

PRO BAHN *Post*

Rundbrief von PRO BAHN Oberbayern

Januar 2020



Gibt es irgendwann einmal wieder einen Bahnhof in Polling? Auch in 2020 kann die Petition für eine bessere Bahn im Werdenfels und Pfaffenwinkel unter <https://www.pro-bahn.de/weilheim/petition.htm> weiter unterzeichnet werden. Selbst wenn bereits über 2000 Unterschriften gesammelt wurden: Je mehr Unterschriften, umso besser. Bild: N. Moy

- Kurznachrichten – Seite 2
- Änderung im Landesvorstand – Seite 4
- Der Engpass München-Pasing-Buchloe – Seite 4
- S-Bahn-Chaos München – Seite 6
- Elektrifizierung der Außerfernbahn – Seite 7
- Verlängerung der Tram Berg am Laim – Seite 9
- Ausstellungstipp: Bahnbetrieb in den USA der 1950er – Seite 10

Kurznachrichten

PBP-Abo: Letzte Erinnerung für Leser der Papierversion

Wie jedes Jahr wird auch diesmal die Januarausgabe der PRO BAHN Post noch einmal an alle Leser der Papierversion geschickt, die diese bisher abonniert hatten. Damit sollen die Leser, die noch nicht bezahlt haben, aber die Papierversion gerne weiter beziehen möchten, noch ein letztes Mal erinnert werden. Andernfalls erlischt das Abo automatisch. Falls Sie also 2020 die Papierversion bzw. als Nichtmitglied Ihr Papier- und elektronisches Abo weiter beziehen möchten und noch nicht bezahlt haben sollten, so überweisen Sie bitte 15 Euro auf unser Konto bei der Sparda-Bank München (IBAN DE83 70090500 0003720730, BIC GENODEF1S04; Konto 37 20 730, BLZ 700 905 00). Bitte geben Sie unbedingt Ihre Adresse an, wenn Sie kein Mitglied sind.

Übergangsregelungen MVV-Tarifreform

Die Übergangsregelungen zur am 15. Dezember in Kraft getretenen Tarifreform im Münchner Verkehrsverbund sind z.B. unter (<https://www.mvv-muenchen.de/ueber-den-mvv/der-verbund/mvv-tarifreform/index.html>) nachzulesen. Es geht unter anderem um Aufbrauchfristen alter Fahrkarten und Änderungen der Gültigkeitsbereiche. Genau hinschauen sollten Nutzer der „Isarcard 60“ oder des „München Pass“. Die Abstellen von MVG und DB haben bisher nicht alle Bestandskunden über diese Regelungen informiert. Unbekannt ist jedoch, ob der Umtausch der noch im Umlauf befindlichen Abo- und Jahreskarten aus Papier bis zum 31.12. vollständig funktioniert. Die Sperrzeit für die „Isarcard 60“ wurde jedenfalls für den Zeitraum 15.12. bis 14.1.2020 ausgesetzt.

Neues von der Tram zum Fahrplanwechsel

In München verkehren neuen Trambahnzüge und eine neue Linie 29 zwischen Hauptbahnhof und Willibaldplatz, welche die Linie 19 verstärkt und auf dem Nordast die Hochschullinie 22 ersetzt (<https://www.tramreport.de/2019/12/15/avenio-t3-zulassung-ist-da-fahrgastbetrieb-freigegeben/>). Dadurch kann u.a. auch die Geschäftsstelle von PRO BAHN öfter erreicht werden. Zudem können endlich wieder Trambahnen über den umgestalteten Romanplatz nach Nymphenburg fahren.

... und vom Bus in und um München

Hier ist unter anderem die Verlängerung der Linien X30, 180 und N77 zu erwähnen, sowie die neue ExpressBus-Linie X36, die Allach via Waldkolonie mit dem Olympia-Einkaufszentrum verbindet. Außerdem gibt es eine neue Busspur in der Allacher Straße und im Landkreis München gibt es jetzt auch eine „Stromlinie“ – ein E-Bus verkehrt seit Fahrplanwechsel zwischen Unter- und Oberföhring.

Petition Werdenfelsbahn: 2000 Unterschriften erreicht

Etwas über 2000 Unterschriften für die Petition (<https://www.pro-bahn.de/weilheim/petition.htm>) liegen nun vor. Aber kein Grund zum Nachlassen! Je mehr Unterschriften zusammenkommen, desto größeren politischen Druck kann man aufbauen. Wer täglich im Werdenfels mit der Bahn unterwegs ist, weiß aus eigener Erfahrung, wie dringend ein Infrastrukturausbau nötig ist (siehe auch die nachfolgende Meldung).

Pfaffenwinkelbahn: Keine Verbesserungen zum Fahrplanwechsel

Auch im neuen Fahrplan bleiben die Züge von Schongau nach Weilheim sechs Minuten in Peißenberg stehen, um auf den Gegenzug aus Weilheim zu warten. In einer Pressemitteilung (https://www.pro-bahn.de/weilheim/presse_show_weilheim.php?id=1002) beklagt PRO BAHN, dass das neue Stellwerk in Peißenberg keinen Kundennutzen in Form kürzerer Reisezeiten bringt. Auch auf die zusätzliche Spätverbindung von Schongau nach Weilheim müssen die Bahnkunden noch warten. Derzeit fährt der letzte Zug nach Weilheim schon um 22.04 Uhr in Schongau ab. Auf Unverständnis stößt bei PRO BAHN auch der neue, aber nicht barrierefreie Bahnsteig in Peißenberg. Jetzt werden die Fahrgäste auch in 2021 wieder wochenlange Streckensperrungen hinnehmen müssen, wenn das jetzige Provisorium durch einen 55 cm hohen Bahnsteig ersetzt werden soll.

Bayern-Kursbuch und Kalender

Auch für die Fahrplanperiode 2019/2020 gibt es wieder ein Bayern-Kursbuch, der Preis beträgt 12 Euro. Bestellungen sind möglich unter <https://bahnland-bayern.de/de/infomaterial/bayern-kursbuch>. Auch an einigen Fahrkartenschaltern und Bahnhofsbuchläden kann es erworben werden. Kostenlos ist dagegen der Bahnland-Bayern-Wandkalender, der unter <https://bahnland-bayern.de/de/infomaterial/uebersicht> (relativ weit unten auf der Seite) bestellt werden kann.

Mehrwertsteuersenkung für Fernverkehrsfahrscheine

Am 16. Dezember hat sich der Vermittlungsausschuss von Bundestag und Bundesrat endlich darauf verständigt, die Mehrwertsteuer auf Zugtickets für Reisen über 50 Kilometer von 19 auf sieben Prozent zu senken, womit der Weg frei ist für eine entsprechende Reduktion der Fahrpreise. Im Hinblick auf die beabsichtigten Klagen der Buslobby gegen die Mehrwertsteuersenkung im Bahn-Fernverkehr weist die Allianz pro Schiene auf bestehende Privilegien des Fernbusverkehrs (Mautfreiheit) hin (<https://www.allianz-pro-schiene.de/presse/pressemitteilungen/>, Meldung vom 16. Dezember).

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

Änderung im Landesvorstand

Zum Jahresbeginn stehen personelle Veränderungen im Vorstand von PRO BAHN Bayern an. Der Landesvorsitzende Winfried Karg, der auch über viele Jahre erster Sprecher der PRO BAHN Bezirksgruppe Schwaben war, wird seine Ämter im Fahrgastverband PRO BAHN abgeben. Hintergrund ist ein beruflicher Wechsel von einer kirchlichen Einrichtung zu Go Ahead Bayern ab dem 1. Januar 2020 (https://www.pro-bahn.de/bayern/presse_show_bayern.php?id=1001). Im Vorstand des Landesverbandes war Winfried Karg seit 1998; 2014 wurde er zum Landesvorsitzenden gewählt.

Winfried Karg hat sich 25 Jahre lang engagiert für einen besseren Bahnverkehr eingesetzt. Bereits während seines Studiums in Hessen im Verband tätig, stieg er nach seinem Umzug nach Schwaben hier in die Verbandsarbeit ein. Im Jahre 2007 übernahm er den Vorsitz des Regionalverbandes Schwaben von seinem Vorgänger Karl Wöhl. Unter seiner Leitung engagierte sich die Bezirksgruppe sowohl im Augsburger Stadtverkehr, im Bereich des AVV und darüber hinaus sowohl im Regional- und Fernverkehr. 2012 übergab er die Leitung der Bezirksgruppe an Errol Yazgac. Winfried Karg ist auch Initiator des Augsburger PRO BAHN Treffs. Seit 1995 hat er den größten Teil der fast 300 Vorträge dieser Reihe organisiert und moderiert, in der jeweils am letzten Montagabend im Monat, Experten aus der Wirtschaft, der Politik und den Verbänden aktuelle Themen rund um den Schienenverkehr vortragen.

Natürlich fehlt mit Winfried PRO BAHN nun ein engagierter Mitstreiter. Aber auf der anderen Seite ist es durchaus positiv zu sehen, wenn er mit seinem Hintergrund als Pressesprecher die Mannschaft des Eisenbahnverkehrsunternehmens Go-Ahead Bayern verstärkt, das als Betreiber des derzeitigen Fugger-Express-Netzes ab Dezember 2022 die fahrgaststärksten Strecken der Region verantwortet. Auf der neuen Stelle wünschen ihm der Landesverband und die Bezirksgruppe Schwaben im gemeinsamen Interesse viel Erfolg.

Jörg Lange

Der Engpass München-Pasing–Buchloe

Die zweigleisige Strecke München-Pasing–Buchloe gehört zu den nachfragestärksten Mischbetriebsstrecken (Fern-, Regional-, S-Bahn- und Güterverkehr) in Bayern. Die maximale Querschnittsbelastung beträgt annähernd 50 000 Fahrgäste pro Tag, davon ca. 35 000 in den S-Bahnen und ca. 15 000 in den Regionalzügen. In der Spitzenstunde von 6.30 Uhr bis 7.30 Uhr verkehren in Lastrichtung neun Züge nach München, drei S-Bahn-Langzüge in die Stammstrecke, drei S-Bahn-Vollzüge in den Münchner Hauptbahnhof (oben) beziehungsweise nach Höllriegelskreuth und drei Regionalzüge aus dem Allgäu. Kapazitätssteigerun-

gen sind bei den S-Bahnen in den Hauptbahnhof (oben) grundsätzlich noch möglich (Langzüge statt Vollzüge). Allerdings werden diese Züge vergleichsweise schlecht angenommen. Die meisten Fahrgäste stehen lieber eng in den Zügen in die Stammstrecke, als in den Zügen in den Hauptbahnhof (oben) zu sitzen. Zusätzliche S-Bahnen aus Fürstentfeldbruck in die Stammstrecke wären auch im Frühberufsverkehr zwar grundsätzlich noch möglich, aber nur bei gleichzeitigem Verzicht auf eine entsprechende Anzahl an Verstärkerzügen aus Germering-Unterpfaffenhofen, weshalb dieses Thema nicht weiterverfolgt wird.

Mit der Umstellung des Regionalverkehrs aus (Lindau–Memmingen–)Buchloe auf elektrischen Betrieb Ende 2021 werden voraussichtlich stündliche Regionalzughalte in Fürstentfeldbruck möglich. Gleichzeitig verschlechtern sich aufgrund der Engpass-Situation und der neuen Fahrplanlage der beschleunigten EC-Züge aus Zürich die Anschlüsse für Landsberg und die Ammerseebahn.

Auch die zweite S-Bahn-Bahn-Stammstrecke wird das Problem grundsätzlich nicht lösen. Dann können zwar sechs Züge pro Stunde in die Stammstrecken verkehren (vier klassische S-Bahnen aus Geltendorf bzw. Buchenau in die erste Stammstrecke und zwei beschleunigte Regional-S-Bahnen aus Buchloe in die zweite Stammstrecke) und die Verschlechterungen der Anschlüsse für Landsberg und die Ammerseebahn können wieder zurückgenommen werden, dafür sind aber nur noch zwei Regionalzüge pro Stunde aus dem Allgäu möglich – also in der Spitzenstunde insgesamt ein Zug in Lastrichtung weniger als heute. Durchgehende Züge von und nach Füssen sind dann nur noch mit erheblichen Ausfällen und Einschränkungen bei den Regional-S-Bahnen möglich.

Es ist daher seit Jahren unstrittig, dass die Strecke ausgebaut werden muss. Besonders kritisch ist dabei der sogenannte „Westkopf Pasing“, bei dem sich die zweigleisige Strecke aus Buchloe auf drei eingleisige Strecken aufteilt. Die südliche dieser eingleisigen Strecken wird von allen Regionalzügen in beiden Richtungen, den S-Bahnen stadteinwärts und künftig voraussichtlich auch von den EC-Zügen von und aus Zürich genutzt. Die beiden nördlichen eingleisigen Strecken führen auf die Augsburg Gleise beziehungsweise die S-Bahn-Stammstrecke und sind daher – außer von den S-Bahnen stadtauswärts – nur sehr eingeschränkt nutzbar.

Die zweigleisige Strecke westlich von Pasing ist nicht ganz so kritisch. Wie ein Gutachten ergeben hat, wären hier sogar noch zusätzliche Züge möglich, wenn die Regionalzüge etwas verlangsamt würden, wie es im Frühberufsverkehr von Freising nach München praktiziert wird. Wegen des Engpasses im Westkopf Pasing kann diese Möglichkeit hier jedoch nicht genutzt werden.

Ein Lichtblick ist daher, dass der Westkopf Pasing in den vordringlichen Bedarf des Bundesverkehrswegeplans aufgerückt ist. Es sollte alles darangesetzt werden, dass dieses Projekt spätestens mit Inbetriebnahme der zweiten S-Bahn-

Stammstrecke fertiggestellt wird, so dass die Verbesserungen durch die zweite S-Bahn-Stammstrecke nicht durch die geschilderten Einschränkungen in der Spitzenstunde des Berufsverkehrs und für die Regional-S-Bahnen beziehungsweise die Regionalzüge aus Füssen überlagert werden.

Ganz wichtig ist dabei, dass der Westkopf Pasing so geplant wird, dass später ein viergleisiger Ausbau der Strecke in Richtung Fürstenfeldbruck ohne verlorene Investitionen angeschlossen werden kann. Ein nur dreigleisiger Ausbau würde dem wachsenden Verkehrsaufkommen auf Dauer nicht gerecht werden. Hierüber mehr in einer der nächsten PRO BAHN Post-Ausgaben.

Andreas Schulz

S-Bahn-Chaos München

Immer wieder gibt es massive Störungen und Ausfälle bei der S-Bahn München. Besonders extrem war es wieder einmal am 5. Dezember, als kurz vor 9 Uhr das Stellwerk am Ostbahnhof ausfiel und der S-Bahn-Verkehr dadurch ganztagig massiv gestört war. Nach knapp fünf Stunden lief das Stellwerk wieder; um 15.15 Uhr wurde das Notfallprogramm beendet, es kam jedoch weiterhin zu Verspätungen und Ausfällen. Kurz vor 18 Uhr fiel das Stellwerk erneut aus; bis 20 Uhr war der Ostbahnhof weitgehend gesperrt. Bis gegen 22.30 Uhr wurde der Notfallfahrplan mit Umleitungen und verkürzten Linien gefahren; zu Verspätungen kam es bis zum frühen Morgen.

Bei derartigen massiven Pannen bei der S-Bahn München sieht es PRO BAHN nicht mehr als gerechtfertigt an, dass die Deutsche Bahn den vollen Fahrpreis von ihren Kunden bekommt. In einer Pressemitteilung (<https://www.pro-bahn.de/oberbayern/presse/20191206.html>) wiederholt PRO BAHN Oberbayern seine Forderung, dass den Fahrgästen zumindest die Fahrscheine erstattet werden. Eine einfache Möglichkeit der Entschädigung wäre, den Abokunden nur den der Pünktlichkeit entsprechenden Betrag abzubuchen. Das würde bedeuten, dass bei 85 Prozent Pünktlichkeit im Folgemonat auch nur 85 Prozent des Abopreises abgebucht würden. Dies wäre eine einfache, unbürokratische Möglichkeit, die verhindern würde, dass die DB weiterhin Geld kassiert ohne im Ansatz die Leistung zu erbringen.

In diesem Zusammenhang fordert PRO BAHN mehr Ehrlichkeit bei der Pünktlichkeitsstatistik: Traumwerte wie über 95 Prozent Pünktlichkeit beim Stromausfall im November kommen nur dadurch zustande, dass ausgefallene Züge einfach nicht mitgezählt werden. Basis der Pünktlichkeitsdaten sollte jedoch sein, um wieviel die Fahrgäste zu spät ankommen. Eine ausgefallene S-Bahn bedeutet also auf den meisten Linien mindestens 20 Minuten Verspätung.

Zur Stabilisierung der Verkehrssituation wäre auch der sofortige Bau des Re-

gionalzughalts am Bahnhof Poccistraße nötig. Der Regionalzughalt Poccistraße würde die S-Bahn entlasten und auch bei einer Störung die Verbindung zur wichtigen Nord-Süd-U-Bahn U3/6 aufrechterhalten. Seit Jahrzehnten ist dieser Halt quasi Konsens, nur gebaut wird er nicht. Zudem plant das Land nur eine Sparvariante, die absehbar zu klein ist – hier wären vier Bahnsteigkanten nötig. Bei entsprechendem politischen Willen könnte noch vor den Kommunalwahlen 2020 der Bau von provisorischen Bahnsteigen begonnen werden.

Am 13. Dezember hat der Müncher Oberbürgermeister Reiter den bayerischen Ministerpräsidenten Dr. Markus Söder in einem offenen Brief um zeitnahe Abhilfe bei den S-Bahn-Störungen und um die schnellere Erneuerung des 50 Jahre alten Stellwerks am Ostbahnhof gebeten (<https://ru.muenchen.de/2019/238/OB-Reiter-dringt-auf-Loesung-bei-Muenchner-S-Bahn-Stoerungen-88874>). Nötig wäre nach Ansicht von PRO BAHN ein Gesamtkoordinator auf Seiten der Stadt, und dass die Probleme im Spitzengespräch Reiter–Ministerpräsident Söder adressiert werden.

Andreas Barth

Schienennetz in Tirol vollständig elektrifiziert – und in Bayern . . .

Elektrifizierung der Außerfernbahn

Die Außerfernbahn verbindet Garmisch-Partenkirchen mit Kempten. Der Streckenabschnitt zwischen Griesen und Pfronten führt über österreichisches Gebiet und bedient auch die Landeshauptstadt Reutte in Tirol. Die Strecke ist zwischen Garmisch und Reutte in Tirol elektrifiziert, der westliche Teil wird mit Dieseltriebwagen bedient.

Absichtserklärung im Jahr 2017

Am 29. September 2017 verlautete, dass die Oberleitung ab 2020 von Reutte über die österreichisch-deutsche Grenze nach Pfronten–Steinach verlängert werden soll. Von den 15,6 km der Strecke liegen 14,4 km in Österreich. Der Freistaat Bayern, das Land Tirol und die beteiligten Bahnen unterzeichneten dazu eine gemeinsame Absichtserklärung. Antreiber für das Projekt war der Güterverkehr, da Züge des Zementwerks Schretter in Vils/Tirol mit einer extra vorgehaltenen Diesellok bis Reutte geschleppt werden muss, wo dann auf Elektrolok umgespannt wird, um dann weiter Richtung Innsbruck zu fahren. Der Umstieg für Fahrgäste von Dieselmotoren auf elektrisch betriebene Bahnen (oder umgekehrt) erfolgt nach der Umsetzung dann nicht mehr in Reutte, sondern in Pfronten.

Die Gesamtinvestitionen für das grenzüberschreitende Bahnprojekt sollten rund 14,3 Millionen Euro betragen, von denen 4,3 Millionen Euro für Maßnahmen in Bayern verwendet werden sollten. Im Rahmen des Projekts war auch der barriere-

refreie Ausbau des bayerischen Grenzbahnhofs Pfronten–Steinach enthalten.

In der damaligen Presseerklärung hieß es, dass damit das Angebot für die Fahrgäste zwischen Reutte und Pfronten-Steinach auf einen Stunden-Takt ausgeweitet werden soll. Die Fahrgäste würden dann laut Joachim Herrmann, dem damaligen bayerischen Verkehrsminister, zudem von einer neuen umsteigefreien Verbindung von München über Garmisch-Partenkirchen und Reutte nach Pfronten-Steinach profitieren. Mittelfristig wolle der Freistaat natürlich die Verlängerung der Oberleitung bis nach Kempten anstreben, hatte Herrmann angekündigt.

Vollendung – zum Teil – im Jahr 2019

Am 15. März 2019 starteten die Arbeiten zur Elektrifizierung der Außerfernbahn zwischen Reutte und der deutsch-österreichischen Staatsgrenze bei Schönbichl. Für den 14,3 Kilometer langen Streckenabschnitt wurden rund 400 Oberleitungsmasten gesetzt. Für die Errichtung der Oberleitung wurde die Strecke zweimal für jeweils einige Wochen für den Zugverkehr gesperrt: vom 16. März bis 7. April sowie vom 13. September bis 4. November betraf die Sperrung den Abschnitt zwischen Reutte und Pfronten-Steinach. Der gesamte Abschnitt von Reutte bis nach Kempten war vom 8. April bis 26. April gesperrt. Zusätzlich Schienenersatzverkehr gab es zwischen Reutte und Garmisch, weil auf dem österreichischen Teil Schienenerneuerungsarbeiten durchgeführt wurden.

Am 11. Dezember 2019 wurde im Rahmen einer kleinen Zeremonie in Reutte der Abschluss der Arbeiten gefeiert. Seit der Unterzeichnung des Tiroler Vertrages mit dem Land Tirol im Jahr 2005 hat die ÖBB somit etwa 70 Millionen Euro in die Außerfernbahn investiert. Das ÖBB-Schienennetz in Tirol ist damit vollständig elektrifiziert.

In einem Bericht der Tiroler Tageszeitung wird Hans-Peter Böhner vom bayerischen Staatsministerium mit der Bemerkung zitiert, dass das Genehmigungsverfahren für 14 Kilometer in Tirol zweieinhalb Monate gedauert habe, für die 1,3 km im Allgäu jedoch über ein Jahr benötigt würde. Bis also Elektroloks auch Pfronten-Steinach anfahren können, wird es noch dauern: Die Infrastruktursparte der ÖBB, die im Auftrag der Deutschen Bahn die Elektrifizierung vor Ort umsetzt, erstellt nun die Planungen bis hin zum Baurecht. Für die Planungen hat der derzeitige bayerische Verkehrsminister, Hans Reichhart, „freiwillig“ 55000 Euro bewilligt; Ergebnisse sollen „bereits“ 2020 vorliegen. Dann kann mit den Bauarbeiten für den verbleibenden Kilometer begonnen werden – vermutlich mit wochenlangem Schienenersatzverkehr.

Optimistische Fahrgäste rechnen mit der durchgehenden Elektrifizierung zum Ende 2021, während in einer Pressemitteilung des Ministeriums von „der ersten Hälfte des nächsten Jahrzehnts“ die Rede ist. Wann die Gesamtstrecke bis nach Kempten elektrifiziert sein wird, steht in den Sternen: wenn Staatsminister Herrmann im Jahre 2017 schon von „mittelfristig“ sprach, lässt das nichts Gutes

erwarten und man kann sich einen realistischen Zeithorizont selber ausdenken.

In dem Zusammenhang kann man sich auch gerne an die Elektrifizierung zwischen Geltendorf und Lindau erinnern: Am 18. Juni 2002 nahm der Ständerat, eine von zwei Kammern des Schweizer Parlaments (Vertretung der Kantone), einstimmig eine Motion des St. Galler Ständerates Eugen David an, nach der die Schweiz eine Mitfinanzierung des Projektes zugesagt hatte (<https://www.pro-bahn.de/extra/david.htm>). Die ersten elektrisch betriebenen Züge werden im Dezember 2020 verkehren. Immerhin sind 18 Jahre kurz, wenn man an die Versprechungen zur Elektrifizierung der Strecke nach Mühlendorf denkt.

Matthias Wiegner

Verlängerung der Tram Berg am Laim: PRO BAHN fordert zügige Umsetzung

Seitdem die Trambahn wieder Richtung Steinhausen zum Endpunkt Berg am Laim Bahnhof (Nord) fährt, gibt es Kritik aus den Gebieten nordöstlich der Trambahnlinie, weil dort Direktbusse zur U-Bahn entfallen sind. Nun wurde die konstruktive Idee einer weiteren Verlängerung der Trambahnstrecke vorgestellt. Zunächst soll Zamdorf angebunden werden; für später wird eine Verlängerung Richtung Riem und Daglfing vorgeschlagen (<https://www.sueddeutsche.de/1.4714588> <https://kurzelinks.de/vgns>).

PRO BAHN München unterstützt die Vorschläge aus Bogenhausen, die heute am S-Bahnhof Berg am Laim endende Tram bis nach Daglfing und perspektivisch auch Richtung Riem zu verlängern mit einer Pressemitteilung (<https://www.pro-bahn.de/muenchen/presse/20191210.html>). Dieses sinnvolle und überschaubare Projekt sollte auch ohne jahrelange Verzögerungen oder gar stadtweite Studien machbar sein. Eine Tram ist wesentlich attraktiver für die Fahrgäste als der Bus, und ist zudem bewährte Elektromobilität. Der Verkehrsbedarf ist vorhanden, diese Überzeugung der engagierten Bürger teilt PRO BAHN.

Hier ist jetzt die Münchner Politik gefordert: Die Tram könnte schon in fünf Jahren von Berg am Laim weiter fahren Richtung Zamdorf und Daglfing und auch eine Perspektive Richtung Riem bieten, wenn der Stadtrat ordentlich anschiebt. Dazu ist aber mehr als nur ein Schaufensterantrag nötig, sondern das konsequente Verfolgen der Verkehrswende. Mit zwei Jahren Planungszeit, einem Jahr für die Baugenehmigung und zwei Jahren Bauzeit wäre dies zu schaffen, wenn denn durchgehend an dieser sinnvollen Strecke gearbeitet wird, und für einen zügigen Ablauf gesorgt wird.

In den letzten Jahren und Jahrzehnten sind Münchner Tramprojekte wie West- und Nordtangente allerdings leider in erster Linie durch politisch verursachte

Verzögerungen aufgefallen. PRO BAHN kritisiert in diesem Zusammenhang die Verzögerungstaktik der Stadt München, erst einmal etliche Jahre durch eine Studie de-fakto nichts zu tun. Verkehrswende hat aber auch etwas mit dem konkreten Schaffen attraktiven Öffentlichen Nahverkehrs zu tun. Hier bietet sich für die Stadt München die Chance, zu beweisen, dass dazu auch der politische Wille vorhanden ist.

Andreas Barth

Ausstellungstipp

Bahnbetrieb in den USA der 1950er Jahre

Noch bis 26. Januar sind im Kunstfoyer der Kulturstiftung der Bayerischen Versicherungskammer in München, Maximilianstraße 53, Bilder des amerikanischen Bauingenieurs und Fotografen Ogle Winston Link (1914–2001) zu sehen.

In über 2000 Aufnahmen dokumentierte er die Norfolk&Western Railway, die als letzte der großen Bahngesellschaften der USA noch bis 1960 Dampflokomotiven einsetzte. Doch nicht nur Lokomotiven stehen im Mittelpunkt seines Interesses, ebenso Bahnmitarbeiter, Bevölkerung, Architektur und Landschaften entlang des rund 4000 Kilometer langen Streckennetzes der N&W.

Das ab 1955 selbst finanzierte und ohne Auftrag aber mit Unterstützung der Bahngesellschaft initiierte Projekt bedurfte einer geradezu strategischen Vorbereitung geeigneter Orte für die sorgfältig inszenierten Motive. Insbesondere die Nachtaufnahmen mit vielen nur einmal benutzbaren Blitzlichtlampen, Aluminiumreflektoren und Stativen und einer umfangreichen Ausrüstung erforderten damals ein präzise arbeitendes Team von der Größe eines Filmsets. Dabei heraus kam ein Portrait des ländlichen Amerika in der zweiten Hälfte der 1950iger Jahre.

Die Auswahl von 120 großformatigen Aufnahmen ist täglich von 9 bis 19 Uhr bei freiem Eintritt zu besichtigen (am 24., 25. und 31. Dezember geschlossen). Am 8. Januar um 12:30 und 17:30 Uhr führt „Mr. Eisenbahnromantik“ persönlich, Hagen von Ortloff, durch die Ausstellung – ebenfalls bei freiem Eintritt. Man mag sich fragen was eine längst vergangene Epoche in einer Fahrgastzeitschrift verloren hat, aber wir sollten uns gelegentlich daran erinnern, dass die „Schlagader“ Eisenbahn einst den Lebensrhythmus ganzer Landstriche prägte und diese in ihrem Umfang wohl einmalige Dokumentation dürfte hierzulande so schnell nicht wieder zu sehen sein.

Thomas Kauderer

Das PRO BAHN Post-Archiv

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 erreichbar, die Abonnentenverwaltung über 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.

Termine anderer Veranstalter

PRO BAHN-Termine und allgemeine Hinweise siehe nächste Seite.

Mi. 08.01. 18:30 Uhr; Freilassing, Schulungsraum im Bahnhofsgebäude; **Monatstreffen** des Verkehrsforums Berchtesgadener Land und Rupertiwinkel: (offenes Treffen für alle, die sich informieren oder Probleme und Erfahrungen einbringen wollen); Info: <https://www.verkehrsforum-bgl.de/>.

Di. 14.01. 18:30 Uhr; München, TU München, Vorhoelzer Forum, 5. Stock, Arcisstr. 21; **Vortrag** in der Reihe „Der öffentliche Verkehr in der digitalen Transformation der Stadt“: Dipl.-Ing. M. in der Beek, Techn. Geschäftsführer, Rhein-Neckar-Verkehr GmbH „Digitale Transformation in einem Verkehrsunternehmen am Beispiel der Rhein-Neckar-Verkehr GmbH“; Veranstalter: Münchner Verkehrsgesellschaft u. Lehrstuhl für Raumentwicklung, TU München; Info: <http://www.re.ar.tum.de/vortragsreihe-verkehr/>.

Mi. 05.02. 18:30 Uhr; Bad Reichenhall, „Hotel Axelmannstein“, Salzburger Str. 2-6; **Monatstreffen** des Verkehrsforums Berchtesgadener Land und Rupertiwinkel: Info: <https://www.verkehrsforum-bgl.de/>.

- **Informationen zur Vortragsreihe der IG Münchner Schienenverkehrsfreunde** siehe <http://www.localbahnverein.de> unter „DGE-Gruppe“.
- **Das monatliche Treffen des Verkehrsforums Berchtesgadener Land und Rupertiwinkel findet im Januar erst am zweiten Mittwoch des Monats statt – turnusgemäß in Freilassing.**

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, üblicherweise im Gasthaus „Klinglwirt“, Balanstr. 16 (S-Bahn oder Tram bis Rosenheimer Platz).

Änderungen und weitere Termine finden Sie unter <https://www.pro-bahn.de/bayern/termine.htm>.

Sa. 04.01. 12 Uhr; Wasserburg, „Café Central“, Herrengasse 5–7; **Stammtisch** der PRO BAHN Ortsgruppe Wasserburg; Info: R. Kurzmeier (rainer@blumen-kurzmeier.de), B. Meerstein (bernd@meerstein.de)

Mi. 08.01. 19 Uhr; Geschäftsstelle; **Aktiventreffen**

Do. 09.01. 18 Uhr; Rosenheim; „Flötzinger Bräustüberl“, Samerstraße 17, **Stammtisch der Stadt- und Kreisgruppe Rosenheim**; Info: Wolfgang Günther (080 62/4027), Günther Polz (080 63/7928)

Fr. 10.01. 19 Uhr; Geschäftsstelle; **Regionalgruppe München**.

Mi. 15.01. 19 Uhr; Geschäftsstelle; **Aktiventreffen**

Mo. 27.01. Augsburg, Zeughaus, Zeugplatz 4 (Hollsaal, Zugang durch Tür „Aufgang Treppe“); **PRO BAHN-Treff Schwaben**; J. Lange, PRO BAHN: „Fugger Express – Wunsch und Wirklichkeit“; Info: erro1.yazgac@pro-bahn.de, 08251/53887 und https://www.pro-bahn.de/bayern/index_termin.htm unter „Schwaben“

Mi. 29.01. ab 19:30 Uhr; München; Gasthaus „Klinglwirt“, Balanstr. 16; **Stammtisch**

Do. 30.01. 19 Uhr; Weilheim, GH Holzwurm, Münchner Str. 36; **Treffen der Regionalgruppe Oberland**; Info: Norbert Moy (n.moy@bayern.pro-bahn.de)

Sa. 01.02. 12 Uhr; Wasserburg, „Café Central“, Herrengasse 5–7; **Stammtisch** der PRO BAHN Ortsgruppe Wasserburg; Info: siehe Termin am 04.01.

Mi. 05.02. 19 Uhr; Geschäftsstelle; **Aktiventreffen**

Fr. 07.02. 19 Uhr; Geschäftsstelle; **Regionalgruppe München**.

- Das erste Aktiventreffen wird wegen des Neujahrsfeiertags auf den 8. Januar verschoben und das Treffen der Regionalgruppe München findet erst am 10. Januar statt.

Termine anderer Veranstalter siehe vorherige Seite.

**Das PRO BAHN-Post-Team wünscht allen Lesern
ein gutes neues Jahr!**
