

# PRO BAHN *Post*

Rundbrief von PRO BAHN Oberbayern

März 2019



Auch wenn die Schneemengen, wie hier in Ruhpolding, teilweise beträchtlich waren: Eine ganzheitliche und konsequente Aufarbeitung des „Winterchaos“ mit allen Beteiligten ist dringend erforderlich, um solche massiven Ausfälle des Zugverkehrs wie im vergangenen Januar zu vermeiden. Bild: E. Lauterbach

- Kurznachrichten – Seite 2
- Pünktlichkeit: Sind die Fahrgäste das Problem? – Seite 3
- Das Abrissprogramm geht munter weiter – Seite 5
- Nur die BOB einzubestellen genügt nicht! – Seite 6
- Entschädigung für Zeitkarteninhaber der BOB – Seite 6
- Zahlen zur Mangfalltal-Bahn – Seite 7
- PRO BAHN-Mitglied schreibt an Ministerpräsident – Seite 9

## **Kurznachrichten**

### **Westbahn-Fahrplan für München–Wien**

Wie bereits im November gemeldet, will die österreichische Westbahn ab April München anfahren „voraussichtlich ab Montag, 8. April“. Dazu wurde jetzt ein Fahrplan mit drei Zugpaaren pro Tag veröffentlicht (<https://westbahn.at/muenchen/>). In Bayern werden bisher von Meridian belegte Trassen benutzt. Die Verbindung nach Wien wird also nicht schneller, aber man spart das Umsteigen in Salzburg und fährt durchgehend mit den „Kiss“-Garnituren der Westbahn. Wie die grenzüberschreitende tarifliche Gestaltung über das bestehende Gemeinschaftsticket von Meridian und Westbahn hinaus aussehen wird, ist noch nicht bekannt.

### **Münchner S-Bahn-Stammstrecke dieses Jahr sechsmal gesperrt**

Nach dem bundesweiten Bauprogramm hat die DB am 21. Februar ihre Pläne für das bayerische Bahnnetz vorgestellt (<https://www.deutschebahn.com/pr-muenchen-de/aktuell/presseinformationen>, Meldung vom 25.2.2019). 1,6 Milliarden Euro sollen 2019 in die Infrastruktur investiert werden, wobei als Ziel „modernere Bahnhöfe und ein besseres Netz“ angestrebt werden. Im Zuge der Baumaßnahmen soll die Münchner S-Bahn-Stammstrecke an sechs (!) Wochenenden gesperrt werden. 2017 hatte die DB noch verkündet, dass Stammstreckensperren jeweils an zwei Wochenenden gebündelt werden, um die baubedingten Fahrplaneinschränkungen zu reduzieren.

### **Mobilitätsservice bei der Bahn wird eingeschränkt**

Bisher hat die DB AG als Betreiber der Infrastruktur auf ihren Bahnhöfen den Service für mobilitätseingeschränkte Reisende angeboten. Die Mobilitätsservice-Zentrale (MSZ) der DB hat dies unabhängig davon getan, ob betroffene Fahrgäste in oder aus einem DB-Zug gestiegen sind, oder ob sie mit einem Zug eines anderen Verkehrsunternehmens reisten. Ab sofort ist die MSZ nur noch für Reisende zuständig, die mit Zügen der DB und einiger anderer Zugbetreiber fahren. Wer aber beispielsweise mit Agilis, Eurobahn, Nordwestbahn und vielen anderen unterwegs ist, muss sich an das jeweilige Unternehmen wenden. Die Zuordnung der Services zu Verkehrsunternehmen statt einer einheitlichen Ansprechstelle stellt für den betroffenen Personenkreis einen großen Rückschritt dar, den PRO BAHN in einer Pressemitteilung kritisiert ([https://www.pro-bahn.de/presse/pm\\_bv\\_show.php?id=330](https://www.pro-bahn.de/presse/pm_bv_show.php?id=330)). PRO BAHN sieht in der Unterstützung mobilitätseingeschränkter Fahrgäste eine öffentliche Aufgabe, für die die Politik einheitliche Regeln vorgeben und die Finanzierung sicherstellen muss.

### **Baden-Württemberg greift GVFG-Mittel ab**

In einer Pressemitteilung gibt Baden-Württemberg an, in 2018 seien knapp 44 Prozent Bundesförderung nach dem Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz

(GVFG) in kommunale Nahverkehrsprojekte im Lande geflossen. Begründet wird dies mit der durchgeführten Ausbauoffensive.

### **Bahnnotstandsgebiet Allgäu?**

Dass die Elektrifizierung der Bahnstrecke München–Lindau immer wieder Verkehrseinschränkungen bringt, daran hat man sich gewöhnt. Obendrauf kamen dann der Schnee vom Januar mit seinen Zug- und Haltausfällen und die vom Aufgabenträger gerügten Probleme der Bayerischen Regiobahn. Der Schienenersatzverkehr nach Oberstdorf wurde bis zum 5. März verlängert und am 22. Februar meldete die DB, dass es vom 25. Februar „bis auf Weiteres“ auf den Strecken Aulendorf–Kißlegg und Memmingen–Kißlegg–Lindau wegen Fahrzeugproblemen Schienenersatzverkehr gibt. PRO BAHN Baden-Württemberg sieht hierin einen neuen Tiefpunkt erreicht (<https://www.pro-bahn-bw.de/presse/index.php?pm=177#i177>).

Weitere aktuelle Meldungen findet man auch auf den Webseiten von PRO BAHN unter <https://www.pro-bahn.de/aktuell/>. Meist wird dort auch auf weitergehende Informationen verwiesen.

### *Pünktlichkeitsoffensive von DB Fernverkehr*

## **Sind die Fahrgäste das Problem?**

Der Fernverkehr der Deutschen Bahn (DB) hat bekanntlich ein Pünktlichkeitsproblem – das ist in zahlreichen Erhebungen dokumentiert und ständig in den Medien nachzulesen. Sogar der DB-Vorstand hat mehrfach auf die Defizite hingewiesen.

Der Ursachen gibt es viele: Unzureichende Infrastruktur, mangelhafte Unterhaltung derselbigen, Störungen an den Fahrzeugen oder ganz pauschal die berühmten „Störungen im Betriebsablauf“. Intern hat die DB scheinbar aber als wesentlichen Störfaktor für einen pünktlichen Betrieb den Fahrgast ausgemacht und vor ein paar Monaten rigorose Maßnahmen eingeführt. Bisher galt in Deutschland die Abfahrtszeit unter Fahrgästen noch als die einzige zuverlässige Information im Bahnbetrieb. Auf die Aussage „der Zug fährt nie zu früh ab“ konnte man sich Jahrzehnte lang verlassen und dementsprechend planen. Das hat sich in letzter Zeit geändert. Zwar wurde die sogenannte „verschärfte Zugabfertigung“, bei der der Abfertigungsprozess bereits ca. 45 Sekunden vor der eigentlichen Abfahrtszeit begonnen wird, bereits 2016 eingeführt. In letzter Zeit wird diese Praxis aber möglicherweise wegen der bestehenden Pünktlichkeitsprobleme verstärkt durchgesetzt.

Wie sich diese Maßnahme in der Praxis darstellt, sei an zwei „selbsterlebten“ Beispielen kurz erläutert.

Bamberg an einem Sonntag im Januar 2019: Der ICE nach Berlin ist sehr pünktlich eingefahren, nämlich 12:38 Uhr. Abfahrt ist laut Fahrplan 12:42 Uhr. Der Zugchef und eine Zugbegleiterin stehen an den Trittstufen zweier Türen und geben etwa 30 Sekunden vor 12:42 Uhr das Abfahrtsignal. Die Türen schließen sich. Eine Gruppe von Fahrgästen, die die Stufen von der Bahnsteigunterführung hochgehetzt kommt, darf die Türen noch berühren – in den Zug kommen die Leute nicht mehr. Um 12:42 Uhr (und null Sekunden) setzt sich der ICE in Bewegung, nur die Fahrgäste nicht: sie stehen konsterniert am Bahnsteig und sehen dem Zug nach.

Bamberg, eine Woche später: dieses Mal werden die Türen schon 15 Sekunden nach 12:41 Uhr geschlossen und wieder hat mindestens ein Fahrgast das Nachsehen. Macht ja nichts, die nächste Fahrtmöglichkeit nach Berlin ist ja schon in zwei Stunden.

Mit dieser Regelung hat es die DB wieder einmal geschafft, Fahrgäste zu vergraulen. Die Regelung mit der Abfahrt um exakt null Sekunden nach der ausgedruckten Zeit ist extrem fahrgastunfreundlich. Angemessen wäre die landläufig erwartete Regelung „Zugang zum Zug bis zur ausgedruckten Abfahrtszeit“. Mit der neuen Regelung ist der Willkür Tür und Tor geöffnet: der eine Zugchef lässt die Türen 30 Sekunden vorher schließen, ein anderer 45 Sekunden. Womit sich für den Fahrgast die Frage stellt, ob nicht vielleicht eine besonders eifrige Zugbesatzung auch schon einmal zwei Minuten vorher den Zug verrammelt. In den geschilderten Beispielen war auch nicht ersichtlich, dass sich das Personal bemüht hätte, die Zugänge zum Bahnsteig zu beobachten, um auf „knapp ankommende Fahrgäste“ reagieren zu können. Schließlich sind die Fahrgäste vielleicht auch deshalb so spät dran, weil der Zubringerzug verspätet war. So etwas soll ja vorkommen. Der Verweis auf „internationale Standards“ und die Gepflogenheiten in Frankreich oder England ist da für den Kunden nicht wirklich hilfreich.

Ein zielführenderer Ansatz wäre vielleicht, das Prozedere zum Abfertigen eines Zuges zu beschleunigen. Muss es wirklich fast eine Minute dauern, bis sich ein Fernverkehrs zug nach dem Schließen der Türen durch das Personal endlich in Bewegung setzt? Und: wenn die DB in ihren Fahrplänen Reisezeiten anbietet, die nur unter den oben beschriebenen Randbedingungen einzuhalten sind, dann liegt das Problem wohl etwas tiefer. Das ärgerliche Fazit: in erster Linie bewirkt die Regelung Frustrationen bei den Fahrgästen, steigert aber nicht die Pünktlichkeit.

Matthias Wiegner

*Nachsatz: dem Zugbegleitpersonal kann man zu Gute halten, dass es im Falle der ICE4-Züge aus Gründen der eigenen Gesundheit ein Interesse hat, die Türen schnellst möglich wieder zu schließen. Wer sich den ganzen Arbeitstag das Gepiepse (in zwei Tonlagen) bei geöffneten Türen anhören muss, kann einem wirklich leid tun.*

## Das Abrissprogramm geht munter weiter

Am 20. Februar hat die DB angekündigt, dass sie mit bundesweit bis zu 800 Baustellen endlich die Wartungsrückstände im Schienennetz angehen möchte (<https://www.deutschebahn.com/de/presse>, Meldung vom 20.2.2019). Vermarktet wurde das Ganze unter dem Slogan, das „Abrissprogramm“ sei vorbei.

Wirft man aber einen Blick hinter die Kulissen, so zeigt sich: Bestenfalls das Fahren auf Verschleiß findet ein Ende. Entgegen der großspurigen Ankündigungen der DB hat das Abrissprogramm der Infrastruktur noch kein Ende gefunden. Bahnsteige werden durch den Konzern gekürzt oder zurückgebaut, Abstellgleise für Reserven entfernt, Züge bei Verbot der Ersatzteilentnahme verschrottet und Anschlussweichen ausgebaut. Der Abbau bei Infrastruktur und Betriebsmaterial geht also munter weiter.

Ganz konkret zeigt sich dies in Rastatt, das durch den nahegelegenen Tunnel unfreiwillig berühmt wurde. Hatte man während der Havarie noch dankbar die langen Bahnsteige des Rastatter Bahnhofs genutzt, um Fernzüge enden zu lassen, so ist nun geplant, die Bahnsteige einzukürzen. Lange ICEs werden dort auch im Störfall nicht mehr halten können. Tatsächlich zeigt sich: Bei den meisten Bahnstufenmodernisierungen werden die Bahnsteige auf das im Regelbetrieb notwendige Minimalmaß gekürzt. Abstell- und Ausweichgleise, die nicht täglich gebraucht werden, werden entfernt. (Dass die Modernisierung von Stationen auch in Wachstumsregionen eventuell zu kleineren Bahnsteigen und damit zu Sicherheits- und Komforteinbußen für die Fahrgäste führt, war ja bereits Thema in der PRO BAHN Post vom Februar.)

Bei den Fahrzeugen wirft man sich sogar innerhalb des DB Konzerns die Knüppel zwischen die Beine. Während DB Netz zwei Diesel ICEs der Baureihe 605 erworben hat, um mit diesen Testfahrten für moderne Technologien durchzuführen, arbeitet man bei DB Fernverkehr daran, dass diese Züge nicht mehr lange fahren, weil die Ersatzteile ausgehen. Die restliche Flotte ist zur Verschrottung ausgeschrieben, eine Ersatzteilentnahme ist dabei unter Aufsicht von DB Fernverkehr verboten. Die DB spricht immer von den Synergien des integrierten Konzerns. Hier kann man wohl eher vom Gegenteil sprechen.

Beispiele wie diese lassen sich viele finden. Ein weiteres sind Anschlussweichen für Industrieunternehmen, die, noch während DB Cargo über Neuverträge verhandelte, durch DB Netz ausgebaut wurden. Für PRO BAHN ist offensichtlich, dass hier nicht miteinander, sondern gegeneinander gearbeitet wird: Nicht das Gesamtsystem Eisenbahn wird betrachtet, sondern jeder Bereich sucht für sich das vermeintliche Optimum. Wenn das System Eisenbahn in Zukunft mehr Marktanteil erreichen soll, muss das aufhören und das große Ganze wieder im Vordergrund stehen.

Lukas Iffländer

## *PRO BAHN fordert nochmals Aufarbeitung der Winterprobleme*

### **Nur die BOB einzubestellen genügt nicht!**

Wegen anhaltender Qualitätsprobleme in den Netzen „Bayerisches Oberland“, „Meridian“ und „Ostallgäu-Lechfeld-Bahn“ hat die Bayerische Eisenbahngesellschaft (BEG) die Geschäftsführung von Bayerischer Oberlandbahn/Bayerischer Regiobahn einbestellt (Pressemitteilung der BEG vom 5.2.2019). Gleichzeitig wurden Schneeprobleme im Oberland sowie ein Protestbrief von Bürgermeistern der Region an die BEG in den Medien thematisiert.

In einer Pressemitteilung ([https://www.pro-bahn.de/bayern/presse\\_show\\_bayern.php?id=956](https://www.pro-bahn.de/bayern/presse_show_bayern.php?id=956)) übt PRO BAHN Oberbayern zwar auch deutliche Kritik an der Bayerischen Oberlandbahn (BOB) und deren Umgang mit dem diesjährigen Winter, stellt aber gleichzeitig fest, dass es angesichts der Probleme im Bahnsektor insgesamt nicht ausreichend ist, nur die Verantwortlichen von BOB, Meridian und BRB einzubestellen. Auch auf den von der Deutschen Bahn befahrenen Strecken Murnau–Oberammergau, Traunstein–Ruhpolding, Garmisch-Mittenwald, der Außerfernbahn und der Kochelseebahn gab es Ausfälle in ähnlichem Umfang.

Nach Beobachtung von PRO BAHN kooperieren Infrastruktur- und Zugbetreiber bei weitem nicht so, wie es für einen robusten Betrieb notwendig wäre und auch die Politik hat – beispielsweise durch fehlende gesetzliche Regelungen zum Baumrückschnitt – mit zum „Winterchaos“ beigetragen. Erforderlich ist daher eine ganzheitliche und konsequente Aufarbeitung mit allen Beteiligten.

Norbert Moy

### **Entschädigung für Zeitkarteninhaber der BOB**

Den Wintereinbruch im Januar hatte für die Fahrgäste der Bayerischen Oberlandbahn BOB teilweise massive Verspätungen und zahlreiche Zugausfälle zur Folge. Die Bayerische Oberlandbahn (BOB) bietet deshalb den Besitzern von Zeitkarten für das Gebiet südlich von Holzkirchen eine Entschädigung an (<https://www.meridian-bob-brb.de/de/bayerische-oberlandbahn/neuigkeiten>, Meldung vom 19. Februar 2019). Die Erstattung beträgt 30 Euro für Abonnenten (20 Euro für selbstgezahlte Schüler-Abos) und erfolgt auf Kulanzbasis. Sie ist gebunden an die Gültigkeit der Fahrkarten im Zeitraum 6. bis 15. Januar 2019. In diesem Zeitraum fand im BOB-Netz südlich von Holzkirchen witterungsbedingt kein Verkehr statt.

PRO BAHN Oberbayern hatte eine solche Entschädigung bereits im Januar in einer Pressemitteilung gefordert ([https://www.pro-bahn.de/bayern/presse\\_show\\_bayern.php?id=954](https://www.pro-bahn.de/bayern/presse_show_bayern.php?id=954)) und begrüßt diese Maßnahme der BOB ausdrück-

lich. Auch im Fahrgastbeirat der BOB wurde die Forderung nach einer Entschädigung der Abokunden geäußert.

Der Forderung der BOB, dass „zwanzig Zentimeter Neuschnee“ in Regionen, wo solche Wetterlagen nicht unnormal sind, nicht zu Betriebseinstellungen führen dürfen, und dass von DB Netz entsprechende Maßnahmen zu ergreifen sind, kann sich PRO BAHN uneingeschränkt anschließen. Hier sind auch der Freistaat Bayern als Aufgabenträger für den regionalen Bahnverkehr und der Bund als Eigentümer von DB Netz gefragt, verpflichtend auf Verkehrsunternehmen und Infrastrukturbetreiber einzuwirken.

Edmund Lauterbach

## Zahlen zur Mangfalltal-Bahn

Die Mangfalltalbahn verbindet Rosenheim (Bahnhofshöhe 447 m) mit Holzkirchen (686 m). Die Streckenlänge beträgt 37.2 km. Derzeit werden elf Haltepunkte bedient, zwei weitere (Feldolling und Rosenheim Aicherpark) sollen im Juni 2019 in Betrieb gehen. Bis auf Holzkirchen und Kreuzstraße, die zum Landkreis Miesbach gehören, liegen alle Haltepunkte im Landkreis Rosenheim.



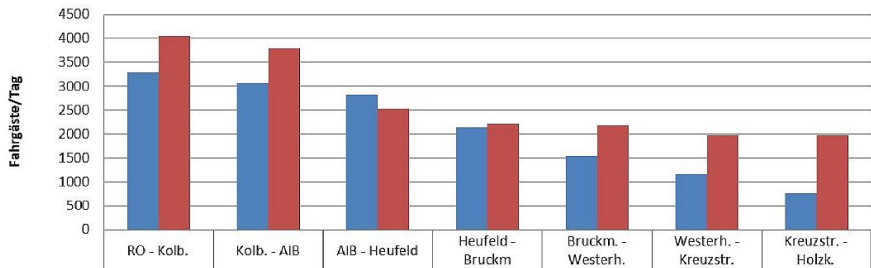
*Streckenverlauf (Bildquelle Wikipedia, Karte basierend auf OpenStreetMap)*

1996 wurde die Mangfalltalbahn vom Bayerischen Ministerrat als Pilotstrecke für die Aufwertung von Regionalbahnen ausgewählt. In der Folge gab es mehrere Studien, in denen auch eine größere Anzahl von Haltepunkten auf ihr Fahrgastpotential untersucht wurde. Eine lokale Initiative (RoRegio) hatte die Anbindung der Regionalbahnstrecken um Rosenheim an eine innerstädtische Tram analog dem Karlsruher Modell zum Ziel. Zuletzt wurden für die Mangfalltalbahn immerhin vier neue Haltepunkte festgelegt, von denen Bad Aibling Kurpark und Hinrichsseggen inzwischen realisiert wurden. In dieser Hinsicht ist die Bahnstrecke für bayerische Verhältnisse absolut privilegiert.

Das Fahrgastaufkommen orientiert sich in erster Linie auf die Kreisstadt Rosenheim zu. Ein zweiter schwächerer Fahrgaststrom hat München als Ziel mit Über-

gängen in Kreuzstraße zur S-Bahn-Linie S7 bzw. in Holzkirchen zur Bayerischen Oberlandbahn und zur S3. In Rosenheim und Holzkirchen ist die Mangfalltal-Bahn in eine Fahrplanspinne eingebunden; in Kreuzstraße besteht Anschluss zu jeder S-Bahn. Das stärkste Aufkommen bildet der Schülerverkehr aufgrund der weiterführenden Schulen in Holzkirchen, Bruckmühl, Bad Aibling und Rosenheim.

### Fahrgastaufkommen Mangfalltalbahn gestern (2003) und heute (2017)



*Fahrgastaufkommen auf einzelnen Streckenabschnitten der Mangfalltalbahn  
(aus Protokoll Arbeitskreis Mangfalltalbahn, 2017)*

Im Folgenden wird versucht, einen Überblick über die Transportleistungen und die wirtschaftlichen Daten der Mangfalltalbahn zu geben. Da es keine offiziellen Zahlen gibt, ist man zum Teil auf Schätzungen angewiesen.

Seit Dezember 2013 wird die Mangfalltal-Bahn von Meridian, Tochter der Bayerischen Oberlandbahn, mit einem verbesserten Fahrplankonzept mit 3-teiligen und 6-teiligen Triebwagen vom Typ FLIRT 3 betrieben. An Werktagen verkehren zwischen 5 und 24 Uhr in jeder Richtung 29 bzw. 30 Züge, von denen jeweils 9 von und nach München durchfahren. Am Wochenende verkehren 18 Zugpaare. In Summe fahren auf der Mangfalltalbahn im Jahr rund 19700 Züge, die insgesamt 732000 km zurücklegen.

Für alle Regionalbahnen in Bayern wurden 2017 1012 Millionen Euro an Bestellerentgelten ausgegeben. Bei 123.6 Millionen Zug-Kilometern entspricht dies 8.19 Euro/km. Für die Mangfalltal-Bahn ergibt dies einem Gesamtbetrag von etwa 6 Millionen Euro pro Jahr. Bei den Fahrgeldeinnahmen ist die Datenlage recht unklar. Laut Angaben der Bayerischen Eisenbahngesellschaft (BEG) liegen diese nur geringfügig unter den Regionalisierungsmitteln. Nach einer früheren Angabe der BEG waren es allerdings 5 Euro pro Zug-km gegenüber 7 Euro pro Zug-km Regionalisierungsmittel, also nur 71 Prozent davon.

Am aufschlussreichsten sind die Daten im Wettbewerbsbericht der Bundesnetzagentur: Danach wurden 2016 bundesweit im SPNV Fahrgelder in Höhe von 82 Prozent der Regionalisierungsmittel erlöst bei einem durchschnittlichen Er-



trag von 0.19 Euro pro Personen-km. Wenn man von diesen Zahlen ausgeht, hat die Mangfalltalbahn 2016 4,9 Millionen Euro an Fahrgeldern eingenommen und mit den 0.19 Euro pro Pkm insgesamt 26 Millionen Personen-km produziert. Der Quotient aus Personenkilometern und Zug-Kilometern ergibt einen Durchschnittswert von 37 Fahrgästen/Zug, wenn alle Fahrgäste die gesamte Strecke befahren würden. Bei einer angenommenen durchschnittlichen Reiseweite von 20 km kommt man auf etwa 50 Fahrgäste/Zug. Die Bruttoeinnahmen für das „Wirtschaftsunternehmen“ Mangfalltalbahn belaufen sich also auf etwa 11 Millionen Euro pro Jahr.

An Trassengebühren waren 2018 für eine Zugfahrt Holzkirchen–Rosenheim 186 Euro oder 4.65 Euro/km an DB Netz abzuführen, also insgesamt rund 3,4 Millionen Euro. Die Stationsgebühren lagen zwischen 15,31 Euro/Halt für Rosenheim und 3,63 Euro für die kleinen Haltepunkte. Pro Zugfahrt waren es 53.56 Euro, insgesamt also rund 1,05 Millionen Euro pro Jahr. Damit betragen die Infrastrukturkosten rund 4,5 Millionen Euro pro Jahr oder 75 Prozent der Regionalisierungsmittel.

Es gibt auch regelmäßigen Güterverkehr zu zwei Papierfabriken in Bruckmühl und Westerham. An durchschnittlich drei Tagen pro Woche werden dort Güterwagen mit Zellstoff zugestellt. Wegen des relativ dichten Fahrplans muss deshalb der Mittagszug ab Westerham nach Holzkirchen um einige Minuten nach hinten verschoben werden, was mitunter zu Anschlussproblemen in Kreuzstraße und Holzkirchen führt. Von den Trasseneinnahmen her ist der Güterverkehr allerdings unbedeutend.

Die genannten wirtschaftlichen und Nutzer-Zahlen sollen einen Überblick über den verkehrlichen und wirtschaftlichen Hintergrund dieser Bahnstrecke liefern. Die Zahlen über die Fahrgastfrequenz und Fahrgeldeinnahmen mögen bei der Mangfalltal-Bahn zutreffen; bei Regionalbahnen auf dem flachen Lande oder solchen, die direkt an Großstädte anbinden, lassen sie sich jedoch nicht ohne zusätzliche Informationen anwenden.

Günther Polz

## **Verspätungen: PRO BAHN-Mitglied schreibt an Ministerpräsident Söder**

Anfang Februar legte Ministerpräsident Markus Söder die Distanz zwischen dem Ostbahnhof und dem Marienplatz in München (drei Stationen) mit einer regulär verkehrenden S-Bahn zurück. Begleitet wurde er u.a. vom bayerischen Verkehrsminister Reichhart, S-Bahn-Chef Büttner und Medienvertretern.

Die Berichterstattung über die öffentliche S-Bahn-Fahrt des Ministerpräsidenten

und die insbesondere in dieser Woche überhand nehmenden Verspätungen bei seinen Pendlerfahrten zwischen Petershausen und München nahm PRO BAHN-Mitglied Josef Mittl zum Anlass, an Ministerpräsident Markus Söder zu schreiben und sich an die Presse zu wenden.

In seinem Brief an Söder weist Mittl, der sich in seinem Heimatort Petershausen auch als Bahnhofspate engagiert, auf die zahlreichen Verspätungen hin. Er unterstreicht dies exemplarisch anhand der von ihm dokumentierten, teilweise extremen, Verspätungen auf seinen Fahrten zwischen München und Petershausen innerhalb einer einzigen Woche. Weiterhin stellt Mittl fest: *Sehr geehrter Herr Ministerpräsident, Sie haben in Ihrer Rede beim „Zukunftsforum Automobil“ gesagt, dass das Automobil die „industriepolitische Halsschlagader von Deutschland und Bayern“ ist. Ich möchte Sie im Hinblick auf den von Ihnen angekündigten Nahverkehrsgipfel im März bitten, die Bahnkunden nicht zu vergessen, und erlaube mir, Ihren Satz in einer anderen/zusätzlichen Lesart zu formulieren: „die Bahn ist die verkehrspolitische Halsschlagader unserer Region“. Zum Abschluss seines Briefes bittet er den Ministerpräsidenten darum, die Behebung der alltäglichen Probleme der Bahnpendler zur Chefsache zu machen.*

Die Pendler würden Söder beim Wort nehmen und auf „grüne Signale“ und tatkräftige Unterstützung für den Nahverkehr beim angekündigten Nahverkehrsgipfel hoffen. Erfreulicherweise fand das Engagement von Josef Mittl ein positives Presseecho (<https://www.sueddeutsche.de/1.4326166>), welches die Forderung nach Behebung der bestehenden Missstände unterstreicht.

Renate Forkel (teilweise nach Texten von Josef Mittl)

---

## Das PRO BAHN Post-Archiv

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

---

Herausgeber: PRO BAHN Bezirksverband Oberbayern e.V., Agnes-Bernauer-Platz 8, 80687 München; Telefon 089 / 53 00 31, Fax 089 / 53 75 66, <https://www.pro-bahn.de/oberbayern/>.

Verantwortliche Redakteure: Renate Forkel, Andi Barth; Lektorat: Helmut Lerche, Matthias Wiegner. Elektronisch ist die Redaktion über [pbp-redaktion@muenchen.pro-bahn.de](mailto:pbp-redaktion@muenchen.pro-bahn.de) erreichbar, die Abonnentenverwaltung über [pbp-abo@muenchen.pro-bahn.de](mailto:pbp-abo@muenchen.pro-bahn.de).

PRO BAHN Post im Internet: <https://www.pro-bahn.de/oberbayern/pbp/>

Jahresabonnement der gedruckten Version durch Überweisung von 15 Euro auf unser Konto bei der Sparda Bank München, IBAN DE83 7009 0500 0003 7207 30, BIC GENODEF1S04 (Konto 37 20 730, BLZ 700 905 00). Internetversion für Mitglieder und Abonnenten der Papierversion kostenlos, nach einem Monat allgemein frei verfügbar.

Alle Rechte vorbehalten. Beiträge, die mit vollem Namen gekennzeichnet sind, geben nicht unbedingt die Meinung der Redaktion bzw. des Verbandes wieder.

---

## Der Letzte macht das Licht aus



„Stimmungsvolle“ Beleuchtung in der ehemaligen Schalterhalle (Bild: M. Wiegner)

Bald wird die alte Schalterhalle des Münchner Hauptbahnhofs abgerissen. Ab Mai soll sie gesperrt werden und der Zugang zu den Zügen dann nur noch über die Seiteneingänge an der Arnulf- und Bayerstraße möglich sein.

Noch ist der Durchgang aber möglich, bei entsprechender Tageszeit allerdings bei eher schummeriger Beleuchtung. Manchmal wird das Licht eben etwas früher ausgemacht – aber glücklicherweise spendet ja die Reklame noch etwas Licht.

Renate Forkel

## Termine anderer Veranstalter

**PRO BAHN-Termine und allgemeine Hinweise siehe nächste Seite.**

Mi. 06.03. 18:30 Uhr; Bad Reichenhall, „Hotel Axelmannstein“, Salzburger Str. 2-6; **Monatstreffen** des Verkehrsforums Berchtesgadener Land; (Offenes Treffen für alle, die sich informieren oder Probleme und Erfahrungen einbringen wollen); Info: <https://www.verkehrsforum-bgl.de/>.

Mo. 25.03. 18:30 Uhr; München, **Lichtbildervortrag** von Frank Weimer: „Umbau des Bahnhofs Pasing in den 50er Jahren“; Info: G. Bendrien, 080 92/333 48, <http://www.localbahnverein.de> unter „DGEG-Gruppe“

Mi. 03.04. 18:30 Uhr; Freilassing, Schulungsraum im Bahnhofsgebäude; **Monats-treffen** des Verkehrsforums Berchtesgadener Land; Info: <https://www.verkehrsforum-bgl.de/>.

## PRO BAHN-Termine

PRO BAHN Geschäftsstelle: Agnes-Bernauer-Platz 8, 80687 München. Telefon 089/53 00 31, Fax 089/53 75 66. Tram 19 Agnes-Bernauer-Platz oder je 10 Minuten Fußweg: S-Bahn Laim, U5 Laimer Platz.

Allgemeine Treffen: Aktiventreffen i.d.R. am 1. und 3. Mittwoch im Monat ab 19.00 Uhr in der Geschäftsstelle, Stammtisch in München am letzten Mittwoch im Monat ab 19.30 Uhr, derzeit mit wechselndem Treffpunkt (aktuelles Lokal siehe unten).

Änderungen und weitere Termine finden Sie unter [https://www.pro-bahn.de/bayern/index\\_termin.htm](https://www.pro-bahn.de/bayern/index_termin.htm).

Fr. 01.03. 19 Uhr; Geschäftsstelle; **Regionalgruppe München**

Sa. 02.03. 12 Uhr; Wasserburg, „Café Central“, Herrengasse 5–7; **Stammtisch** der PRO BAHN Ortsgruppe Wasserburg; Info: R. Kurzmeier ([rainer@blumen-kurzmeier.de](mailto:rainer@blumen-kurzmeier.de)), B. Meerstein ([bernd@meerstein.de](mailto:bernd@meerstein.de))

Mi. 06.03. 19 Uhr; Geschäftsstelle; **Aktiventreffen**

Do. 14.03. 19 Uhr; Rosenheim; „Flötzingler Bräustüberl“, Samerstraße 17, **Stammtisch der Stadt- und Kreisgruppe Rosenheim**; Info: Wolfgang Günther (080 62/4027), Günther Polz (080 63/7928)

Mi. 20.03. 19 Uhr; Geschäftsstelle; **Aktiventreffen**

Mo. 25.03. 19:30 Uhr; Augsburg, Zeughaus, Zeugplatz 4 (Hollsaal, Zugang durch Tür „Aufgang Treppe“); **PRO BAHN-Treff Schwaben**; Info: [w.karg@bayern.pro-bahn.de](mailto:w.karg@bayern.pro-bahn.de), [errol.yazgac@pro-bahn.de](mailto:errol.yazgac@pro-bahn.de), 08251/53887 und [https://www.pro-bahn.de/bayern/index\\_termin.htm](https://www.pro-bahn.de/bayern/index_termin.htm) unter „Schwaben“

Mi. 27.03. ab 19:30 Uhr; München; Gasthaus „Klinglwirt“, Balanstr. 16 (Anfahrt: S-Bahn oder Tram bis Rosenheimer Platz); **Stammtisch**

Do. 28.03. 19 Uhr; Weilheim, GH Holzworm, Münchner Str. 36; **Treffen der Regionalgruppe Oberland**; Info: Norbert Moy ([n.moy@bayern.pro-bahn.de](mailto:n.moy@bayern.pro-bahn.de))

Mi. 03.04. 19 Uhr; Geschäftsstelle; **Aktiventreffen**

Fr. 05.04. 19 Uhr; Geschäftsstelle; **Regionalgruppe München**

Sa. 06.04. 12 Uhr; Wasserburg, „Café Central“, Herrengasse 5–7; **Stammtisch** der PRO BAHN Ortsgruppe Wasserburg; Info: siehe Termin am 02.03.

**Termine anderer Veranstalter siehe vorherige Seite.**

---

**Überlassen Sie die Zukunft des Bahnverkehrs  
nicht der Autolobby!**

**Deshalb:** <https://www.pro-bahn.de/beitritt>

---