfahrt in den überlasteten Knoten München, müssen ebenso berücksichtigt werden, wie die besonderen Bedürfnisse von Tourismusregionen. Letztendlich wird man zu einer guten Angebotsqualität nur über einen adäquaten Infrastrukturausbau kommen. Hierbei – wie in Ohlstadt – den gewünschten Fahrplankontakt gegen das berechnete Interesse von Fahrgästen und Kommunen an vernünftig gestalteten Bahnstationen auszuspielen, ist allerdings auch nicht der richtige Weg. Uneinsichtiges Beharren auf schlechten Lösungen hat noch nie jemanden sonderlich weit gebracht. [7]

*Edmund Lauterbach*  
PRO BAHN Oberbayern

Der vorstehende Text basiert auf einem Artikel für die **PRO BAHN Post**, dem Mitteilungsblatt von PRO BAHN Oberbayern, Ausgabe Februar 2014.

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

[http://www.pro-bahn.de/bayern/pbp\\_archiv.htm](http://www.pro-bahn.de/bayern/pbp_archiv.htm)

Eine Online-Version des Artikels findet man unter

<http://www.myway.de/e.lauterbach/regiozuege.html>.

Quellen:

- [1] Pressemitteilung Rhein-Sieg-Kreis: "RE 9 ein Beispiel schlechter Qualität – Landrat schreibt an Vorstandsvorsitzenden der Deutschen Bahn AG"  
<http://www.presse-service.de/data.cfm/static/871456.html>
- [2] Pressemitteilung Deutsche Bahn AG: "Vareo – Premiere für zukunftsweisende Fahrzeuggeneration Alstom Coradia LINT im Kölner Dieselnetz"  
[http://www.deutschebahn.com/de/presse/pi\\_regional/5604310/nrw20140115.html](http://www.deutschebahn.com/de/presse/pi_regional/5604310/nrw20140115.html)
- [3] Webauftritt "Vareo – der neue Zug für die Region. Neu. Besser. Mehr."  
<http://www.bahn.de/vareo/view/konzept/vareo.shtml>
- [4] "Steiner verschärft Kritik an BOB – CSU-Abgeordneter sieht im Platzangebot eine echte Verschlechterung"  
<http://www.klaus-steiner.de/index.php?ka=1&ska=1&idn=97>
- [5] Landtagsabgeordneter Rolf Beu: "Auch LINT-Züge sind keine ICEs des Nahverkehrs"  
<http://rolf-beu.de/?p=2660>
- [6] DB Regio Zuglabor: "Was der Kunde wünscht, bestimmt unser Handeln!"  
[http://www.bahn.de/regional/view/regionen/spezial1/zuglabor\\_ueb.shtml](http://www.bahn.de/regional/view/regionen/spezial1/zuglabor_ueb.shtml)
- [7] Webseite von PRO BAHN: "Ohlstadt: Bahnhofsumbau"  
[http://www.pro-bahn.de/weilheim/ohlstadt\\_bhfumbau.htm](http://www.pro-bahn.de/weilheim/ohlstadt_bhfumbau.htm)

Weitere Verweise:

- Pressemitteilung der Bayerischen Eisenbahngesellschaft zur Ausschreibung E-Netz Rosenheim  
<http://beg.bahnland-bayern.de/presse/pressemitteilungen/e-netz-rosenheim-bahnangebot-soll-ab-ende-2013-schneller-moderner-und-attraktiver-werden>
- Pressemitteilung der Bayerischen Eisenbahngesellschaft zur Ausschreibung Werdenfels  
<http://beg.bahnland-bayern.de/presse/pressemitteilungen/freistaat-bayern-startet-ausschreibung-fuer-regional-verkehre-im-werdenfelsnetz-bahnangebot-soll-ende-2013-um-30-prozent-ausgewe>
- Antrag im Bayerischen Landtag zu "Betriebsstart von SPNV-Wettbewerbsprojekten im Dezember 2013"  
[http://www1.bayern.landtag.de/ElanTextAblage\\_WP17/Drucksachen/Basisdrucksachen/0000000001/0000000339.pdf](http://www1.bayern.landtag.de/ElanTextAblage_WP17/Drucksachen/Basisdrucksachen/0000000001/0000000339.pdf)
- Antrag im Bayerischen Landtag zu "Bahnbetrieb auf den Strecken München – Salzburg und München – Kufstein durch die Veolia Verkehr GmbH"  
[http://www1.bayern.landtag.de/ElanTextAblage\\_WP17/Drucksachen/Basisdrucksachen/0000000001/0000000349.pdf](http://www1.bayern.landtag.de/ElanTextAblage_WP17/Drucksachen/Basisdrucksachen/0000000001/0000000349.pdf)
- Antrag im Bayerischen Landtag zu "Bericht über die Probleme bei der Werdenfelsbahn"  
[http://www1.bayern.landtag.de/ElanTextAblage\\_WP17/Drucksachen/Basisdrucksachen/0000000001/0000000351.pdf](http://www1.bayern.landtag.de/ElanTextAblage_WP17/Drucksachen/Basisdrucksachen/0000000001/0000000351.pdf)