

PRO BAHN *Post*

Rundbrief von PRO BAHN Oberbayern

Juli 2020



Ende einer Ära: Bis zum Jahresende sollen die Integral-Triebwagen der BOB durch Neufahrzeuge ersetzt werden. Bild: Norbert Moy

- 400 Monate PRO BAHN Post – *Seite 2*
- Grußwort von Landrat Niedermaier – *Seite 2*
- Kurznachrichten – *Seite 3*
- Kriterien für die Reaktivierung von Bahnstrecken – *Seite 4*
- Jubiläum ohne Stammtisch – *Seite 5*
- S-Bahn: Sollte man den 10-Minuten-Takt beibehalten? – *Seite 7*
- 125 Jahre Elektromobilität: Blick in die Zukunft – *Seite 9*
- Vorstellung der neuen BOB-Triebwagen – *Seite 10*
- Treffen „Internationaler Fernverkehr“ und Oberbayern – *Seite 11*

400 Monate PRO BAHN Post

Vor 400 Monaten erschien das erste Heft der PRO BAHN Post. Eine lange Zeit, in der in der Verkehrspolitik viel Positives und Negatives passiert ist, bzw. manches, was für einen besseren öffentlichen Verkehr wünschenswert gewesen wäre, nicht realisiert wurde. Wir danken unseren Lesern und allen Autoren und hoffen, dass wir oder unsere Nachfolger auch in den kommenden Jahren weiterhin Ihr Interesse finden – und hoffentlich möglichst oft über gute Nachrichten berichten können.

Ihre PBP-Redaktion

Grußwort von Josef Niedermaier, Landrat Bad Tölz/Wolfratshausen

Liebe Freundinnen und Freunde des Bahnfahrens,

unsere Gesellschaft ist mobil wie nie zuvor in der Geschichte. Diese individuelle Mobilität macht uns flexibel und ermöglicht es uns, Distanzen aufzulösen und uns die Welt innerhalb kürzester Zeit zu erschließen. Und das eben nicht nur virtuell, sondern immer noch selbst präsent vor Ort. Diese Mobilität steht aber auf einem Prüfstand. Die Verkehrswende ist meines Erachtens unabdingbar, dass wir auch in Zukunft nicht nur einfach und unkompliziert von A nach B kommen, sondern sie ist essentiell dafür, dass wir den Reiz unserer Region erhalten können. Sowohl aus Klimaschutzgründen als auch mit Blick auf die überlasteten Straßen.

Als Landrat treibe ich den Ausbau des ÖPNV mit allen Möglichkeiten voran, die ich habe und die strategisch sinnvoll sind. Der MVV im ganzen Landkreis ist erklärtes politisches Ziel, auch der Ausbau der Busverbindungen und der Mobilitätsmix stehen ganz oben auf der Agenda. Dazu gehört auch, dass das Bahnfahren unkompliziert ist und gern genutzt wird. Wenn die Qualität stimmt, dann - da bin ich mir sicher - werden die Fahrgastzahlen steigen.

Diese Ausgabe, in der Sie dies hier lesen, ist die 400ste Ausgabe der „PRO BAHN Post“, in acht Jahren stünde die 500ste Ausgabe an. Vielleicht ist dann die Verlängerung der S7 bis nach Geretsried buchstäblich greifbar, nach heutigem Planungsstand ist das realistisch und ich glaube fest daran, dass das klappt.

In der Hoffnung, dass die Verkehrswende durch den Einsatz aller gelingt, wünsche ich allen Bahnfahrerinnen und Bahnfahrern allzeit gute Fahrt.

Ihr

Josef Niedermaier
Landrat

Kurznachrichten

Virtuelle Exkursion: Tram Parkstadt Solln

Auch wenn pandemiebedingt derzeit keine vor-Ort-Exkursion erfolgt, so werden wir doch in der Sitzung der Regionalgruppe München am 3. Juli im Detail Varianten und Strecken für die Tram zur Parkstadt Solln „anschauen“. Anmeldung und Details unter muenchen@pro-bahn.de.

Raumordnungsverfahren Brenner-Nordzulauf

Die Regierung von Oberbayern hat das Raumordnungsverfahren für den Brenner-Nordzulauf eingeleitet. Auf den Webseiten zum Projekt findet man unterhalb der entsprechenden Mitteilung auch Verweise zu den wesentlichen Informationen und Unterlagen (<https://bit.ly/2Ym80pt>).

Neues zum „kleinen Fahrplanwechsel“

Die Bayerische Regiobahn hat in einer Pressemitteilung mitgeteilt, dass es ein paar neue Verbindungen und Preissenkungen gibt. Nicht erwähnt wird, dass leider die Fahrscheinautomaten in den Zügen der Pfaffenwinkel- und Ammerseebahn abgebaut werden. Unabhängig davon wurde im Nahverkehr zum 15. Juni die Steuersenkung vom 1. Januar wirksam. Dadurch wird u.a. das Bayern-Ticket etwas günstiger – der Preis sinkt um einen Euro pro Reisenden.

Nach Sylt oder Salzburg – neuer Nachtzug

Oder auch Husum, Niebüll, Prien, Traunstein – das sind nur einige Ziele, die der neue Alpen-Sylt-Nachtexpress vom 4. Juli bis zum 7. September ansteuert (<https://www.nachtexpress.de/>). Man kann ihn natürlich auch von München nach Hamburg und in weiteren Relationen nutzen. Der Zug fährt jeweils zweimal pro Woche Nord-Süd und Süd-Nord. Betreiber ist die Firma RDC Deutschland, die auch Autozüge nach Sylt anbietet. Die ÖBB planen übrigens die Wiederaufnahme ihres Nightjet-Betriebs für den 26. Juni 2020.

Werdenfelsbahn: Same procedure as every year – Der Messzug kommt!

Auch in diesem Sommer dürfen wir wieder das gewohnte Ritual erleben: Im Netz der Werdenfelsbahn herrscht Chaos, Züge verspäten sich, es gibt Ausfälle auf Teilstrecken usw., weil der Messzug da war und diverse Schadstellen gefunden hat (https://www.pro-bahn.de/weilheim/messzug_2020.htm).

Neuer BRB-Geschäftsführer

Zum 6. Juli übernimmt Arnulf Schuchmann die Aufgabe als technischer Geschäftsführer bei Bayerischer Oberlandbahn GmbH und Bayerischer Regiobahn GmbH (<https://bit.ly/3hSAkTe>).

Weitere aktuelle Meldungen gibt es unter <https://www.pro-bahn.de/aktuell>.

Kriterien für die Reaktivierung von Bahnstrecken

In der Mai-Ausgabe der PRO BAHN Post hatte ich mich ausführlich mit der „ökologischen Begründung“ für das bekannte „1000er-Kriterium“ befasst, also für die Forderung der Bayerischen Staatsregierung nach einer Fahrgastprognose, die bei einer Streckenreaktivierung mehr als 1000 Reisendenkilometer pro Streckenkilometer garantiert.

In diesem Beitrag sollen nun die weiteren Kriterien einer Betrachtung unterzogen werden. Bei den Kriterien zwei (keine Investitionszuschüsse des Freistaats) und drei (Trassenentgelte maximal auf DB-Niveau) geht es um die Finanzierung der Investitionen in die Infrastruktur und des Betriebs der Strecken. Hier bezieht der Freistaat Bayern klar Stellung: „Die Finanzierung von Eisenbahninfrastruktur ist keine Landesaufgabe – auch nicht mittelbar dergestalt, dass zur Mehrung der Trassenerlöse SPNV-Leistungen bestellt werden“, teilte das Ministerium im April mit.

Das Ministerium macht auch keinen Unterschied, ob die Strecke im Eigentum der DBAG oder einer Nichtbundeseigenen (NE) Bahn steht. Doch das kann entscheidend sein: Anders als die NE-Bahnen wird die DB Netz vom Bund mit den sogenannten LuFV-Mitteln (Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung) für den Erhalt und Ausbau ihrer Infrastruktur relativ großzügig ausgestattet. Die NE-Bahnen dagegen sind allein auf die Trassenentgelte angewiesen, weil es in Bayern bis dato keine gesetzliche Regelung zur Finanzierung von nichtbundeseigener Eisenbahninfrastruktur gibt. Möglicherweise wäre das Kriterium Nr. 3, nach dem die Infrastrukturentgelte nicht das Niveau der DB Netz AG überschreiten dürfen, auch erfüllbar, wenn die Bayerische Eisenbahngesellschaft (BEG) nicht gleichzeitig teure Infrastrukturstandards als Voraussetzung für eine Bestellung von Zugleistungen einfordern würde.

Im April haben die GRÜNEN einen Antrag für ein bayerisches Eisenbahnfinanzierungsgesetz gestellt, der sogar – entgegen gewohnter Reflexe – nicht abgelehnt, sondern geprüft werden soll. Aber das wird sicher dauern ...

Das vierte Kriterium sollte eigentlich selbstverständlich sein, nämlich dass das Busnetz auf eine Streckenreaktivierung abgestimmt wird. Entstanden ist das Kriterium aus den schlechten Erfahrungen der BEG mit dem Landkreis Traunstein und der RVO, die auch nach Reaktivierung der Strecke nach Traunreut weiter munter ihre Busse parallel zur reaktivierten Bahn laufen ließen.

Natürlich gibt es aktuell auch in Bayern politisch gewollte Projekte von Reaktivierungen, nämlich die Strecken Dombühl–Dinkelsbühl und Gessertshausen–Langenneufnach. Beide NE-Bahnen kämpfen aber um die Finanzierung. Die Bestellgarantie der BEG für den Zugbetrieb ist für ein Darlehen aus Sicht des Kreditgebers alles andere als eine Sicherheit. Die BEG (eine Gesellschaft mit beschränkter Haftung) bestellt Zugleistungen bei einem bislang noch unbekanntem

Betreiber, der wiederum Trassenentgelte an den Infrastrukturbetreiber weitergibt, der damit den Kredit bedient. Am Ende wird hier doch die öffentliche Hand in Gestalt der Anliegerkommunen als Bürge einspringen müssen. Die Anliegergemeinden bzw. Landkreise werden schon von Beginn an in die Pflicht genommen. Denn sie müssen – bevor das Ministerium überhaupt tätig wird – die „vorbehaltlose Anerkennung“ der Reaktivierungskriterien bestätigen und im Vorfeld die Kostenübernahme garantieren. Welcher Landrat oder Bürgermeister wird sich dieser „Abschreckungsstrategie“ erfolgreich widersetzen können?

Dass es auch anders gehen kann, erleben Fahrgäste in Baden-Württemberg. Mit Augenmaß hat man die Eisenbahn auf der Schwäbischen Alb zwischen Schelklingen, Münsingen und Gammertingen wieder mit Leben erfüllt. Das dortige Verkehrsministerium hat dort die Landesnahverkehrsgesellschaft mit einem Konzept beauftragt, wie man diese wertvolle Bahninfrastruktur wieder für die Region entwickeln kann. Ganz bewusst verzichtet man dort auch auf eine Durchsetzung ideologischer Kriterien wie das „1000 Reisenden pro Kilometer“-Kriterium und setzt stattdessen auf pragmatische Lösungen. Anders als in Bayern werden dort auch touristische Verkehre bestellt und – wen wundert es – in Baden-Württemberg gibt es schon längst eine Landesfinanzierung für NE-Bahnen.

Norbert Moy

Jubiläum ohne Stammtisch

Dies ist die vierhundertste Ausgabe der PRO BAHN Post. Eigentlich wäre wie immer der Plan gewesen, dass das Heft zum PRO BAHN-Stammtisch in München erscheint. Auch wenn sich nun in Gaststätten zehn Leute zusammensetzen dürfen, findet der Juni-Stammtisch dennoch nicht statt. Die Covid19-Epidemie ist nicht vorbei. Wir möchten Risiken für unsere Mitglieder vermeiden und werden die Entwicklung weiter beobachten, um für den Stammtisch Ende Juli neu zu entscheiden. Auf das Jubiläumsheft der PRO BAHN Post können wir daher nur virtuell anstoßen.

Wenn der Stammtisch schon ausfällt, so sei doch ein kleiner Rückblick auf eine Einrichtung des Vereins erlaubt, die noch etwas älter als die PRO BAHN Post ist. Der Historie auf <https://www.pro-bahn.de/bayern/history.htm> kann man entnehmen, dass es seit Herbst 1985 Treffen von PRO BAHN in München gibt. Bald erkannte man, dass es für die Einbindung der Mitglieder wichtig ist, auch eine Veranstaltung ohne Tagesordnung und Formalien in Form eines Stammtischs anzubieten. So traf man sich irgendwann 1986 in lockerer Runde in der damaligen Gaststätte Königsbauer direkt an der Tramhaltestelle Müllerstraße. Die Stammtische im Königsbauer wurden ein voller Erfolg, wir besetzten einen großen Tisch im Nebenraum, und dehnten uns oft über weitere Tische aus. Der Autor erinnert sich an Abende mit 20 und mehr Teilnehmern.

Nichts währt ewig, leider auch eine Alt-Münchner Gaststätte nicht. Die Ära Königsbauer endete 1998. Das Nachfolgelokal an gleicher Stelle war leider nicht stammtischgeeignet, so stand der erste Umzug an. Es ging auf die andere Isarseite, in die Au, ins Herrgottseck nahe beim Mariahilfplatz. Dort blieben wir jedoch nur wenige Monate. Der Autor erinnert sich an eine nette Terrasse, aber ob die Preisgestaltung, die Speisekarte oder der Service missfiel, bleibt unklar. Nächste Station war der Weyprechthof im Norden Münchens. Der Gasthof, heute leider auch schon Geschichte, hatte als Vorteile eine nahe U-Bahn-Station und einen Biergarten zu bieten. Nachteilig war die größere Entfernung zu Innenstadt und S-Bahn-Stationen.

Im Weyprechthof blieben wir ein gutes Jahr. Dann gab es die Gelegenheit, wieder in die Innenstadt, wieder an die Trambahn zurückzukehren: das Zwingereck wurde zur Stammtischgaststätte für über 17 Jahre. Wie den Königsbauer zwei Jahrzehnte vorher ereilte auch das Zwingereck eine Modernisierung im Rahmen eines Pächterwechsels. Während des Umbaus wechselten wir zunächst in den Haidhauser Augustiner Nähe Ostbahnhof. Aufgrund der dortigen nicht sonderlich stammtischtauglichen Geräuschkulisse erfolgte aber bereits drei Monate später der Umzug in den Rechthaler Hof am Hauptbahnhof.

2018 öffnete anstelle des Zwingerecks das „Xaver’s“. Der Erfolg gab den neuen Pächtern recht, aber Gestaltung, Publikumsandrang und Lautstärke machten die Stammtischunterhaltung schwierig. Nach einer Episode von Mai bis Juli orientierten wir uns abermals neu. Wieder ging es nach Osten, und wir wurden heimisch im Klinglwirt in der Nähe der S-Bahn- und Tramstation Rosenheimer Platz.

Und dann kam Corona. Im Februar 2020 fand der vorläufig letzte Stammtisch im Klinglwirt statt. Im März wurde der Gaststättenbetrieb untersagt und es folgte die längste Unterbrechung in der Geschichte des Münchner Stammtischs von PRO BAHN.

Die ausfallenden Treffen und Stammtische machen andere Kontaktmöglichkeiten umso wichtiger. Deshalb haben wir den Zugang zur PRO BAHN Post vereinfacht, und auch dieses etwas besondere Jubiläumsheft soll die Leser dazu animieren, den Kontakt zu PRO BAHN zu halten und zu suchen. Unsere Treffen in der Geschäftsstelle sind weitgehend durch Videokonferenzen ersetzt (siehe Terminseite). Dazwischen gibt es immer Aktuelles und Interessantes auf <https://www.pro-bahn.de/aktuell>, <https://facebook.com/pro.bahn>, https://twitter.com/PRO_BAHN_by und https://instagram.com/pro_bahn_oberbayern.

Ob die 401., 402., oder 403. PRO BAHN Post wieder zu einem richtigen Stammtisch erscheinen wird, wissen wir noch nicht definitiv. Wie alle anderen hoffen wir auf Infektionszahlen, die eine Ansteckung noch unwahrscheinlicher machen

als zurzeit. Das ist auch dem Öffentlichen Verkehr zu wünschen, der in eine tiefe Krise geraten ist. Obwohl verkehrspolitisch in vielen Städten durch die geänderten Lebensumstände einiges angestoßen wurde, wird oft nur auf das Fahrrad als Alternative zum Auto gesetzt. Die jetzt erkennbare starke Zunahme beim Autoverkehr sowie Bilder von chaotischen Zuständen in Ausflugsregionen zeigen aber, dass es ohne starken und attraktiven Öffentlichen Verkehr nicht geht. Eine der vielen Folgen von Corona ist daher: viel Arbeit für PRO BAHN.

Edmund Lauterbach

Ein ambivalentes Thema

Sollte man den 10-Minuten-Takt beibehalten?

Immer wieder wird gefordert, mit Start der zweiten S-Bahn-Stammstrecke den bestehenden 10-Minuten-Takt beizubehalten und mittelfristig auszuweiten und nicht auf die 15-Minuten-Takte mit zusätzlichen Express-Zügen umzustellen. Diese Forderung ist durchaus nachvollziehbar. Ein 10-Minuten-Takt ist leicht merkbar. Wenn es nicht auf die Minute ankommt, kann man auch ohne vorheriges Fahrplanstudium einfach zur Haltestelle gehen und muss nie lange auf den nächsten Zug warten. Für Fahrgäste, die nicht ständig online sind, sind das relevante Vorteile. Da zudem bei der ersten Realisierungsstufe der zweiten Stammstrecke zunächst einige 10-Minuten-Takte bestehen bleiben sollen (Dachau und Deisenhofen), ist es für den unbedarften Fahrgast nicht zu verstehen, warum es bei zwei Linien gehen soll, bei den anderen aber nicht.

Die Situation ist dadurch recht komplex, dass einerseits zusätzliche Express-S-Bahnen geplant sind, andererseits, dass zwei Stammstrecken zu bedienen sind. Bei den beiden Stammstrecken besteht zudem das Problem, dass sie für die Fahrgäste nicht gleichwertig sind, da die zweite Stammstrecke deutlich tiefer liegt und infolge weniger Halte auch weniger Erschließungswirkung aufweist. Das Modell der S-Bahn Hamburg, bei der sich die (hier meist 5-Minuten-)Takte der Außenstrecken alternierend auf zwei etwa gleichwertige Stammstrecken aufteilen, ist in München daher weniger sinnvoll. Würde man diese Lösung kurzfristig bei der Inbetriebnahme der zweiten Stammstrecke einführen, könnte zwar auch Gauting einen 10-Minuten-Takt bekommen und die Zusatzzüge der S4, die heute in der Bahnhofshalle enden, könnten in eine Stammstrecke geführt werden. Es müssten aber entweder noch mehr Linien als die derzeit geplanten S1 und S6 in die zweite Stammstrecke verlagert werden oder die zweite Stammstrecke wäre extrem schlecht ausgelastet. Diese Lösung wurde deshalb nicht ganz zu Unrecht verworfen. Sie ist aber längerfristig eine durchaus interessante Perspektive, wenn auch München mit dem Südring eine weitere Stammstrecke mit guter Erschließungswirkung bekommt.

Als Lösung dieser Probleme wurde vorgeschlagen, zusätzlich zum 10-Minuten-Takt Express-Züge einzuführen. Diese Idee ist zwar verkehrlich sehr interessant und würde das Problem der Stammstreckenauslastungen lösen, führt aber zu neuen Problemen. Auf den Außenstrecken sind zumindest auf den S-Bahn-Gleisen keine Express-Züge zusätzlich zum 10-Minuten-Takt sinnvoll möglich, da diese die klassischen S-Bahnen in kurzer Zeit einholen würden. Nennenswerte Fahrzeitverkürzungen durch Express-Linien bedingen daher auf den S-Bahn-Außenstrecken maximal einen 15-Minuten-Takt der klassischen S-Bahnen.

Hier wird verschiedentlich eingeworfen, dass die Express-Linien ja auf den Fern- und Regionalzug-Gleisen fahren könnten, wo sie quasi „mitschwimmen“. Wenn mittelfristig auch die Strecken nach Fürstfeldbruck, Markt Schwaben und Freising viergleisig ausgebaut sein sollten, wäre in der Tat ein Modell „10-Minuten-Takt und Express“ eine charmante Alternative, wobei dann die Linie nach Herrsching einer besonderen Betrachtung bedarf. Zu berücksichtigen ist dann jedoch, dass die Express-S-Bahnen aus den S-Bahn-Stammstrecken kommen und irgendwie auf die Ferngleise wechseln müssen. Die nötigen Weichen sind entweder vorhanden oder wären leicht nachbaubar. Da dabei aber immer ein Gegengleis höhengleich gekreuzt werden müsste, ist dies auf den stark frequentierten Strecken auf München zu aus Qualitätsgründen nicht vertretbar. Für einen robusten Betrieb wären daher Überwerfungen nachzubauen. Im Gegenzug könnte auf die derzeit vorgesehenen Ausbauten auf den eingleisigen Außenstrecken nach Herrsching und mittelfristig Petershausen für die Umstellung vom 20- auf einen 15-Minuten-Takt verzichtet werden.

Wenn dann noch das im Juni-Heft beschriebene, wesentlich leistungsfähigere Bahnsteigkonzept für die zweite Stammstrecke käme, könnten statt der Express-S-Bahnen richtige Regionalzüge in die zweite Stammstrecke einfahren. Damit wären dann auch zwei große Nachteile der zweiten Stammstrecke behoben:

– Erstens die extrem tief liegenden Bahnhöfe. Dieser Nachteil wäre dann durch den Wegfall des Umsteigens der Regionalzug-Fahrgäste in die S-Bahnen in Pasing, am Hauptbahnhof oder am Ostbahnhof kompensiert.

– Zweitens wird der Deutschlandtakt, der laut Zielstellung des Bundes bis 2030 zu einer Verdopplung der Fahrgastzahlen führen soll, nach den veröffentlichten Fahrplanentwürfen (www.bmvi.de; Suchbegriff „Zukunftsbündnis Schiene“) zu erheblich mehr Fernzügen und damit einem empfindlichen Kapazitätsengpass im Hauptbahnhof führen. Nach den bisherigen Planungen führt die zweite Stammstrecke nur zu einer minimalen Entlastung des Hauptbahnhofs. Bei der Führung klassischer Regionalzüge in den Tunnel würde der Hauptbahnhof dagegen signifikant entlastet.

Regionalzüge im zweiten Tunnel, zusammen mit der oben angedeuteten Lösung von 10-Minuten-Takten auf den Außenästen und ihrer alternierenden Aufteilung

auf die erste Stammstrecke und einen ertüchtigten Südring ergäben zusammen mit einer Ring-S-Bahn nach Berliner Muster über Nord- und Südring schon fast eine Ideal-Lösung.

Andreas Schulz

125 Jahre Elektromobilität – Blick in die Zukunft

Auch wenn die Tram in München etwa zum Zeitpunkt des Erscheinens dieses Hefts das 125jährige Jubiläum der Elektromobilität feiern kann, so gilt es doch den Blick nach vorne zu richten: Im Koalitionsvertrag für München ist die Verkehrswende verankert, und dafür auch eine Investitionsoffensive für U-Bahn und Tram. Genannt in dieser Reihenfolge, sind doch etwa fünf Milliarden Euro für U-Bahn-Projekte vorgesehen, und nur etwa zwei Milliarden Euro für Tram-Projekte. Da für die Tramprojekte GVFG-Zuschüsse realistisch sind (bislang 80 Prozent Zuschuss) wird die Stadt sogar eher weniger als eine halbe Milliarde Euro für die Tram ausgeben, den Rest zahlen Land und Bund. Bei der U-Bahn hingegen sind für die geplanten Projekte nach aktuellem Stand keine Zuschüsse möglich.

Schaut man bei der Tram genauer hin, so gibt es dennoch viele positive Signale über den mageren Betrag für den Bau von Tram-Strecken hinaus: Mittlerweile ist allgemein anerkannt, dass der Modernisierungsschub für die Tram überfällig ist: 2,65 Meter breite Fahrzeuge mit dann bequemen vier Sitzplätzen pro Reihe, Anhebung der Bahnsteige auf ein vernünftiges Niveau, längere Fahrzeuge – keines der Themen ist neu, doch jetzt werden sie angegangen. Damit werden die Weichen gestellt, dass sich die Tram nicht mehr länger anfühlt wie ein Verkehrsmittel, das stillzulegen zwar geplant aber noch nicht vollzogen ist. Es fehlen noch Haltestellen, die zum Fahrgastaufkommen passen, und bei denen nicht ein Großteil der Fahrgäste schutzlos Wind und Wetter ausgesetzt ist. Sowie Straßen mit Konfliktcharakter zu entschärfen, wie beispielsweise einen Stöpsel in der Inneren Wiener Straße anzubringen, mit freier Durchfahrt für Tram und Radler. Das würde nicht nur die Innenstadt entlasten, sondern auch etliche neuralgische Verkehrsknoten entschärfen.

Angesprochen, aber noch nicht bearbeitet sind Betriebshöfe für Tram und Bus. In zwei Jahren beginnt die Auslieferung von 73 neuen Tram-Zügen – wo diese vernünftig abgestellt werden können, ist aber noch unklar. Aus ÖV-Sicht wäre sicher am besten die Fläche an der Westend-/Zschokkestraße geeignet. Beispiele, wie ein Betriebshof unten mit einer Wohnbebauung drüber gut kombiniert werden kann, gibt es viele. Gleiches im Busbereich: Der Betriebshof an der Westendstraße hat seine Fläche in den letzten Jahren deutlich erweitert, die Ersatzflächen nach dem geplanten Umzug an den Georg-Brauchle-Ring sind damit viel zu klein. Es mangelt sicherlich nicht an Ideen, aber die Umsetzung braucht es

nicht irgendwann, sondern sehr bald. Hier wären jetzt Mut und Konsequenz gefordert, um die heutigen Pläne an die Erfordernisse der Verkehrswende anzupassen und eine dauerhafte Abstellmöglichkeit an der Westendstraße für Tram und Bus sicherzustellen. Sonst droht die Verkehrswende im Keim zu ersticken.

Bei der U-Bahn ist hingegen klar: ein neuer Betriebshof kommt nach Neuperlach. Dort ist er auch sinnvoll.

Die nächsten Jahre werden entscheidend: wird nur geplant oder wird auch umgesetzt? Nicht nur beim Rad, auch beim Öffentlichen Verkehr sind schnelle Maßnahmen möglich. Am schnellsten durch ÖV-Spuren und der Reduzierung der negativen Auswirkungen des Autoverkehrs. Doch auch der Bau einer Tram muss kein Ewigkeitsprojekt sein: die Strecke nach Berg am Laim hat vier Jahre von der ersten Ideen bis zur Eröffnung gedauert, und auch da war schon ein Jahr Puffer drin. Daher: wir müssen kämpfen, damit „Verkehrswende“ nicht nur ein nettes Wort ist, sondern auch im Bereich der Öffentlichen Verkehrsmittel wirklich umgesetzt wird.

Andreas Barth

Vorstellung der neuen BOB-Triebwagen

Am 25. Mai lud die Bayerische Oberlandbahn (BOB) zu einer Besichtigung der neuen LINT-Triebwagen für das Oberlandnetz ein, von denen in diesem Jahr insgesamt einunddreißig in Betrieb genommen werden. Fünfundzwanzig Fahrzeuge finanziert Transdev über Leasing, sechs weitere die BEG. Die Inbetriebnahme erfolgt zum kleinen Fahrplanwechsel (neun Stück), im August (weitere sechzehn) und im Dezember (sechs Stück). Durch die Neufahrzeuge werden die Integral- und Talent-Triebwagen komplett ersetzt. Die fünfundzwanzig Fahrzeuge werden für den bisherigen Fahrplan benötigt; mit den sechs zusätzlichen können die Hauptstrecke und Strecken nach Lenggries und Tegernsee werktags und an den Wochenenden weitgehend im 30-Minuten-Takt bedient werden.

Die Fahrzeuge von Typ LINT 54 (zweiteilig, insgesamt 54 m lang) haben drei Motoren von je 390 kW (Integral drei mal 315 kW) und eine Höchstgeschwindigkeit von 140 km/h. Sie bieten 158 Sitzplätze, haben eine Einstiegshöhe von 730 mm (im Türbereich ca. 630 mm) und einen Mehrzweckraum für Fahrräder etc., sowie eine Klimaanlage, die für Außentemperaturen von -20 bis 40 °C ausgelegt ist. Sie haben WLAN, Steckdosen und USB-Anschlüsse an den Vierer-Sitzgruppen sowie verbesserte Fahrgastinformationen.

Nicht ideal sind die abgesenkten Einstiege (die aber nur etwa 30 cm des Einstiegsweges ausmachen). Mit Kinderwagen und Handrollstühlen kann diese Lücke wohl überbrückt werden. Für schwere Rollstühle ist eine leicht handhabbare Rampe aus Aluminium an Bord. Die Fahrzeuge stellen Umbauten der

bestehenden LINT-Ausführung mit 550 mm Fußbodenhöhe dar; die 730 mm im Einstiegsraum wurden durch ein zusätzliches Podest hergestellt. Triebwagen mit durchgehend 760 mm Fußbodenhöhe hätten eine umfangreiche Umkonstruktion der Fahrzeuge erfordert; zusammen mit der Neuzulassung wären diese frühestens 2023 verfügbar gewesen.

Auch bei der Infrastruktur im Oberland tut sich etwas: Für einen 30-Minuten-Takt bis Schliersee soll die Fahrzeit zwischen Holzkirchen und Miesbach durch Streckenausbauten auf unter 15 Minuten gebracht werden. Für die Weiterführung dieses Takts wird in Fischbachau ein Ausweichgleis benötigt, dessen Finanzierung aber noch ungeklärt ist. Die neuen VT werden als Übergangslösung bis zur Elektrifizierung der Oberlandstrecken angesehen. Die Finanzierung der Planung ist gesichert und die Realisierung wird bis Anfang der 30er Jahre erwartet.

Günther Polz

Treffen „Internationaler Fernverkehr“ und Oberbayern

Auf Bundesebene und mit den Nachbarverbänden in der European Passengers' Federation (EPF) wird derzeit ein sinnvolles Konzept für den Internationalen Fernverkehr diskutiert. Da Oberbayern durch die zentrale Lage Richtung Südosten stark betroffen ist, werden wir darüber – pandemiebedingt virtuell – am 17. Juli ab 19 Uhr diskutieren. Weitere Informationen zum aktuellen Stand und Anmeldung zum Termin unter oberbayern@pro-bahn.de.

Andreas Barth

Bitte unterstützen Sie die Arbeit von PRO BAHN durch Ihre Mitgliedschaft

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

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 Abonnenntenverwaltung 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

- Termine des **Verkehrsforums Berchtesgadener Land & Rupertiwinkel** siehe <https://verkehrsforum-bgl.de/>
- Geplanter **Beginn der Touristikfahrten auf der Chiemgauer Lokalbahn Endorf-Obing** am 26. Juli. Weitere Informationen siehe <https://chiemgauer-lokalbahn.com/>.

PRO BAHN-Termine

- Mi. 01.07. 19 Uhr; Videokonferenz; **Aktiventreffen**; oberbayern@pro-bahn.de
Fr. 03.07. 19 Uhr; **Regionalgruppe München: Exkursion Tram Parkstadt Solln**; Anmeldung: muenchen@pro-bahn.de
Di. 14.07. 19 Uhr; Videokonferenz; **Vorbereitung Brenner-Nordzulauf**; Einwahldaten: oberbayern@pro-bahn.de
Mi. 15.07. 19 Uhr; Videokonferenz; **Aktiventreffen**; oberbayern@pro-bahn.de
Fr. 17.07. 19 Uhr; Videokonferenz; **Diskussion „Internationaler Fernverkehr und Oberbayern“** mit PRO BAHN-Fachausschuss Fernverkehr; Infos / Anmeldung oberbayern@pro-bahn.de und S. 11.
Fr. 24.07. vsl. 19 Uhr; **Regionalgruppe München: Exkursion Tram Zamdorf**; Anmeldung: muenchen@pro-bahn.de
Mi. 29.07. ab 19:30 Uhr; München; Gasthaus „Klinglwirt“, Balanstr. 16 (S-Bahn oder Tram bis Rosenheimer Platz); **Stammtisch**. Termin noch nicht endgültig gesichert, Bekanntgabe frühestens eine Woche vorher unter https://www.pro-bahn.de/bayern/termin_zeigen.php?app=obb (Anmeldung erforderlich).
Fr. 07.08. 19 Uhr; Videokonferenz; **Regionalgruppe München: Schwerpunktthema S-Bahn München**; muenchen@pro-bahn.de

Alle PRO BAHN-Treffen in der Geschäftsstelle sowie die Treffen der Regional- und Kreisgruppen werden auch im Juli durch Videokonferenzen ersetzt. Bitte informieren Sie sich unter <https://www.pro-bahn.de/bayern/termine.htm>, wann die Treffen wieder aufgenommen werden. Infos / Anmeldung und Einwahldaten jeweils bei der angegebenen Mailadresse.

Mitmachen bei PRO BAHN ist auch in der Zwischenzeit möglich. Dazu können Sie Kontakt mit der entsprechenden Regionalgruppe oder dem Bezirksverband aufnehmen:

Bezirksverband Oberbayern: oberbayern@pro-bahn.de
Regionalgruppe Inn-Salzach: wilama@t-online.de
Regionalgruppe München: muenchen@pro-bahn.de
Regionalgruppe Oberland: n.moy@bayern.pro-bahn.de