

PRO BAHN *Post*

Rundbrief von PRO BAHN Oberbayern

Februar 2023



Zur Zeit fährt die Pfaffenwinkelbahn nur bis Peißenberg. Bis die Schäden durch die Entgleisung am 10. Januar behoben sind, müssen sich die Fahrgäste zwischen Peißenberg und Schongau wieder einmal mit Schienenersatzverkehr mit dem Bus begnügen. Bild: Renate Forkel

- Kurznachrichten – Seite 2
- Deutschland-Ticket: Müssen die Waben bleiben? – Seite 3
- Verlegung U-Bahn-Halt Studentenstadt? – Seite 5
- Schon wieder eine Entgleisung ... – Seite 8
- München–Zürich: Ein deutsch-europäisches Fiasko – Seite 9
- Neuer S7-Fahrplan: Unzufriedene Fahrgäste in Aying – Seite 10

Kurznachrichten

9. Februar 2023: Veranstaltung zum MVV-Beitritt Rosenheim

Soll die Stadt Rosenheim dem MVV (Münchner Tarif und Verkehrsverbund) beitreten? Aktuell besteht für Stadt und Landkreis Rosenheim die Möglichkeit, zum Jahresende dem Münchner Verkehrs- und Tarifverbund (MVV) beizutreten. Mit einem solchen Schritt wäre die Region Teil eines großen Verbundes, der für den Kunden eine deutlich einfachere Benutzung von Bahn und Bussen zwischen Chiemsee und Großraum München ermöglichen würde. Bis zum März 2023 müssen sich Landkreis und Stadt entscheiden. In einer öffentlichen Veranstaltung am Donnerstag, 9. Februar 2023, 19–21 Uhr im Bildungszentrum St. Nikolaus, Pettenkoflerstr. 5, 83022 Rosenheim soll das Für und Wider diskutiert werden (<https://kurzelinks.de/wvg9>, <https://kurzelinks.de/as1v>). Auf dem Podium: Dr. B. Rosenbusch, MVV, sowie Sprecher von vier Fraktionen des Rosenheimer Stadtrates (Herr Borrmann, CSU; Frau Gintenreiter, Grüne; Herr Erdogan, SPD; Herr Multrus, FW/UP). PRO BAHN Rosenheim ist Mitveranstalter zusammen mit dem Rosenheimer Forum für Städtebau und Umweltfragen, BUND Naturschutz Rosenheim und dem Bildungswerk Rosenheim.

Korrektur

Auf S. 7 der PRO BAHN Post vom Januar stand als Termin, an dem vom Freistaat der Beschluss zur Neigetechnik gefasst wurde, der 6.1.2022. Das korrekte Datum ist der 6. Dezember 2022. Ein korrigierter PDF-File des Januar-Heftes kann unter <https://www.pro-bahn.de/oberbayern/pbp/> abgerufen werden.

PRO BAHN fordert Nachtzug nach Split

Seit dem 1. Januar gehört Kroatien zum Schengen-Raum und hat den Euro als Währung und wird dadurch als Urlaubsgebiet auch für den Raum München/Oberbayern noch attraktiver. In einer Pressemitteilung fordert PRO BAHN deshalb eine Nachtzugverbindung von München nach Split, damit Split und die dalmatinische Küste umweltfreundlich mit der Bahn erreichbar werden (<https://www.pro-bahn.de/oberbayern/presse/20230108.html>).

Kochelseebahn schon ab Dezember im MVV?

Wenn der Landkreis Bad Tölz-Wolfratshausen im Dezember 2023 dem Münchner Verkehrsverbund beitrifft, wird die Kochelseebahn auch auf dem Gebiet des Landkreises Weilheim-Schongau in den MVV integriert (<https://www.merkur.de/-92040080.html>). Das betrifft die Bahnhöfe Bernried, Seeshaupt, Iffeldorf und Penzberg. Penzberg ist übrigens schon jetzt mit der MVV-Buslinie 374 von Wolfratshausen aus mit dem MVV erreichbar. Es wird also spannend, wie das die Beitritts-Diskussion im Landkreis Weilheim-Schongau beeinflussen wird. Eine Strecke, die nur am Anfang und am Ende im Verbundtarif liegt, wäre sogar dem „Bahnland“ Bayern zu peinlich.

Verbraucherzentrale kritisiert Änderungen bei den Fahrgastrechten

Der Verbraucherzentrale Bundesverband (VZBV), zu deren Mitgliedsverbänden auch der Fahrgastverband PRO BAHN gehört, bewertet die aktuellen Gesetzesentwürfe zur Umsetzung der geänderten EU-Fahrgastrechte im Bahnverkehr als unzureichend (<https://www.vzbv.de/pressemittelungen/starke-fahrgastrechte-fuer-zuverlaessigeres-bahnfahren>). Neben weiteren Punkten wird in der ausführlichen Stellungnahme auch die „Höhere Gewalt“ betrachtet, die auch aus Sicht von PRO BAHN eine zusätzliche Unsicherheit bei den künftigen Fahrgastrechten erzeugt. Der VZBV fordert eine detaillierte Begründungspflicht für Bahnunternehmen, die sich auf „Höhere Gewalt“ berufen.

Ammertalbahn noch länger ein Provisorium

Im Ersatzfahrplan für die Bahnstrecke Murnau–Oberammergau fahren nur jede zweite Stunde Züge, dazwischen verkehrt ein Schienenersatzverkehrsbus. Warum die Züge nur im Zweistundentakt verkehren können, ist auch bei Berücksichtigung der längeren Fahrzeiten nicht erkennbar, eigentlich müssten die Wendezeiten in Murnau und Oberammergau ausreichen. Der Fahrplan gilt bis zum 10. Juni, ob das Trauerspiel danach vorbei ist, darf bezweifelt werden.

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

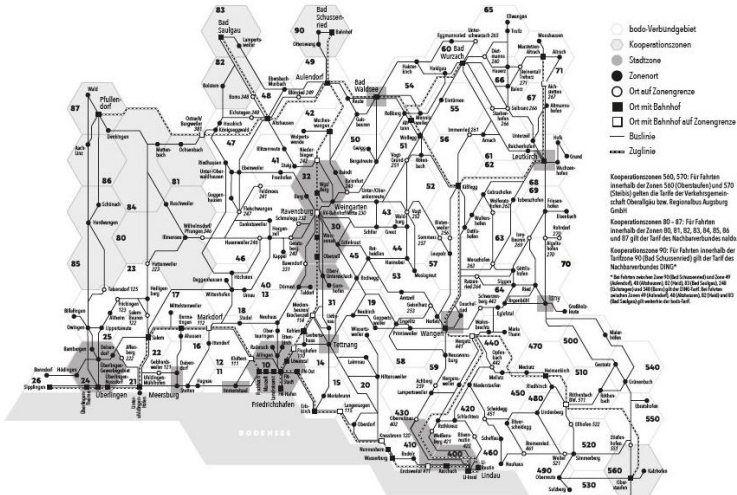
Das neue Deutschland-Ticket

Müssen die Waben bleiben?

Deutschland subventioniert mit erheblichen Milliardenbeträgen den Straßen- und Luftverkehr. Da ist es nur recht und billig, dass jetzt auch der ÖPNV in Form des Deutschland-Tickets etwas abbekommt, auch wenn es sicher sinnvoller wäre, diese vielen Gelder in den Ausbau von Angeboten und Infrastrukturen klimafreundlicher Verkehrsmittel zu stecken. Der Freistaat will sogar noch etwas drauflegen und nach dem Vorbild von Berlin ein 365 Euro-Jahresticket (das entspricht in etwa einem 29 Euro-Monatsticket) einführen (aktueller Koalitionsvertrag, Ziffer 5). Da diese 365 Euro-Tickets aber nur in den Städten München, Nürnberg/Fürth/Erlangen, Augsburg, Ingolstadt, Regensburg und Würzburg kommen sollen, widerspricht das den Aussagen Minister Bernreiters vom 7. Dezember 2022, der vorbildlich die Fahrgastzahlen in Bussen und Bahnen von 2019 bis 2030 insbesondere in der Fläche verdoppeln und die Verkehrsleistung des Straßen-Individualverkehrs um 12,5 Prozent verringern will (Süddeutsche Zeitung vom 9.12.2022). Es bleibt deshalb zu hoffen, dass Bernreiter die 365 Euro- bzw. 29 Euro-Tickets vor allem auch in der Fläche fördert.

Der große Charme der neuen Tickets ist vor allem ihre sensationelle Einfachheit. Wie beim PKW einfach einsteigen und losfahren, ohne sich um komplizierte Ta-

rife kümmern zu müssen oder ein aufgeladenes Handy neuerer Generation für E-Tickets dabei haben zu müssen.



Beispiel für einen Wabentarif. Details müssen hier nicht erkennbar sein. Aber man stelle sich diesen Plan einmal als Aushang an einer schlecht beleuchteten Haltestelle vor.

Die neuen Tickets decken aber nur Monats- und Jahreskarten ab. Ihr Preis ist zu hoch, um auch Tages-Tickets und Einzelfahrscheine für Gelegenheitsfahrer ersetzen zu können. In vielen Regionen Bayerns werden deshalb immer noch mit viel Aufwand neue Wabentarife entwickelt. Der Freistaat bastelt zudem gerade, ebenfalls vermutlich recht aufwendig, an einem Landestarif, der es nach dem Vorbild von Baden-Württemberg noch komplizierter machen wird, da er keinen der bisherigen Tarife ersetzen kann.

Die Frage ist daher: Was ist nötig, um das gesamte Tarifangebot wabenfrei und annähernd so einfach zu gestalten wie das Deutschland-Ticket? Hier ein erster Vorschlag zur Diskussion, der neben dem Deutschland-Ticket nur mit drei weiteren Tickets auskommt:

- Das Bayern-Ticket, das gegebenenfalls hinsichtlich der Preise und Konditionen an das Deutschland-Ticket angepasst werden sollte.
- Ein nur regional, z.B. verbundweit, gültiges günstiges Tages-Ticket.
- Ein Stunden-Ticket als Ersatz für Kurzstrecken-Tickets.

Alle Tickets könnten auch für Fahrräder und Hunde gelten, soweit hier nicht im Einzelfall Freifahrt gewährt werden kann.

Ziel müsste es sein, damit nach dem Vorbild des Deutschland-Tickets alle bisherigen Waben-, Zonen-, Landes-, E-Tarife usw. zu ersetzen. Einhergehen würde

auch eine Kostenersparnis z.B. bei den aktuellen Gutachten oder dem Vertrieb. Andererseits wären Netto-Verkehrsverträge nicht mehr sinnvoll möglich.

Noch nicht ersetzen würde ein solches Konzept bundesweite Tarife für den Fern- und Nahverkehr. Hier sind der Bund und der neue DTV (Deutschland-Tarif-Verbund, <https://www.deutschlandtarifverbund.de>) gefordert, ebenfalls eine massive Vereinfachung einzuführen, z.B. nach dem Vorbild des österreichischen Klima-Tickets.

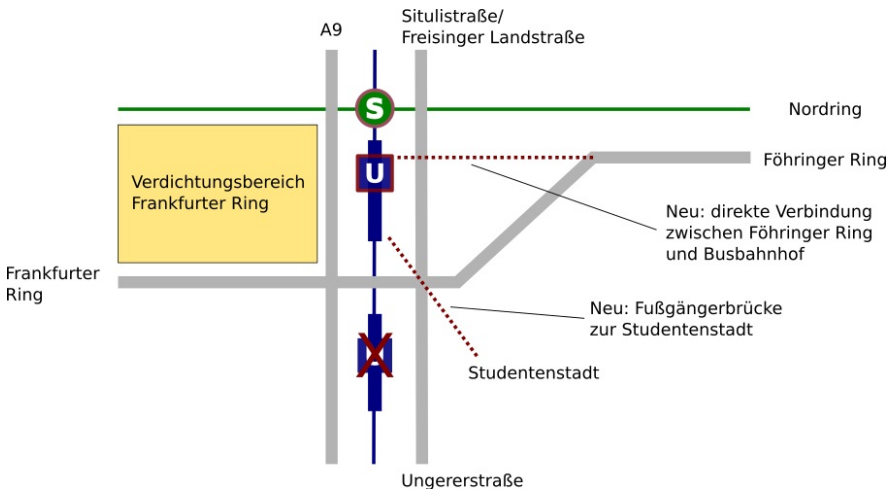
Andreas Schulz

Rahmenplanung Frankfurter Ring

Verlegung U-Bahn-Halt Studentenstadt?

Im Januar wurde die Rahmenplanung für das Gewerbeband Frankfurter Ring im Münchner Norden öffentlich. Vorgesehen ist der S-Bahn-Nordring sowie eine neue U-Bahn-Station der Linie U6 am S-Bahn-Nordring. Am Knotenpunkt sind Hochhäuser vorgesehen in der Kategorie mit der höchsten Baudichte, genannt Stadtzeichen.

Eine weitere Station führt zu sehr kurzen Haltestellenabständen, so dass es im Ergebnis eher eine Verlegung der Haltestelle sein würde. Doch was würde das bedeuten, was sind die Vor- und Nachteile?



Um die Option auf kurze Umsteigewege zur S-Bahn offen zu halten, sollte die Nordseite der Station nahe am Nordring sein. Damit wird die Südseite der Station weniger als 100 Meter vom Frankfurter Ring entfernt sein.

Die U-Bahn quert den Frankfurter Ring auf Ebene –1, und den Nordring auf gleicher Ebene wie die Situlistraße. Damit Platz für einen (der Wichtigkeit der Station angemessen großzügigen) Mittelbahnsteig ist, wird die Trasse breiter. Die überbreite Situlistraße hat ausreichende Platzreserven, die zugunsten der U-Bahn genutzt werden können.

Busbahnhof und P+R

Studentenstadt ist heute ein wichtiger Umsteigeknoten für den Bus, mit mittlerweile zu wenig Haltestellen. Künftig besteht ein eher größerer Bedarf, daher braucht es an der neuen Station einen größeren Busbahnhof.

Wichtig ist, dass der Busbahnhof künftig aus allen Richtungen gut nutzbar ist, und nicht wie heute nur aus Richtung Norden. Dies verkürzt die Fahrzeiten, senkt Kosten und erhöht die Attraktivität.

Auch vom Föhringer Ring muss der Busbahnhof damit direkt in beide Richtungen erreicht werden können. Dafür kann eine Busstraße direkt parallel zur S-Bahn bis zum Föhringer Ring gebaut werden. Es wäre auch denkbar, die Zufahrt zum Föhringer Ring für Autos dorthin zu verlegen und damit Versiegelung und Zerschneidung im Vergleich zu heute zu reduzieren.

Wird der Busbahnhof direkt über dem U-Bahnsteig gebaut, so bestehen kurze und sichere Umsteigewege zwischen den Bussen und mit der U-Bahn. Entweder senkt man die U-Bahn im Bereich des Nordrings ab. Damit kann dann vom Busbahnhof aus die S-Bahn erreicht werden. Oder der Busbahnhof ist auf gleicher Höhe wie die S-Bahn, der Umstieg vom Bus zur S-Bahn verläuft dann über den U-Bahnsteig (oder einen Fußweg in dessen Höhenlage). Beides ist vorstellbar. Was besser ist, hängt auch beispielsweise von der gewählten Straßenanbindung des Busbahnhofs ab. Ein kurzer Fußweg zur S-Bahn ist sicherlich auch sinnvoll.

Mit dem neuen Busbahnhof wird damit künftig vom Föhringer Ring aus sowohl der Frankfurter Ring als auch die Domagkstraße ohne Zeitverlust erreicht. Welche Linienführung für den Bus 50 sinnvoll ist, kann so später entschieden werden. Zukunftsorientierte Verkehrspolitik zeichnet sich dadurch aus, Möglichkeiten auch für spätere Änderungen zu sichern.

Der Busbahnhof sollte von vorneherein für eine künftige Tram mitgeplant werden. Im Rahmen des Nahverkehrsplans ist in Kategorie B die Tram von St. Emmeram Richtung Oberwiesenfeld berücksichtigt. Auch für diese sind beide Wege offen zu halten, d.h. sowohl über Frankfurter Ring als auch über Domagkstraße.

Auf den P+R-Platz westlich der heutigen Station Studentenstadt kann hingegen verzichtet werden. Denn seit dem Bau dieses Platzes wurde der neue Groß-P+R-Platz Fröttmaning gebaut. Ähnlich wie der P+R-Platz Kieferngarten kann daher auch der P+R-Platz Studentenstadt ersatzlos zurückgebaut werden.

Anbindung Studentenstadt und weitere Erschließungswirkung

Die Luftlinie zu den Studentenwohnheimen wird größer. Betrachtet man die heutige Situation aber genauer, so sind die Fußwege unattraktiv: Direkt zwischen der U-Bahn und den Wohnheimen befindet sich ein Parkplatz. Nutzt man die Fußgängerunterführung, so führt die Treppe in die falsche Richtung. Die oberirdische Querung der relativ breiten Ungererstraße ist auch nicht angenehm.

Als wie weit ein Fußweg wahrgenommen wird, hängt stark von Qualität und Attraktivität der Fußgängerwege ab. Werden diese Erkenntnisse berücksichtigt, und eine neue verkehrs- und wettergeschützte Brücke quer über die Kreuzung Frankfurter Ring / Ungererstraße gebaut, so verkürzt dies nicht nur den Weg. Vielmehr besteht die Chance, dass dies als kürzer empfunden wird als der heutige Weg. Pluspunkt für die Studentenstadt ist der kürzere Weg zur möglichen S-Bahn-Station.

Durch den vor einiger Zeit nachgerüsteten Nordausgang der Station Alte Heide wird ein großer Teil des südlichen Einzugsbereichs der bisherigen Station abgedeckt. Daher wird die Erschließung nur für wenige Gebäude schlechter.

Die neue Lage verbessert hingegen die Anbindung des Gewerbebands, und auch heute dem MIV (Motorisierter Individualverkehr) überlassener Flächen. Der Nutzen der besseren Anbindung kann nur zum Tragen kommen, falls eine entsprechend dichte Nutzung erfolgt. Es könnte überlegt werden, auch die MIV-Flächen effizienter zu nutzen.

Zusammenfassung

Die Verlegung der U-Bahn-Station Studentenstadt ist nur sinnvoll, wenn die S-Bahn gebaut wird oder der Bereich um den Bahnhof dicht bebaut wird. Der Nutzen eines besseren Busbahnhofs ist zwar vorhanden, für sich alleine aber nicht ausreichend, um die Station zu verlegen. Zugleich ist die U-Bahn auch die Voraussetzung für ein Hochhaus.

Im Kontext des Gewerbebands muss sich die Stadt entscheiden, ob sie ernsthaft hier den Bau eines Hochhaus erwägen möchte. Sie sollte in diesem Fall Voraussetzungen und Auswirkungen der Verlegung der U-Bahn-Station prüfen. Nur ein Hochhaus vorzusehen und sich darauf zu verlassen, dass das Land schon eines Tages eine S-Bahn bauen wird, ist zu wenig. Daher muss die neue Station anfangs auch ohne S-Bahn schon gut funktionieren, später aber auch gut mit ihr. Sich darauf zu verlassen, dass die Planungen des Freistaats und der DB sich in die Stadtplanungen zeitlich eintakten lassen, dazu kann man nach den Erfahrungen beispielsweise mit der Umweltverbundröhre in Laim oder gar dem zweiten S-Bahn-Tunnel nicht raten.

Andreas Barth

Schon wieder eine Entgleisung ...

... war sicher bei vielen der erste Gedanke, als am 10. Januar die Nachricht vom Unfall im Bahnhof Peiting Ost die Runde machte. Glücklicherweise kam niemand zu Schaden, auch der Schaden am Gleis und Fahrzeug dürfte überschaubar sein, das Ansehen der Eisenbahn aber ist ruiniert.

Die Ursachen waren auch schnell geklärt: Wie fast immer braucht es eine Kombination aus zwei oder mehreren Fehlern, damit es überhaupt zu einem Unfall bei der Eisenbahn kommt. In Peiting war es eine sogenannte Rückfallweiche, die sich fehlerhaft nicht mehr in die Endlage zurückbewegt hat und die Unaufmerksamkeit des Triebfahrzeugführers, der das entsprechende Rückmeldesignal nicht beachtet hat. Erst vor zwei Jahren war der Bahnhof Peiting Ost umgebaut worden. Bis dahin bestand dort ein mechanisches Stellwerk, das nur zu Zeiten der wenigen planmäßigen Zugkreuzungen besetzt wurde und in der übrigen Zeit „durchgeschaltet“ wurde, d.h. Weichen und Signale waren in einer Stellung festgelegt und der Bahnhof wurde als unbesetzter Haltepunkt betrieben. Seit dem Umbau auf Rückfallweichen bietet sich nun auch die Möglichkeit, jederzeit dort Zugkreuzungen durchzuführen. Der Streckenabschnitt Peißenberg-Schongau wird im preisgünstigen „technisch unterstützten Zugleitbetrieb“ (TUZ) betrieben, der Bahnhof Peißenberg wird dagegen im normalen Zugmeldeverfahren von Weilheim aus ferngesteuert.

Im TUZ werden die Streckenabschnitte durch Achszähler gegen das unerlaubte Einfahren eines anderen Zugs abgesichert; die Achszähler aktivieren selbsttätig die entsprechenden 2000 Hz-Magnete, die bei unerlaubtem Überfahren den Zug zwangsbremsen. Das ist schon mal ein deutlicher Gewinn an Sicherheit gegenüber dem einfachen Zugleitbetrieb. Aber auch im TUZ erhalten die Triebfahrzeugführer ihre Fahrerlaubnis nicht über Signale, sondern über den Zugleiter. Das Überwachungssignal für die Rückfallweichen – im Signalbuch als Ne13 bezeichnet – steuert aber keinen 2000 Hz-Magneten an und verfügt somit über keine Zugbeeinflussung. Zudem erlischt das Signal, wenn die Weiche nicht in Endlage ist. Wahrnehmungspsychologisch ist das eine fragwürdige Lösung.

Auch wenn man nun vordergründig den Lokführer als „Schuldigen“ ausfindig gemacht hat – die Frage muss gestellt werden, ob die Technik des TUZ nicht durch einfache Maßnahmen, wie zusätzliche 2000 Hz-Magnete an den Überwachungssignalen zu verbessern wäre. Die gesamte Leit- und Sicherungstechnik entlang der Strecke, bestehend aus elektronischem Stellwerk bis Peißenberg, dem TUZ bis Schongau mit 60 km/h Streckenhöchstgeschwindigkeit und dem mechanischen Stellwerk in Schongau, sind ein ziemlich schräges Konglomerat der Sicherungstechnik aus den letzten 100 Jahren. Angemessen wäre es, die komplette Strecke auf Fernsteuerung umzustellen und endlich zu einer modernen Regionalbahn auszubauen. Die Fahrgäste der Pfaffenwinkelbahn haben in den letzten Jahren viel erdulden müssen: Monatelange Ersatzverkehre wegen

schlecht koordinierter Baumaßnahmen, Streckensperrungen und Langsamfahrstellen aufgrund von Oberbaumängeln, unsichere Anschlüsse in Weilheim. Und jetzt wieder vier Wochen Busersatzverkehr. Und kein Plan und keine Perspektive, ob und wann die Pfaffenwinkelbahn zu einer modernen Regionalbahn ausgebaut wird. Im Pfaffenwinkel kann man erleben, wie die Mobilitätswende in Bayern realisiert wird. Im Sommer 2022 hat das bayerische Fernsehen mit PRO BAHN dazu einen Film gedreht (<https://kurzelinks.de/xdky>). Am Geld kann es aber nicht liegen: In die Bundesstraße zwischen Peißenberg und Schongau hat der Bund seit 1990 gut 100 Millionen Euro investiert.

Norbert Moy

Fernverkehr München–Zürich

Ein deutsch-europäisches Fiasko

Die Verbindung Zürich-München sollte – sowohl über Kempten, wie über Memmingen – eigentlich eher zu den sprichwörtlichen „Sahnestrecken“ des internationalen Fernverkehrs zählen. Um so unverständlicher ist, dass nach jahrzehntelangem „Kampf“ um den längst überfälligen Streckenausbau die Aufnahme des elektrischen Betriebes wenigstens auf der kürzeren Strecke über Memmingen bisher unter keinem allzu guten Stern stand. Gleich am Eröffnungstag versuchte sich einer der ersten Züge auf die klassische Allgäubahn über Kempten zu verirren und blieb infolgedessen am Abzweigbahnhof Hergatz nach wenigen (Hundert) Metern ohne Oberleitung liegen. Mag man derlei Missgeschick noch mit der Macht der Gewohnheit erklären, so sorgten in der Folge noch nicht auf den erforderlichen Standard aufgerüstete Geräte beim European Train Control System (ETCS) für Probleme bei den gerade erst neu aufgenommenen umsteigefreien Verbindungen zwischen München und Zürich. Dazu kam der noch nicht abgeschlossene Streckenausbau zwischen Bregenz und dem Schweizer Grenzbahnhof Sankt Margrethen.

Nach inzwischen über einem Jahr seit Einführung der neuen EuroCityExpress Verbindungen (ECE) München–Zürich hat sich die Lage keineswegs so stabilisiert, wie es für einen attraktiven Bahnbetrieb erforderlich ist. Nun ziehen die Schweizerischen Bundesbahnen (SBB) die „kommunikative Notbremse“: Die verspätungsanfälligen Züge werden wenigstens teilweise in ihren Fahrplaninformationen nicht mehr veröffentlicht, um die Kunden nicht mehr als unbedingt nötig weiter zu verärgern.

Von Anfang an äußerst verspätungsanfällig erweist sich dabei auf deutscher Seite der lange eingleisige Abschnitt Hergatz–Buchloe. Die lediglich stationären Kreuzungsmöglichkeiten führen hier immer wieder zum Aufschaukeln und Übertragen von Verspätungen. Zweispurinseln, die das verhindern könnten, sind nicht

vorhanden, bzw. wurden unter der ausdrücklichen politischen Vorgabe des Bundes, die Strecke auszubauen, ohne die Kapazitäten zu erweitern, gar nicht erst in Betracht gezogen. Während die parallele Autobahn (BAB 96) munter um weitere Fahrspuren wächst, ist natürlich heute auch nach dreizehn Jahren Diskussion nicht einmal von vergleichsweise läppischen paar Kilometern S-Bahn-Gleis von Pasing bis Buchenau irgendetwas zu sehen. Zur Erinnerung: Sie waren vom damaligen Verkehrsminister Wiesheu bis 2010 (!) versprochen.

Kommentar: Wie soll denn die hochtrabend propagierte „Verkehrswende“ eigentlich klappen, wenn nicht einmal die Potentiale für eine Verlagerung auf Hauptstrecken konsequent genutzt werden, sondern stattdessen genau das Gegenteil passiert. Völlig deplatziert und zynisch wirken vor diesem Hintergrund notorische Bußpredigten von der Verkehrsverlagerung auf den klimaschonenden ÖV: Mit Zügen, deren Pünktlichkeit einem Lotteriegewinn entspricht, wird man niemanden hinter dem Lenkrad hervorlocken.

Die für diesen Skandal zuständigen Minister stecken wohl lieber ihre Köpfe in den milliardenschweren Sand Münchner und Stuttgarter Tunnelröhren. Wen kümmert angesichts solcher unterirdischer Leuchtturmprojekte schon der internationale Schienenverkehr in der „Provinz“?

Thomas Kauderer

Der neue S7-Fahrplan

Unzufriedene Fahrgäste in Aying

In der Gemeinde Aying entrüsten sich einige Bürger, weil viele S-Bahnen der Linie S7 in den Ortsteilen Dürrnhaar und Peiß ohne Halt durchfahren. Das war schon bisher während der Hauptverkehrszeit so; seit dem Fahrplanwechsel verkehren aber mehr Züge. Die Ursache ist, dass die Münchner S-Bahn auf allen Außenstrecken, soweit möglich, werktags einen durchgehenden 20-Minuten-Takt eingeführt hat. Die S7 Ost schließt in Kreuzstraße an die Mangfalltal-Bahn RB58 an. Daher orientiert sich die Bedienung dort weitgehend an deren Fahrplan.

Stündlich verkehrt eine „reguläre“ S7 Ostbahnhof–Kreuzstraße mit Halt an allen Stationen. Während der Stoßzeiten wird – wie bisher schon – die jeweils 40 Minuten später verkehrende S-Bahn ab Höhenkirchen-Siegertsbrunn so beschleunigt, dass sie trotzdem den Anschluss an die dann im 30-Minuten-Takt verkehrende Mangfalltal-Bahn erreicht. Sieben Minuten Fahrzeit werden durch Auslassen der schwächer frequentierten Haltepunkte Dürrnhaar und Peiß eingespart, der Rest kommt vom Umsteigezeitpuffer in Kreuzstraße. In Aying passiert dieser „Eilzug“ die 20 Minuten vorher verkehrende S-Bahn, die dort ihre Wende abwartet. In Kreuzstraße wird ein optimaler Übergang mit den sich dort kreuzenden Zügen der Mangfalltal-Bahn hergestellt. Bei der Rückfahrt nach Mün-

chen müssen die „Eilzüge“ eine Fahrzeiteinsparung von drei Minuten herausholen, weshalb auch hierbei die Haltestellen Peiß und Dürrnhaar ausgelassen werden. Werktags zwischen neun und fünfzehn Uhr sowie spät abends verkehrt die Mangfalltal-Bahn nur im Stundentakt. In dieser Zeit stellen die „regulären“ S-Bahnen in Kreuzstraße gute Anschlüsse lediglich vom Mangfalltal Richtung Ostbahnhof und von der S7 Richtung Holzkirchen her. In den Gegenrichtungen betragen die Übergangszeiten dagegen rund 30 Minuten.

Im neuen Fahrplan verkehren die „Eilzüge“ ganztägig und stellen jeweils eine halbe Stunde versetzt zu den „regulären“ S-Bahnen, die an allen Stationen halten, günstigere Übergänge von der S7 Richtung Rosenheim und von Holzkirchen zur S7 her. Nutznießer dieser „Eilzüge“ sind auch die Fahrgäste aus Aying (durchgehender 20-Minuten-Takt) und aus Großhelfendorf, das jetzt den ganzen Tag über annähernd im Halbstundentakt angefahren wird.

Die Unzufriedenheit der Einwohner von Dürrnhaar und Peiß ist gefühlsmäßig verständlich. Schon bisher haben Züge ihre Haltepunkte ausgelassen. Weil es jedoch mehr geworden sind, versuchen Bürger über eine Unterschriftenaktion und durch Einschalten der früheren Verkehrsministerin Schreyer, mehr Zughalte durchzusetzen. Tatsache ist aber, dass die Anzahl der Zughalte in Dürrnhaar und Peiß gegenüber dem vorherigen Fahrplan gleichgeblieben ist. Allerdings profitiert man im Gegensatz zu den Anwohnern anderer Stationen auch nicht von der Taktverdichtung der S-Bahn. Ob es dem MVV gelingt, die Situation zu befriden, indem er das neue Fahrplankonstrukt erläutert, ist unsicher.

Samstags/sonntags/feiertags verkehrt die Mangfalltal-Bahn wie bisher nur im Stundentakt; die „Eilzug-Kurse“ enden dann bereits in Höhenkirchen-Siegersbrunn. Für die Fahrgäste aus dem Mangfalltal, von denen nicht wenige in Aying in die S-Bahn umsteigen, wäre es von Vorteil, wenn auch am Wochenende ein durchgehender 20-Minuten-Takt bis dorthin gefahren würde.

Günther Polz

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.

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 16 Euro auf unser Konto bei der Sparda Bank München, IBAN DE83 7009 0500 0003 7207 30, BIC GENODEF1S04.

Internetversion als PDF 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

Mi. 01.02. 18:00 Uhr; Freilassing, Restaurant DaGigi; **Verkehrsforum Berchtesgadener Land und Rupertwinkel**. Weitere Informationen: <https://verkehrsforum-bgl.de/>

PRO BAHN-Termine

Allgemeine Treffen: PRO BAHN Treff Oberbayern i.d.R. am 1. und 3. Mittwoch im Monat ab 19 Uhr; Videokonferenz und Präsenzoption in der Geschäftsstelle, München, Agnes-Bernauer-Platz 8.

Stammtisch in München am letzten Mittwoch im Monat ab 19 Uhr, üblicherweise im Gasthaus „Klinglwirt“, Balanstr. 16 (S-Bahn oder Tram bis Rosenheimer Platz).

Mi. 01.02. 19 Uhr; München (Geschäftsstelle) und Videokonferenz; **PRO BAHN Treff Oberbayern**; Info zu Einwahldaten: oberbayern@pro-bahn.de

Fr. 03.02. 19 Uhr; Videokonferenz; **PRO BAHN Treff Region München**; Info und Einwahldaten: muenchen@pro-bahn.de

Sa. 04.02. 19 Uhr; Videokonferenz; **Treffen der PRO BAHN-Regionalgruppen Lindau und Allgäu**; Einwahldaten: https://www.pro-bahn.de/bayern/termin_show_one.php?id=2562&app=aus, Info: J. Vögele, Tel. 0171/4885149

Do. 09.02. 19 Uhr; Rosenheim, Bildungszentrum St. Nikolaus, Pettenkofenstr. 5; **Veranstaltung zum MVV-Beitritt Rosenheim**; Info: Günther Polz (080 63/7928) und S. 2.

Mi. 15.02. 19 Uhr; München (Geschäftsstelle) und Videokonferenz; **PRO BAHN Treff Oberbayern**; Info zu Einwahldaten: oberbayern@pro-bahn.de

Mi. 22.02. ab 19 Uhr; München; Gasthaus „Klinglwirt“, Balanstr. 16; **Stammtisch**.

Do. 23.02. ab 19 Uhr (Termin noch nicht gesichert); vsl. Tutzing; genauer Ort noch nicht bekannt; **Treffen der Regionalgruppe Oberland**; Info: Norbert Moy (n.moy@bayern.pro-bahn.de)

Mo.27.02. 19:30 Uhr; Videokonferenz; **PRO BAHN Treff Augsburg**; Thema noch nicht bekannt; Info zu Einwahldaten: erro1.yazgac@pro-bahn.de, Telefon (0160) 938 961 80, https://www.pro-bahn.de/bayern/termin_zeigen.php?app=aus

Mi. 01.03. 19 Uhr; München (Geschäftsstelle) und Videokonferenz; **PRO BAHN Treff Oberbayern**; Info zu Einwahldaten: oberbayern@pro-bahn.de

Fr. 03.03. 19 Uhr; Videokonferenz; **PRO BAHN Treff Region München**, Info und Einwahldaten: muenchen@pro-bahn.de