

PRO BAHN *Post*

Rundbrief von PRO BAHN Oberbayern

März 2023



Zusammen mit den Formsignalen im Bahnhof Pocking ergibt der Altbautriebwagen VT 628 ein schönes nostalgisches Bild. Den heute geltenden Standards zur Barrierefreiheit entsprechen die Fahrzeuge jedoch leider nicht mehr.

Bild: Norbert Moy

- Kurznachrichten – *Seite 2*
- ÖPNV-Strategie: Wo bleiben die Maßnahmen? – *Seite 4*
- Linienstern Mühldorf: Erfolgreiche Lobby-Arbeit – *Seite 6*
- Neues vom östlichen Oberland – *Seite 7*
- Tram-Westtangente: Pragmatisches Vorgehen nötig – *Seite 8*
- U-Bahn-Fenster: Verdunkelung im C2-Wagen – *Seite 10*

Kurznachrichten

14. März 2023: Veranstaltung zur Reaktivierung der Fuchstalbahn

Am Dienstag, dem 14. März, 19 Uhr, laden der BUND Naturschutz Bayern, das Bürgerforum Buntes Fuchstal und die Umweltinitiative Pfaffenwinkel zu einer Informationsveranstaltung zur Reaktivierung der Fuchstalbahn Landsberg-Schongau ein (<https://www.uip-online.de/>). Im Vortragssaal des Sportzentrums, Hungerbachweg 1 in Landsberg informieren Thomas Frey (Bund Naturschutz Schwaben), Andres Holzhey (Dipl. Ing. Verkehrswesen) und Peter Satzger (Bund Naturschutz, KG Landsberg) unter dem Motto „Heute planen – morgen einsteigen“ u.a. über die Vorteile für Landsberg im Falle einer Reaktivierung.

29. April 2023 in München: Mitgliederversammlung PRO BAHN Oberbayern

Bitte schon einmal den Termin vormerken: Am 29. April, 14 Uhr soll nach längerer Pause endlich einmal wieder eine Mitgliederversammlung von PRO BAHN Oberbayern in Präsenz stattfinden, diesmal im Stadtkulturzentrum Giesinger Bahnhof in München, Giesinger Bahnhofplatz 1, Raum „Gepäckhalle“. Ein wichtiger Tagesordnungspunkt wird die Neuwahl des Vorstands sein. Die Einladung mit der Tagesordnung wird im April an alle Mitglieder des PRO BAHN Bezirksverbands Oberbayern verschickt.

Langsamfahrstellen im Werdenfels durch „Untergrundmangel“

Zwei Anfang Februar eingerichtete Langsamfahrstellen wegen „Untergrundmangels“ deuten darauf hin, dass es um die Werdenfelsbahn noch schlechter stehen könnte als bislang angenommen (<https://www.sueddeutsche.de/1.5746529>). Zudem verdichten sich Hinweise, dass eine unsachgemäße Bachverlegung der Straßenbauer ursächlich zum Unfall in Burgrain beigetragen haben könnte. Eine Langsamfahrstelle wurde genau an der „sanierten“ Unfallstelle eingerichtet. Die Fahrgäste müssen nun mit langwierigen Baustellen oder dauerhaften Langsamfahrstellen rechnen, während die Bundespolitik eigentlich nur den Autobahnbau beschleunigen will. Durch den Straßenbau verursachte Schäden an Bahnlinien können durchaus vorkommen, so etwa vor fast 10 Jahren an der Pfaffenwinkelbahn (<https://www.pro-bahn.de/oberbayern/pbp/pbp201312.pdf#page=4>).

Bahnausbau Landshut–Plattling/Mühldorf

Die DB will die Strecke Landshut–Plattling durch die Erneuerung von Signal- und Stellwerkstechnik, Lärmschutz und einen zweigleisigen Abschnitt verbessern. (<https://www.deutschebahn.com/--10046136>). Als zweites Projekt ist die Elektrifizierung der Strecke von Landshut nach Mühldorf geplant (<https://www.deutschebahn.com/de/--10109738>). Ein Realisierungszeitpunkt wird nicht genannt. Die Projekte sind im Bundesverkehrswegeplan enthalten und müssen am Ende der Planungsphase vom Bundestag bestätigt werden.

Bayern unterstützt Ilztalbahn

Im Rahmen eines Festakts konnte Dr. Thomas Schempff, ehrenamtlicher Geschäftsführer der Ilztalbahn GmbH, am 17. Februar von Bayerns Verkehrsminister Christian Bernreiter einen Förderbescheid über rund 2,5 Mio.Euro entgegennehmen. Damit ist die Ilztalbahn in der Lage, insgesamt etwa 3,2 Mio. Euro in ihre Infrastruktur zu investieren (<https://ilztalbahn.eu/2023/02/17/>). Das Ministerium spricht in dem Zusammenhang von „Tourismusangebot“ (<https://kurzelinks.de/qm8z>). Sinnvoller für die Region, aber auch für eine bayernweite Verkehrswende, wäre jedoch, die Ilztalbahn als Regelangebot zu verstehen und eine entsprechende Finanzierung des Verkehrs sicherzustellen.

Weilheimer Stadtrat stellt Buslinien ein

Der Probebetrieb der Weilheimer Stadtbuslinien 5, 6 und 7 wird durch Mehrheitsbeschluss der Fraktionen CSU und BfW (Bürger für Weilheim) am 31. März ersatzlos eingestellt. PRO BAHN hatte zuvor noch in einem offenen Brief an die Stadträte für eine fahrplantechnisch verbesserte Fortführung geworben (<https://www.merkur.de/-92078670.html>). Ihr Potenzial konnten die neuen Linien nicht nur wegen der schwachen Taktung (2-Stundentakt), sondern vor allem auch wegen der nicht vorhandenen Abstimmung auf den Zugfahrplan nie ausschöpfen. Besonders ärgerlich ist dabei, dass auch die trotz dieser Mängel gut genutzte Verbindung nach Polling (Linie 6) eingestellt wird.

Zum Münchner Stammstrecken-Desaster

Das Desaster um die zweite S-Bahn-Stammstrecke wird in einem Untersuchungsausschuss (<https://kurzelinks.de/qm8z>) nachbearbeitet, aber auch in der Presse. Eine Recherche der Süddeutschen Zeitung legt nahe, dass die Staatsregierung auch aktiv zu Lasten der Fahrgäste eingegriffen hat. Fakt ist, dass der Öffentlichkeit der Status des Projekts solange wie möglich verschwiegen wurde. Dadurch konnten auch ausgleichende Maßnahmen außerhalb der Stammstrecke nicht rechtzeitig veranlasst werden. Außerdem hat die Staatskanzlei von Ministerpräsident Söder die vom Verkehrsministerium geplanten Maßnahmen drastisch gekürzt und so die Entwicklung der S-Bahn auch außerhalb der Stammstrecke negativ beeinflusst (<https://www.sueddeutsche.de/1.5748352>).

Netzbeirat zur Bahninfrastruktur

Der Netzbeirat der DB Netz AG hat zu seiner Stellungnahme zum Geschäftsplan 2022/23 der DB Netz eine Presseinformation veröffentlicht. Er stellt u.a. fest, dass wachsender Substanzverzehr und Netzauslastung massive Investitionen in die Schienenwege erfordern (<https://kurzelinks.de/t4v7>). In einer weiteren Mitteilung fordert der Netzbeirat, Fehlentwicklungen bei der Schieneninfrastruktur entschieden zu begegnen (<https://kurzelinks.de/izng>).

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

Die neue ÖPNV-Strategie des Freistaats

Wo bleiben die Maßnahmen?

Ende letzten Jahres verkündete Minister Bernreiter die neue ÖPNV-Strategie des Freistaats (www.stmb.bayern.de/med/pressemitteilungen/pressearchiv/2022/212b/index.php). Im Vorfeld wurden große Erwartungen geweckt, die auf den ersten Blick auch durchaus erfüllt werden. So will Bernreiter z.B. bis 2030 die Fahrgastzahlen in Bahn und Bus gegenüber 2019 verdoppeln. Dazu sollen die Zugkilometer um 40 Prozent erhöht werden, zusammen mit den Buskilometern sogar um 76 Prozent. Im Bahnverkehr ist ein täglicher Stundentakt von fünf bis dreiundzwanzig Uhr (samstags ab sechs, sonntags ab sieben Uhr) vorgesehen. Im Busverkehr sollen bis 2030 70 Regiobus- bzw. Expressbuslinien eingeführt werden. Dazu sollen 20 000 Busse, 7000 mehr als derzeit, eingesetzt werden.

Alle Züge und Busse sollen bis 2040 emissionsfrei sein. Im Infrastrukturbereich soll ein Planungsvorrat aufgebaut werden. Neue Koordinierungsstellen für den ÖPNV sollen geschaffen werden. Einfache Tarife und ein unkomplizierter Fahrscheinkauf werden angestrebt. Der personenbediente Fahrscheinverkauf soll grundsätzlich erhalten bleiben. Bis 2030 sollen 2500 Mobilitätsstationen die Verknüpfung des ÖPNV mit P&R, B&R, Carsharing, Radverleih usw. sicherstellen. Bis 2040 sollen 75 Prozent der Stationen von Bahn und Bus barrierefrei sein.

Besonders bemerkenswert ist die Aussage, dass im Verkehr die größte Klimawirkung durch die Verlagerung des motorisierten Individualverkehrs (MIV) auf den ÖPNV erzielt wird und eine Antriebswende alleine nicht reicht. Bernreiter strebt deshalb einen Rückgang des PKW-Verkehrs durch den Ausbau des ÖPNV bis 2030 um 12,5 Prozent an. In diesem Zusammenhang sei daran erinnert, dass etwa die Hälfte aller Autofahrten nicht länger als fünf km ist. Zu den 12,5 Prozent Umsteigern auf den ÖPNV kommt daher noch eine nennenswerte Zahl an Umsteigern vom MIV auf das Fahrrad dazu.

Diesen Zielen kann man fast uneingeschränkt zustimmen. Beim genaueren Durchlesen der 44 Seiten kommen jedoch schnell viele Fragezeichen. So steht fast alles unter dem Vorbehalt, dass der Bund künftig deutlich mehr zahlt, sowohl bei den Regionalisierungsmitteln, von denen durchaus zu Recht bis 2045 die Verstetigung gefordert wird, als auch bei den Förderungen des Infrastrukturausbaus. Auch von den Kommunen wird mehr gefordert, wobei sie allerdings die Möglichkeit erhalten sollen, zur Finanzierung des ÖPNV von den Nutznießern eine Abgabe zu erheben, wie es sie in Frankreich schon seit langem und in Baden-Württemberg seit kurzem gibt. Von zusätzlichen finanziellen Anstrengungen des Freistaats ist mit Ausnahme der Förderung von jährlich vierhundert emissionsfreien Bussen jedoch nirgends die Rede. Es ist daher zu erwarten, dass ein Großteil der hehren Ziele an diesen Bedingungen scheitern wird und man

dann auf den nicht zahlenden Bund verweisen wird.

Offenbar rechnet auch Bernreiter selbst nicht damit, dass er seine Ziele erreicht. So fordert er vom Bund einen beschleunigten Ausbau von Autobahnen und Fernstraßen (Pressekonferenz vom 24.1.23, <https://www.youtube.com/watch?v=9DNfK-ub3vg>) und erhöht in 2023 die Ausgaben des Freistaats für den Straßenbau gegenüber 2022 um 100 Millionen auf 450 Millionen Euro (Entwurf Haushaltsplan 2023, Einzelplan 09). Oder glaubt er, durch massiven Straßenbau den MIV reduzieren zu können?

Was in dem Strategiepapier vor allem fehlt, sind konkrete Maßnahmen, mit denen die Ziele erreicht werden sollen. Auf welchen Strecken sollen z.B. die 40 Prozent mehr Zugkilometer in 2030 bestellt werden? Bei den aktuellen Ausschreibungen der BEG, bei denen es um Verträge geht, die bis weit in die 2030er Jahre hinein gelten, ist – mit Ausnahme der S-Bahn München – allenfalls von homöopathischen Leistungsverbesserungen die Rede. Selbst dort, wo der Infrastrukturausbau Leistungsverbesserungen fast zwangsläufig erfordert, wie z.B. aktuell im Werdenfels mit der geplanten Doppelspur Murnau–Uffing, ist zumindest nach den offiziellen Verlautbarungen im Wesentlichen nur der Status quo ausgeschrieben. Wenn man an die strategische 40 Prozent-Mehrung bis 2030 ernsthaft glauben würde, müsste eine entsprechende Mehrleistung zumindest in Form einer sogenannten Eventualposition angefragt werden, wenn man später keinem Preisdiktat ausgeliefert sein möchte.

Auch im Infrastrukturbereich bleibt das Papier konkrete Aussagen schuldig. Welche Strecken sollen ausgebaut werden? Für welche Projekte soll ein Planungsvorrat geschaffen werden? Soll weiterhin das große Geld nur in die Ballungsräume fließen? Was bleibt für das übrige Bayern nach der dramatischen Kostensteigerung der zweiten S-Bahn-Stammstrecke in München? Wird der Freistaat künftig die vollständige Komplementärfinanzierung von Maßnahmen, die nach dem Bundes-GFVG gefördert werden, weiterhin vor allem bei den S-Bahnen übernehmen, nicht aber in der Fläche, z.B. bei Reaktivierungen?

Auch bei den übrigen Strategiethemen bleiben viele Fragen offen, z.B.:

- Wieviele und welche personenbedienten Verkaufsstellen sollen erhalten oder neu geschaffen werden?
- Wird man im Zuge der Digitalisierung auch ohne aufgeladenes Handy neuerer Generation noch vernünftig Bahn und Bus fahren können?
- Wird es künftig noch (bzw. wieder) gedruckte Fahrplan- und Auskunftsm Medien geben?
- Wie passen der geplante landesweite Tarif, der keine bestehenden Tarife ablösen soll, und die neuen Verbundtarife mit komplizierten Wabenstrukturen mit dem Ziel der Tarifvereinfachung zusammen?

- Wie sollen die Koordinierungsstellen konkret aussehen? Soll es zusätzliches Planungspersonal in den Regionen geben? Welche Kompetenzen sollen diese Stellen bekommen?

Im Zusammenhang mit diesen Fragen könnte man argumentieren, dass die Konkretisierung von Zielen nicht Aufgabe eines Strategie-Papiers sei. In der Tat sieht das bayerische ÖPNV-Gesetz im Bahnbereich hierfür ein anderes Medium vor: Den Schienennahverkehrsplan (Artikel 17), der alle zwei Jahre vom zuständigen Staatsministerium zu erstellen ist. Der letzte stammt allerdings von 2005, so dass auch hier aktuell keine konkreten Maßnahmenplanungen der Staatsregierung ersichtlich sind.

Andreas Schulz

Barrierefreiheit und Klimatisierung im Liniennetz Mühldorf

Erfolgreiche Lobby-Arbeit für die Fahrgäste

Die Bayerische Eisenbahngesellschaft (BEG) hat die Verkehrsleistungen im Liniennetz Mühldorf für die Zeit von Dezember 2024 bis 2035 (mit Verlängerungsoption bis 2038) neu ausgeschrieben. Interessierte Verkehrsunternehmen müssen Angebote für insgesamt vier unterschiedliche Varianten einreichen. Nur auf der Strecke Mühldorf–München wird bei allen vier Varianten Barrierefreiheit an mindestens einem Wagen im Zugverband gefordert. Demgegenüber enthalten zwei Varianten für alle anderen Strecken des Liniennetzes Mühldorf ausdrücklich „keine Vorgabe“ zur Einstiegshöhe. Diese beiden Varianten würden es ermöglichen, auch künftig nicht barrierefreie (und nicht klimatisierte) Altbautriebwagen wie z.B. den VT 628 einzusetzen, die im Betrieb deutlich billiger als neuere Fahrzeuge sind.

Der PRO BAHN Landesverband Bayern und der VCD Landesverband Bayern forderten daher bereits am 8. Oktober 2022 in einer gemeinsamen Resolution die Barrierefreiheit aller im Liniennetz Mühldorf eingesetzten Züge. Barrierefreie Züge sind mittlerweile auf den meisten Bahnstrecken in Deutschland Standard. Es sei nicht einzusehen, warum im Liniennetz Mühldorf bis möglicherweise 2038 an veraltetem Zugmaterial festgehalten werden soll. Angesichts des Ziels, den Öffentlichen Verkehr und insbesondere die Schiene gegenüber dem Autoverkehr zu stärken und deutlich attraktiver zu machen, wäre dies das eindeutig falsche Signal.

Der Kundenbeirat der Südostbayernbahn (SOB) wurde seither nicht müde, dies immer wieder einzufordern. Hierfür wurden im Rahmen umfangreicher Lobby-Arbeit Gespräche mit zahlreichen Akteuren geführt. Zu nennen sind hier insbesondere der Bürgermeister der Stadt Mühldorf am Inn, Michael Hetzl, Landrat

Maximilian Heimerl (Kreis Mühldorf am Inn), die Inklusionsbeauftragte im Bezirk Oberbayern, Claudia Hausberger, MdL Martin Wagle, MdL Hans Friedl, MdL Dr. Markus Büchler, MdB Stephan Mayer, MdB Sandra Bubendorfer-Licht und Staatsminister Christian Bernreiter.

Schließlich haben Freie Wähler und CSU einen gemeinsamen Antrag in den Bayerischen Landtag (Drucksache 18/26884) eingebracht, der am 14. Februar 2023 mit großer Mehrheit im Verkehrsausschuss beschlossen wurde. Mit diesem Antrag wird die Bayerische Staatsregierung aufgefordert, im aktuellen Ausschreibungsverfahren für den Linienstern Mühldorf Folgendes sicherzustellen:

- Schnellstmöglich durchgehender Einsatz von Zügen mit mindestens einem barrierefreien Zugteil (inklusive barrierefreier Einstieg, barrierefreie Toilette und ausreichend großer Mehrzweckbereich im Fahrzeug) auf allen Linien des Knotens Mühldorf
- Schnellstmöglich durchgehender Einsatz von Zügen mit Klimaanlage
- Sicherstellung von grenzüberschreitender Mobilität durch den Einsatz von Schienenfahrzeugen, die auch im angrenzenden österreichischen Schienennetz bis Wels/Linz fahren dürfen.

Dieser Beschluss, der auch von der Südostbayernbahn begrüßt wird, entspricht ganz der Intention von PRO BAHN Inn-Salzach und dem Kundenbeirat der Südostbayernbahn und kann als schöner Erfolg der umfangreichen Lobby-Arbeit für einen fahrgastfreundlichen ÖPNV gewertet werden.

Wilhelm Mack

Neues vom östlichen Oberland

Erstmals nach vielen Jahren hat sich am 17. Februar die PRO BAHN-Regionalgruppe Oberland in Holzkirchen getroffen. Dabei wurden aktuelle, aber auch die langfristigen großen Themen besprochen.

Andreas Them als Vertreter von PRO BAHN im Fahrgastbeirat der Bayerischen Regiobahn (BRB) Oberland berichtete von den Themen, die dort behandelt wurden. Zuletzt war dies immer wieder die lückenhafte Information der Fahrgäste bei Störungen. Da sich laut BRB-Chef Arnulf Schuchmann hinter den Kulissen komplexe Prozesse abspielen, soll dieses Thema beim nächsten Treffen des Fahrgastbeirats umfangreich behandelt werden, auch unter Teilnahme der Verantwortlichen bei der Deutschen Bahn.

Der Fahrgastbeirat hat Forderungen verabschiedet, die er an die Politik bezüglich des Bahnverkehrs im Oberlandnetz stellt. Dazu zählen prioritär die Elektrifizierung und der Ausbau der Infrastruktur mit zusätzlichen Ausweichstellen, damit

ein stabiler Halbstundentakt auch nach Bayrischzell möglich wird. Die Forderung nach einem MVV-Beitritt, die ebenfalls im Papier des Fahrgastbeirates zu finden ist, wird voraussichtlich ab Dezember dieses Jahres schon erfüllt werden, wenn die Landkreise Bad Tölz-Wolfratshausen und Miesbach flächendeckend dem Münchner Tarifverbund beitreten. Gefordert wird aber auch, die Barrierefreiheit der Züge wiederherzustellen, wenn nach der Elektrifizierung neue Fahrzeuge ins Oberland kommen.

Da die Vorplanung der Elektrifizierung laut früherer Auskunft der Deutschen Bahn im Sommer 2022 abgeschlossen wurde, müsste der Freistaat jetzt die weiteren Schritte zur Elektrifizierung einleiten. Öffentliche Informationen dazu sind aber nicht bekannt, so dass zu befürchten ist, dass aufgrund finanzieller Erwägungen der Staatsregierung das Vorhaben ein Opfer der Kostensteigerungen der zweiten Münchner S-Bahn-Stammstrecke wird. Daher soll bei diesem Thema nachgehakt werden.

Ein anderes Thema beschäftigt die Öffentlichkeit ebenfalls schon seit Jahren: der Alpenbus. Hier herrschte bei der PRO BAHN-Regionalgruppe völliges Unverständnis darüber, warum das „Nein“ der Stadt Rosenheim, einen finanziellen Beitrag zu diesem Buskonzept zwischen dem westlichen Oberland und Rosenheim zu leisten, das ganze Projekt blockiert. Es wird daher an die Landkreise appelliert, die Linie wenigstens bis Miesbach oder z.B. Bad Aibling zügig zu starten.

Auch die neue Umsteigesituation zum Spitzingsee wurde thematisiert. Im Gegensatz zur RVO befürchten die Teilnehmer des Treffens eine hohe Verspätungsanfälligkeit des Busverkehrs aufgrund von Verkehrsstau am Schliersee entlang insbesondere bei schönem Ausflugswetter. Ein dadurch verursachter Rückgang der Fahrgastzahlen wird trotz der vermeintlich besseren Aufenthaltsqualität im Ort Schliersee befürchtet.

Da es in Sachen ÖPNV in den Landkreisen Miesbach und Bad Tölz-Wolfratshausen weiterhin viel zu tun gibt, soll im Mai erneut ein Treffen der Regionalgruppe Oberland in Holzkirchen stattfinden.

Andreas Them

Tram-Westtangente: Pragmatisches Vorgehen zur schnellen Inbetriebnahme nötig

Mitte Februar wurde öffentlich bekannt, dass die Umweltverbundröhre Laim als Teil des Projekts zweiter S-Bahn-Tunnel München nicht mehr wie bislang geplant 2024, sondern erst im Oktober 2025 vollständig von der DB an die Stadt übergeben werden kann. Ebenso wurde öffentlich bekannt, dass die Autobahnver-

waltung die Brücke über die A96 nun komplett abreißen will, und die bisherige Lösung „Teilabriss des mittleren Abschnittes“ ablehnt. Die Umweltverbundröhre ist kritisch für die Anbindung Richtung Schwabing, und die Verzögerung ihrer Fertigstellung unabhängig von den städtischen Planungsanpassungen auf anderen Abschnitten der Trambahn Westtangente.

Die jetzt öffentlich gewordenen Verzögerungen bei der Trambahn-Westtangente in München bewertet PRO BAHN als bitter. Dass der zweite S-Bahn-Tunnel als Projekt des Freistaats Bayern nun nicht nur die S-Bahn, sondern mit seinen dauernden Verzögerungen auch die Tram-Westtangente als wichtiges städtisches Projekt ausbremst, ist sehr bitter. Die zweite große Verzögerung der Tram erfolgt durch die Autobahnverwaltung, mithin ebenso durch Bund und Land.

PRO BAHN fordert nun, pragmatische Schritte zur zügigen Inbetriebnahme zumindest von Teilen der Trambahn-Westtangente zu machen. Die Ankündigung der Stadtwerke, eine teilweise frühere Übernahme des Rohbaus der Umweltverbundröhre Laim zu prüfen, geht in die richtige Richtung. Auch eine Teil-Inbetriebnahme ab Romanplatz nach Süden wäre ein guter Schritt nach vorne.

Bei den Verzögerungen im Bereich der Umweltverbundröhre um den S-Bahnhof Laim sind sich immerhin alle Projektpartner über das Ziel einig, auch wenn die Verzögerung um über ein Jahr schmerzhaft ist. Angesichts des Zeitverzugs beim zweiten S-Bahn-Tunnel insgesamt ist die Umweltverbundröhre sogar nur unterdurchschnittlich betroffen, und dennoch hat dies negative Auswirkungen, und jeder Monat Verzögerung tut weh. Ein Vorteil ist aber, dass hier das Ende schon klar in Sicht ist, der Zielzustand vereinbart ist und darauf hingearbeitet wird. Ist die Umweltverbundröhre fertig, kann schon die Tramlinie 12 über den Romanplatz hinaus bis Laim und zur U5 verlängert werden. Damit entsteht mit dem nördlichen Abschnitt der Westtangente trotz der Probleme weiter südlich eine attraktive neue Querverbindung von Laim bis Schwabing.

Dass die Autobahnverwaltung erst jetzt den Teilabriss der Brücke über die A96 ablehnt, und dies beim Trassierungsbeschluss – immerhin in der letzten Wahlperiode – noch nicht bekannt war, ist für PRO BAHN unverständlich. Damals und auch zum Zeitpunkt der Auslegung der Planunterlagen war die Autobahnverwaltung noch Teil der Verwaltung des Freistaats Bayern und jahrzehntelang eingespielt. Wieso dennoch jetzt auf einmal die schon damals bekannte Lösung nicht mehr funktioniert, das wirft schon viele Fragezeichen auf das Projekt „Autobahnstrukturreform“, unter dem damit die Münchner Bürger leiden. Wichtig ist nun, eine gemeinsame Lösung mit der Autobahnverwaltung zu finden. Wenn der Abschnitt zwischen der Autobahn und Waldfriedhof erst zusammen mit dem südlichen Abschnitt zur Aidenbachstraße in Betrieb gehen kann, dann ist das zwar schade. aber zu verkraften.

PRO BAHN hat in einer Pressemitteilung am 17. Februar an alle Beteiligten appe-

liert, weitere Verzögerungen zu vermeiden und eine Inbetriebnahme der Tram-Westtangente mit Umweltverbundröhre pünktlich im Dezember 2025 sicherzustellen.

Andreas Barth

U-Bahn-Fenster

Verdunkelung im C2-Wagen

Seit dem letzten Sommer beobachten wir Fahrgäste eine „Neuerung“ bei den C2-Wagen der Münchner U-Bahn: getönte Fensterscheiben. Also Teil-Verdunkelung. Bisher bei den Fahrzeugen mit den niedrigeren Nummern.

Nanu? Bei einem Verkehrsmittel, das unterirdisch fährt, wer verfällt auf einen so abseitigen Gedanken? Getönte Scheiben sind vor allem dazu bestimmt, Fahrgäste vor den Schrecknissen der Wirklichkeit draußen zu bewahren. Nur ja keine natürlichen Eindrücke, das Bestreben nach garantiert erlebnisfreier Reise. Unten?

Es ist zwar nicht so, dass man gar nichts mehr erkennen kann, aber doch ist vor allem in den kleineren, nur schummerig beleuchteten Bahnhöfen die Sicht deutlich behindert. Man erkennt von innen heraus nur mehr mühsam die Beschilderung, findet sie vor allem schwer und muss sich von außen anstrengen, den Besetzungsgrad mit Fahrgästen zu sehen.

Die Gründe für die getönten Scheiben liegen darin: Da fährt unsere Metro mit Unterbrechungen ab Alte Heide Richtung Garching auf der Oberfläche, in Neuperlach Süd taucht sie zum Streckenende oben auf.

Da es den Gestaltern der Design-Schmiede Neumeister einfiel, ausgerechnet eine U-Bahn mit riesigen Schaufensterscheiben auszustatten, führt das dazu, dass oben draußen die Sonne bei geeignetem Wetter ins Innere knallt. Schon während der Fahrt, so dass Insassen geblendet werden. Vor allem aber werden die Züge in Fröttmanning und Neuperlach im Freien abgestellt. Was im Sommer unvermeidlich dazu führt, dass sie sich innen aufheizen und erst eine Weile wieder im Betrieb unterwegs sein müssen, ehe die Klimaanlage sie auf erträgliche Werte kühlt. Technisch begründet also.

Der Gedanke an „Dienstleistung“ ist dabei offenbar nebensächlich. Dass ein öffentliches Verkehrsmittel vor allem dazu da ist, Menschen zu befördern, wird gern vergessen; denken wir daran, wie seit einigen Jahren die nützlichen Papierkörbe innen entfernt wurden. Natürlich ohne die verminderte Leistung durch eine Fahrpreissenkung auszugleichen. Bis heute grinsen uns in den Fahrzeugen der Reihen A und B je vier Schrauben zwischen zwei Sitzbänken höhnisch an.

Bei den verdunkelten Scheiben kommt noch dazu, dass wir Fahrgäste alle, aber auch Steuerzahler diesen Unfug mitbezahlen müssen. Andere Lösungen müssen her. Die zu überlegen wäre Sache der MVG, nicht unsere als Fahrgastvertretung. Auch deshalb, weil es ja die Baureihen A und B auch noch gibt. Behinderte Sicht, wo sie schon allemal durch die unterirdischen Strecken schlecht ist, das muss nun wirklich nicht sein.

In London hat man es einmal mit Tube-Zügen ganz ohne Fenster versucht. Davon ist man schnell wieder abgekommen. Die wollte niemand. München zeichnet sich dadurch aus, dass es bei uns keinen Scheibenkleister gibt, also die Fensterwerbung. Zum Glück. Aber dann nun wieder das.

Ich erinnere an ähnlichen Blödsinn in der Serie C1: Da sind Längsbänder mit Leuchtstoffröhren an den Deckenrändern als „Beleuchtung“ angebracht, deren milchige Abdeckung dann wieder durch ein Muster aus dunklen Quadraten „verziert“ ist. Also: Erst einmal Strom verbrauchen, um Licht zu schaffen, dann das wieder dämpfen. Trüber Kneipenfanzelschein in der U-Bahn. Die Denkweise dabei ist ähnlich verirrt. Und: Es soll auch Menschen geben, die unterwegs lesen wollen. Dabei wäre es in diesem Fall eine einfache und sicher auch billige Maßnahme, die verhunzten Deckel durch unbedruckte zu ersetzen. So wie sie im C2 von Anfang an aussehen. Aber wer kommt auf naheliegende, vor allem vernünftige Gedanken? Oder sperrt sich vielleicht Neumeister mit seinem Urheberrecht?

Man rätselt, welche Einfälle da wüten.

Beim C2-Fahrzeug geht es aber um das Gegenteil: nach draußen sehen dürfen. Wir sollen wohl trotz Panoramascheiben im Dunkeln reisen. Eine Tunnelbahn mit getönten Scheiben ist ungefähr so unsinnig wie Schienenfahrzeuge auf Gummireifen ...

Michael Werner

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. 01.03. 18:00 Uhr; Freilassing, Restaurant DaGigi; **Verkehrsforum Berchtesgadener Land und Rupertwinkel**. Weitere Informationen: <https://verkehrsforum-bgl.de/>
- Di. 14.03. 19 Uhr; Landsberg, Vortragssaal des Sportzentrums, Hungerbachweg 1, Landsberg; **Informationsveranstaltung zur Reaktivierung der Fuchstalbahn**; Info: <https://www.uip-online.de/arbeitskreis-fuchstalbahn/> und S. 2.

PRO BAHN-Termine

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

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

Weitere Termine und Aktualisierungen siehe https://www.pro-bahn.de/bayern/index_termin.htm.

- 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
- Mi. 15.03. 19 Uhr; München (Geschäftsstelle) und Videokonferenz; **PRO BAHN Treff Oberbayern**; Info zu Einwahldaten: oberbayern@pro-bahn.de
- Mo.27.03. 19:30 Uhr; Videokonferenz; **PRO BAHN Treff Augsburg**: R. La Corte, Deutschlandtarifverbund-GmbH: „Das Deutschlandticket – eine Revolution in der Tariflandschaft?“, Info zu Einwahldaten: erro1.yazgac@pro-bahn.de, https://www.pro-bahn.de/bayern/termin_zeigen.php?app=aus
- Mi. 29.03. ab 19 Uhr; München; Gasthaus „Klinglwirt“, Balanstr. 16; **Stammtisch**.
- Do. 30.03. ab 19 Uhr; Ort noch nicht bekannt; **Treffen der Regionalgruppe Oberland**; Info: Norbert Moy (n.moy@bayern.pro-bahn.de)
- Mi. 05.04. 19 Uhr; München (Geschäftsstelle) und Videokonferenz; **PRO BAHN Treff Oberbayern**; Info zu Einwahldaten: oberbayern@pro-bahn.de
- Fr. 14.04. 19 Uhr; Videokonferenz; **PRO BAHN Treff Region München**, Info und Einwahldaten: muenchen@pro-bahn.de