

■ **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.