

PRO BAHN *Post*

Rundbrief von PRO BAHN Oberbayern

Mai 2023



Der Ausbau der S-Bahn ist essentiell für die Verkehrswende. Das als Ausgleich für die Zeitverzögerungen bei der zweiten S-Bahn-Stammstrecke vorgestellte „Programm 14plus“ der Staatsregierung reicht bei Weitem nicht aus. PRO BAHN Oberbayern fordert deshalb den schnellen Ausbau der S-Bahn-Außenstrecken sowie die Ertüchtigung des Eisenbahn-Südrings. Bild: E. Lauterbach

- Kurznachrichten – *Seite 2*
- Verkehrswende: Zu wenig, Herr Bernreiter! – *Seite 4*
- Bundesverkehrsministerium: Verkehrsprognosen – *Seite 6*
- Eisenbahnatlas: Wieder ein besonderes Buch – *Seite 7*
- (Noch?) kein Plandampf in den Isarauen – *Seite 8*
- Notizen aus der Provinz – *Seite 9*
- Thema zweigleisiger Ausbau im Werdenfels – *Seite 10*

Kurznachrichten

#CrossBorderRail 2023: Treffen in München und Nürnberg

Wie schon 2022 widmet sich der Blogger und Journalist Jon Worth auch dieses Jahr wieder dem grenzüberschreitenden Bahnverkehr, diesmal mit dem Schwerpunkt deutsche Außengrenzen (<https://crossborderrail.trainsforeurope.eu/2023-germany-project/>). Auf seiner Reiseroute gibt es verschiedene Veranstaltungen, auf denen man Jon Worth treffen und mit ihm und anderen Bahninteressierten diskutieren kann. Jon reist am 11. Mai von Lindau nach München, wo dann ab 18.30 Uhr eine Veranstaltung mit ihm im Restaurant des Deutschen Museums stattfindet. Weiter führt der Crossborderrail-Fahrplan von München über Simbach nach Österreich und anschließend im Bayerischen Wald über die Grenze nach Tschechien. Am 13. Mai trifft Jon Worth in Nürnberg ein, wo man ihn ab 18 Uhr in einem Lokal am DB-Museum treffen kann. Alle Termine mit Ort und Zeit sowie Themenvorschlägen gibt es unter <https://crossborderrail.trainsforeurope.eu/events> (bitte auf <https://crossborderrail.trainsforeurope.eu/events/event-signup/> anmelden).

PRO BAHN Stammtisch in München zieht im Mai um

Nach längerer Zeit im Klinglwirt wechselt der PRO BAHN Stammtisch in München ab Mai zum Wirtshaus im „Braunauer Hof“, Frauenstraße 40 (<https://wirtshaus-im-braunauer-hof.de/>). Die Gaststätte ist etwa 200 m von der S-Bahn-Station Isartor entfernt und hat im Hinterhof einen schönen Biergarten. Der Stammtisch im April ist noch im „Klinglwirt“, der erste Stammtisch im „Braunauer Hof“ findet am 31. Mai statt.

Garmisch–Mittenwald bis auf Weiteres unterbrochen

Trotz des Silberstreifs bei den Doppelspurabschnitten (siehe S. 10): Der Abschnitt Garmisch–Mittenwald bleibt wegen massiver Schäden bis auf Weiteres unterbrochen. Der Ersatzfahrplan gilt bis zum 10. Juni, ob dann wieder Züge fahren, ist ungewiss. Die Presseorgane der DB sprechen noch immer von einem „Investitionsprogramm“, das „fortgesetzt“ werde. In Wahrheit kommt man mit der Reparatur der Schäden und Instandhaltungsmaßnahmen nicht mehr hinterher.

Fahrgastrechte und Deutschlandticket

Der Verkehrsausschuss des Bundestages hat am 17. April eine Anhörung zum Thema „Rechte und Pflichten der Fahrgäste im Eisenbahnverkehr“ durchgeführt. Unter anderem geht es mal wieder um die Einschränkung von Fahrgastrechten bei Verspätung und Anschlussverlust. Über die Problematik „höhere Gewalt“ hat PRO BAHN immer wieder berichtet. Neu hinzugekommen ist nun eine Einschränkung für Reisende mit Deutschlandticket. Auch hier haben die Unterneh-

men und Verbände der Verkehrsbranche Lobbyismus gegen die eigenen Kunden betrieben. Der Verbraucherzentrale Bundesverband (vzbv), dem auch PRO BAHN angehört, sieht in dieser Abwertung des Deutschlandtickets eine verpasste Chance für attraktiveren Bahnverkehr (<https://www.vzbv.de/meldungen/deutschlandticket-besitzerinnen-drohen-nachteile>). Ein potentiell problematischer Punkt, für den PRO BAHN eine Lösung gefordert hat (https://www.pro-bahn.de/presse/pm_bv_show.php?id=475) ist auch die Anerkennung des Deutschlandtickets in Fernverkehrszügen mit Nahverkehrsfreigabe.

Trotz Baustellensperrung neuer Bahnsteig in Laim nicht angeschlossen

Die DB wollte beim Projekt 2. Stammstrecke München am Osterwochenende den zweiten Versuch unternehmen, den neuen Bahnsteig des Bahnhofs Laim ans Schienennetz anzuschließen. Unter anderem deswegen war die Münchner S-Bahn-Stammstrecke in diesem Bereich vier Tage gesperrt. Der Anschluss des Bahnsteigs erfolgte jedoch nicht, die S-Bahnen fahren weiterhin am alten Bahnsteig ab. Damit drohen durchaus weitere Zeitverzögerungen des Stammstreckenprojekts sowie wie bei der in Laim kreuzenden Trambahn-Westtangente. PRO BAHN Oberbayern hat die in der DB-Kommunikation nicht vorkommenden Vorgänge als weiteren Baustein im Versagen von DB und des Auftraggebers Freistaat Bayern in einer Pressemitteilung kommentiert (<https://www.pro-bahn.de/oberbayern/presse/20230414.html>).

Lieblingsbusfahrer(in) gesucht

Mitte April startete der Wettbewerb „Lieblingsbusfahrer(in) 2023“. Damit sollen die Busfahrerinnen und Busfahrer prämiert werden, die sich in besonderer Weise um ihre Fahrgäste gekümmert und deren Probleme gelöst haben. Bis zum 30. Juni können unter <https://www.lieblingsbusfahrer.in.de/lb> Busfahrer und Busfahrerinnen nominiert werden. Der Wettbewerb ist eine Initiative des Fahrgastverbands PRO BAHN (Pressemitteilung unter https://www.pro-bahn.de/presse/pm_bv_show.php?id=476) zusammen mit den Fachverbänden VDV (Verband Deutscher Verkehrsunternehmen), BDO (Bundesverband Deutscher Omnibusunternehmen) und den Busgesellschaften von DB Regio.

Mitmachaktion #besserBahnfahren

Die Sender der ARD führen eine Mitmachaktion unter dem Motto #besserBahnfahren durch. Bis Ende Juli können eigene Erfahrungen und Erlebnisse eingereicht werden (<https://www.swr.de/unternehmen/kommunikation/pressemeldungen/besser-bahnfahren-2023-102.html>). PRO BAHN unterstützt die Aktion und freut sich über viele Teilnehmer. Mit dabei sind auch die DB, die Allianz pro Schiene, Greenpeace, BUND und der VCD. Die ARD begleitet das Projekt mit verschiedenen Sendungen.

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

In der Region München entscheidet sich die Verkehrswende für Bayern

Zu wenig, Herr Bernreiter!

Als die Staatsregierung im September 2022 die riesigen Verzögerungen beim Projekt zweite S-Bahn-Stammstrecke zugeben musste, wurde das „Programm 14plus“ für die S-Bahn München erfunden, und so getan, als wären damit die Probleme weitgehend gelöst. Das Programm reiht sich in eine Reihe vergleichbarer Aktionen ein, bei der zum Teil immer wieder dieselben Projekte (Sendlinger Spange, Wendegleis Weßling, Abzweigung Westkreuz, usw.) neu verpackt wurden. All diese Programme wurden lautstark angekündigt, kamen oft schwer in Gang, und nachdem man sich mit ein, zwei Projekten verausgabt hatte, wurde der Rest mit Schweigen zugedeckt. Viele der wiederholt genannten Maßnahmen blieben bis heute in irgendeinem Planungsstadium stecken.

Eingebettet ist das alles in das Programm „Bahnausbau Region München“. Dazu gibt es seit 2021 Dialogforen, in denen Fortschritte und weitere Untersuchungen der Projekte vorgestellt sind. Fahrgäste sind bei diesen Dialogforen nicht beteiligt. Die Präsentationen werden jeweils von der DB erstellt – zur Erläuterung des Status laufender Projekte – sowie von einem Gutachter, der die Bewertung potenzieller künftiger Projekte vorstellt (verlinkt auf <http://www.stmb.bayern.de/vum/schiene/infrastruktur>). Dazu wurde eine lange Liste möglicher Maßnahmen in sogenannte „R-Projekte“ (in Planung oder Realisierung) und „U-Projekte“ (zu untersuchen) unterteilt. Eine Übersicht dazu findet man nicht bei der DB oder beim Verkehrsministerium, sondern in einem Zeitschriftenartikel, den die Firma Intraplan zur Verfügung stellt (http://www.intraplan.de/wp-content/uploads/2021/05/Eurailpress_ETR_Konzept_Bahnausbau_Muenchen.pdf).

Soweit es um Schieneninfrastruktur geht, enthält das „Programm 14plus“ also sehr wenig Neues, sondern eher eine Akzentuierung der Prioritäten. Für die Fahrgäste, die bis mindestens zur zweiten Hälfte des nächsten Jahrzehnts auf die zweite Stammstrecke warten müssen (und seit über 20 Jahren auf deutliche Verbesserungen bei der S-Bahn warten), ist das Programm letztlich nur ein Tropfen auf den heißen Stein. In Berlin wird gerne das „neue Deutschlandtempo“ beschworen. In München ist zum Beispiel der ewige Bauzustand von S-Bahn-Stationen des alten Stammstreckentunnels ein schönes Zeichen dafür, was das normale Tempo der Bahnmodernisierung ist. Was ist von Großprojekten wie zweiter Stammstrecke zu erwarten, wenn viel Kleineres seit Jahrzehnten verschleppt wird?

Wenn nicht mehr passiert als „14plus“ ist eine Verkehrswende illusorisch. Der hohe Anteil der S-Bahn München am Gesamtaufkommen des SPNV in Bayern erlaubt es nicht, fehlenden Ausbau in der Region München durch Maßnahmen in anderen Landesteilen zu kompensieren. Wir brauchen natürlich Bahn- und

ÖPNV-Ausbau überall, wir brauchen Reaktivierungen stillgelegter Strecken, ein beschleunigtes Elektrifizierungsprogramm und einiges mehr. Vieles davon ist deutlich günstiger zu haben als ein S-Bahn-Ausbau. Aber all das ist ohne einen viel schnelleren Bahnausbau in der Region München nicht ausreichend!

Die bisher für die S-Bahn München verfolgten Ziele müssen an die neuen Realitäten angepasst werden. Es ist völlig unmöglich, ein für 2026 oder 2028 konzipiertes „Startprogramm“ für den S-Bahn-Betrieb mit zweiter Stammstrecke auf die Jahre 2035 oder 2038 zu übertragen. Die Notwendigkeit deutlich höherer Zugzahlen für 2030 und später sollte selbst der bayerischen Staatsregierung klar sein.

Um mehr Züge fahren zu lassen, muss aber die Kapazität der S-Bahn-Außenäste verbessert werden. Nicht in einigen Jahren, sondern jetzt müssen Pläne auf den Tisch, damit bis Ende des Jahrzehnts die wichtigsten Strecken im S-Bahn-Netz ausgebaut werden. Dass S-Bahnen sich Gleise mit anderen Zügen teilen, ist Grund für viele Verspätungen und sollte eigentlich schon seit Jahren der Vergangenheit angehören. Hohe Priorität hat die Verbesserung der Zuverlässigkeit durch robustere Infrastruktur – hier wird das Versagen der DB und das mangelhafte Bahnverständnis der Politik besonders deutlich.

Die Option, den Südring vor Inbetriebnahme der zweiten Stammstrecke als Bypass für zusätzliche S-Bahnen zu nutzen, muss auf die Agenda. Zum vordringlichen Ausbau gehört auch die Verlängerung nach Geretsried, die durch die bayerische Verkehrspolitik zu einem eigenständigen Desaster entwickelt wurde. Weitere Maßnahmen wie Bahnsteigverlängerungen und wichtige neue Haltepunkte müssen folgen, damit die zweite Stammstrecke nicht wie bisher geplant mit einem Sparprogramm eröffnet werden muss. Den Fokus auf die Außenstrecken zu legen ist deutlich wichtiger für die Fahrgäste, als beispielsweise ein in den Dialogforen erörterter Abzweig der zweiten Stammstrecke Richtung Giesing.

Die durch die Fehlplanung der zweiten Stammstrecke verlorene Zeit – die 2022 dazugekommenen zehn Jahre sind ja nur die vorläufige letzte aber nicht die erste Verlängerung – muss zwingend für Maßnahmen an anderen Stellen im S-Bahn-Netz genutzt werden. Wie im Artikel „Wie soll der nächste S-Bahn-Vertrag aussehen?“ (www.myway.de/e.lauterbach/publik/2021-2023/sbahnvertrag.html) erläutert, müssen diese Maßnahmen deutlich über das hinausgehen, was bisher versprochen wurde. Es ist keine Zeit mehr, um jetzt die Hände in den Schoß zu legen, und zu glauben, mit dem „Programm 14plus“ hätte man zunächst einmal genug geleistet. Das kann nur ein erster halber Schritt sein, der jetzt sofort ergänzt werden muss.

Das Schweigen von Minister Bernreiter und der Bayerischen Eisenbahngesellschaft (BEG) zu Betriebsprogramm und S-Bahn-Vertrag und das bisher erkennbare gemächliche Tempo lassen Schlimmes befürchten. Wie schon bei der Schlam-

perei rund um den Stammstreckenbau scheint man die Probleme wieder aussitzen zu wollen. Erst einmal bis zur Landtagswahl nichts tun und nichts sagen, und danach kann man es für ein paar Jahre unter den Teppich des Ministerbüros kehren – wer auch immer dann dort sitzen wird.

Edmund Lauterbach

Das als Ausgleich für die Zeitverzögerungen bei der zweiten S-Bahn-Stammstrecke vorgestellte „Programm 14plus“ ist nicht ausreichend. PRO BAHN Oberbayern fordert in einer Pressemitteilung den schnellen Ausbau der S-Bahn-Außenstrecken sowie die Ertüchtigung des Eisenbahn-Südrings als Bypass für zusätzliche Züge (<https://www.pro-bahn.de/oberbayern/presse/20230420.html>).

Bundesverkehrsministerium

Die Verkehrsprognosen, die erfüllt sein wollen

Anfang März stellte das Bundesverkehrsministerium (BMDV) seine langfristigen Prognosen zur Verkehrsentwicklung in Deutschland bis 2051 vor (<https://kurzelinks.de/me77>). Vor allem der Güterverkehr soll immens zunehmen, insgesamt um 46 Prozent, überproportional dabei der LkW-Verkehr um 54 Prozent, während der Güterverkehr auf der Schiene um 33 Prozent wachsen soll. Das liegt zu einem guten Teil an dem Rückgang von schweren schienenaffinen Massengütern wie Kohle und Stahl.

Kein Wunder, dass die Prognose dem FDP-geführten Ministerium als Vorwand für einen beschleunigten Ausbau der Autobahnen dient. Denn das BMDV stellt fest: „Großes Wachstum gibt es bei Gütern, die überwiegend auf der Straße befördert werden. Hierzu zählen Postsendungen (+200 Prozent), Sammelgüter (+91 Prozent) sowie Stückgüter, z.B. Nahrungs- und Genussmittel (+29 Prozent).“ Dass Post und Päckchen auf der Straße befördert werden, ist für den Minister offenbar ein nicht zu hinterfragendes Dogma. Doch man muss nicht im Rentenalter sein, um sich zu erinnern, dass Stückgut und Post ganz selbstverständlich mit der Bahn befördert wurden, die Post sogar noch im hochwertigen Schnellzugverkehr.

Die Allianz pro Schiene (ApS) hat das Thema in ihrem Newsletter April 2023 (<https://kurzelinks.de/6ao9>) aufgegriffen und stellt fest: Nur sechs Prozent der Päckchen werden derzeit auf der Schiene transportiert. Dabei will die Logistikbranche den Anteil auf 20 Prozent erhöhen. Damit das auch möglich wird, hat die ApS dem Wirtschaftsministerium einen Vorschlag gemacht – schließlich zerbricht man sich dort gerade den Kopf, wie man das Postgesetz fit für die Zukunft machen kann. Die Allianz pro Schiene fordert, dass Sortierzentren für Post und Päckchen nur noch mit Gleisanschluss gebaut werden dürfen. Gleisanschlüsse sollten so selbstverständlich werden wie Autobahnanschlüsse für Gewerbegebiete. Das passt dann auch zu den Nachhaltigkeitszielen der Logistikbranche.

Diese Schlussfolgerung hätte man sich angesichts der Herausforderung ambitionierter Klimaziele auch vom Bundesverkehrsminister Wissing erwartet. Doch er folgt streng dem Verhaltensmuster seiner Vorgänger: Wir schreiben die Entwicklungen fort ohne die Rahmenbedingungen an die neuen Herausforderungen anzupassen. Die Abhängigkeit vom energieintensiven Straßentransport wird buchstäblich in Beton gegossen und die Prognose erfüllt sich von selbst.

Dass eine Prognose auch dazu dienen könnte, mögliche negative Entwicklungen zum Positiven hin zu beeinflussen, passt nicht in das Weltbild eines Politikers, bei dem „der Markt alles regelt“, er aber sonst keine Ideen für eine nachhaltige Zukunft entwickeln mag. Und ob es tatsächlich die bessere und wirtschaftlichere Lösung ist, die Zukunft des Güterverkehrs allein in autonom fahrenden Batterie-LkWs auf immer mehr Autobahnen zu sehen, muss dringend hinterfragt werden. Zur geforderten Technologie-Offenheit gehört auch, die Chancen der Schiene für eine moderne Logistik kleinteiliger Güterverkehre nicht völlig außer Acht zu lassen.

Norbert Moy

Buchrezension Eisenbahnatlas

Wieder ein besonderes Buch

Längst zum Klassiker avanciert, feiert der Eisenbahnatlas von Schweers und Wall nunmehr seine 12. Auflage. Seit der noch mehr oder weniger „händisch erstellten“ ersten Ausgabe von 1993 wurde das Werk für „Liebhaber und Profis“ (Werbesslogan) immer perfekter.

Auch eher kritische Themen wie der Rhein- Korridor und der Digitale Knoten Stuttgart (21) werden in eigenen (Karten-)Beiträgen behandelt. Weitere Spezialkarten liefern eine Übersicht über Streckenklassen, Schnellfahrstrecken, Neigetechnik, Stromsysteme, Energietankstellen und vieles mehr, was für die Eisenbahnverkehrsunternehmen des Personen- und Güterverkehrs bzw. uns als ihre Kunden wenigstens indirekt von Bedeutung ist. Ausführliche Beiträge erläutern wichtige Elemente des Schienenverkehrs und auch viele branchenüblichen Abkürzungen. Sie seien manchem Journalisten ans Herz gelegt. Auch, wer sich nur als interessierter Laie oder Fahrgast damit befasst, dürfte wieder auf dem aktuellen Stand in Sachen Schienenverkehr sein.

Ein paar kritische Punkte sollten freilich auch erwähnt werden: Die Gefahr, den Atlas zu überfordern, gab es wohl von Anbeginn. So konnte dem vielfachen Wunsch (auch des Rezensenten) nach Eröffnungs-, gegebenenfalls auch Elektrifizierungs- oder auch Stilllegungsdaten zu den einzelnen Strecken bisher nicht entsprochen werden, da dies laut Autoren den Umfang verdoppeln und damit sprengen würde. Für dünner besiedelte Netzteile mag das noch auf den

einzelnen Karten möglich sein, in Ballungsräumen und ihren Einzugsbereichen käme man damit schnell an die Grenzen der von einem Atlas (auch) geforderten Übersichtlichkeit. Und bezahlbar soll das Ganze ja schließlich auch noch sein. Die ausführlichen Spezialkarten lassen inhaltlich keine Wünsche offen. Die Reihenfolge scheint zum Teil noch optimierungsfähig: So finden sich elektrifizierte Strecken und Oberleitungsinseln mit geplanten Ladestationen für batterieelektrische Fahrzeuge vorne unter der Rubrik „Was ist neu? Was ändert sich?“, Bahnstromleitungen und Tankstellen für Dieselfahrzeuge aber hinten im Serviceteil, obwohl doch beides unter „Energieversorgung“ irgendwie zusammengehört. Auch wäre es wünschenswert, die Spezialkarten möglichst vollständig im Inhaltsverzeichnis aufzuführen (wahrscheinlich wieder die leidige Platzfrage!). Dafür bieten die „Stammbäume einiger ehemaliger Länderbahnen“ zusammen mit der ebenso doppelseitigen Übersicht „Wem gehören Bahn und Strecken?“ Eisenbahngeschichte von den Anfängen bis zur Gegenwart in so kompakter Form, wie es bisher wohl noch kaum jemand geschafft hat (und wenigstens die gewünschten Eröffnungsdaten der „Frühzeit“ bis in die zweite Hälfte des 19. Jahrhunderts sind darin quasi automatisch enthalten.)

Aber wie gesagt: Das eine oder andere kritische Detail ändert nichts am insgesamt überaus positiven Eindruck. Vor allem scheint mir noch eines wichtig: Vom viel beklagten Verlust der „klassischen Eisenbahnerfamilie“ scheint man da nichts zu spüren: Von Liebhabern und Profis herrscht wohl bei allen Beteiligten verbands- und unternehmensübergreifend Einigkeit: „Wir wollen mehr Bahn wagen“ in Anlehnung an Willy Brandts legendäre Regierungserklärung. So ist der Atlas nicht nur mit hohem Fachwissen geschrieben und gezeichnet, sondern spürbar auch mit einer gewissen Leidenschaft aller Beteiligten für ihre Bahn(en) – offensichtlich ein Erfolgsgarant für dieses Standardwerk seit nunmehr fast dreißig Jahren.

Thomas Kauderer

Rückruf

(Noch?) kein Plandampf in den Isarauen

Nein, es ist zu früh zum Freuen. Der Artikel über eine Touristik-Dampfbahn im Isartal in der letzten Ausgabe der PRO BAHN Post war der übliche Aprilscherz. Keine Hyper-NGG (Narrow Gauge Garratt) wird nach Bichl dampfen; unsere Zeit ist für solche Pläne noch nicht reif. Nicht vorstellbar, dass sich eine Neubaubahntrasse politisch durchsetzen ließe, auch nicht in weitgehend unbewohntem Gebiet. Auch wäre natürlich zu fragen, wer das bezahlen soll.

Verdienstvollerweise hat unser Leser Gerd Baumann darauf hingewiesen, dass ja vom alten Isartalbahnnhof ein Dreischienengleis über die Brücke auf der richtigen

Seite gar nicht zu erreichen wäre. Aber: Wir wissen, wo so viel Geld verdampft wird, dürfte es doch auf ein zusätzliches Überwerfungsbauwerk oder Tünnelchen ganz sicher auch nicht mehr ankommen. Zu erinnern sei hier an unser S-Bahn-Loch oder Stuttgart. Außerdem daran, dass Fehlplanungen zum Handwerk gehören und es dann ein Vielfaches kostet, diese auszubessern. Wir wissen doch: Sind die ersten Millionen erst einmal ausgegeben, dann gibt es keine Bremse mehr.

Wahr ist daran: Diese Loks der South African Railway stehen oder rosten noch haufenweise herum, ein Teil ist im Einsatz in Wales. Und auch das Patent für die Doppel-Mallet-Garratt wurde tatsächlich einst angemeldet.

Wir Bahnfans (ob nun mit Dampf oder anderweitig) werden in München weiter darben müssen, bis sich vielleicht eine Bürgerinitiative findet. Die dann nach den üblichen Erfahrungen vielleicht eine Aussicht hat, ihr Projekt innerhalb der gewohnten ca. 70 Jahre umzusetzen. Vielleicht hundert Meter Strecke in irgendeiner abgelegenen Industriebrache, umgeben von neun Meter hohen Lärmschutzwänden.

Im Radioflohmarkt sucht jemand gelegentlich Feldbahn-Material, scheint also auf seinem Grundstück spazierenzufahren. Aber leider nicht öffentlich. Und München bleibt eine der wenigen wichtigen Städte des Landes ganz ohne irgendeine Parkbahn. Ein Dorf halt.

Michael Werner

Notizen aus der Provinz

Eine Veranstaltung zur Reaktivierung der Fuchstalbahn

Immerhin waren schätzungsweise 80 Leute zu der Veranstaltung Mitte März in Landsberg erschienen, und so mancher Referent konnte hier mit interessanten Beiträgen aufwarten. Das widerlegt Vorurteil Nummer 1: Schienenverkehr in der Region interessiere niemanden. Auch wenn das Ganze nicht einer gewissen Brisanz entbehrt – ist doch der Bund Naturschutz als Veranstalter an anderer Stelle genau gegen die Reaktivierung der Höllentalbahn Hof–Marxgrün–Blankenstein(–Saalfeld).

Schon beeindruckend fand ich das Statement des Tourismusmanagers für die Romantische Straße, der selber Busunternehmer ist, in zwei Punkten zusammengefasst:

1. Der Tourismus werde als Standortfaktor reaktivierter Bahnstrecken viel zu wenig beachtet.
2. Die Bahn sei für die Verlagerung touristischer Verkehre unverzichtbar, der Linienbus in der Regel für den Freizeitverkehr weniger attraktiv.

Das sei seine Erfahrung nach langjähriger Tätigkeit als Busunternehmer. So etwas sollte aufhorchen lassen, nicht nur die üblichen Engagierten vor Ort, sondern vor allem auch die Aufgabenträger (bei der Koordination) sowohl gummi-bereifter wie spurgeführter Verkehrsmittel.

... und ihre Folgen

Am Info-Tisch gab es dann unter anderem so interessante Druckwerke wie die Fahrplanhefte der beteiligten Landkreise Landsberg am Lech und Weilheim-Schongau, um gleich beim ersten Durchblättern ein verbreitetes – Vorurteil Nummer 2 – von mir Großstädter zu widerlegen: „Da fährt doch eh nichts!“. Doch : Es fährt! Das Problem ist nur, dass im Ballungsraum München die wenigsten das wissen, suchen, wahrhaben wollen ...

Ein Beispiel: Schon längst wollte ich ein paar historische bzw. restaurierte Orgeln im Pfaffenwinkel besuchen. Der Blick in die einschlägigen Fahrplantabellen verrät wider Erwarten, dass das prinzipiell sogar mit dem Linienbus (!) möglich ist, zwar nicht im Großstadt-verwöhnten 10-Minuten-Takt, aber immerhin so, dass man wenigstens hin- und auch wieder zurückkommt. Die Krönung des Kulturerlebnisses wäre dann noch, die Konzertzeiten auf die wenigen Fahrtenpaare abzustimmen. Freunde historischer Musikinstrumente unterscheiden sich in einem Punkt nur wenig von denen historischer Eisenbahnfahrzeuge: Sie wollen sie nicht nur sehen, sondern unbescheidener Weise möglichst gleich auch noch hören! Jedenfalls hab ich mir vorgenommen, der Sache mal noch weiter auf den Grund zu gehen.

Thomas Kauderer

Erster Durchbruch beim Thema zweigleisiger Ausbau im Werdenfels

Auch wenn die Neuausschreibung des Verkehrsvertrags für die Werdenfelsbahn ab 2028 noch keine größeren Infrastrukturausbauten berücksichtigt: Verkehrsminister Christian Bernreiter hat Ende März angekündigt, die Planungen für zwei Doppelspurabschnitte auf der Werdenfelsbahn zu finanzieren (<https://www.stmb.bayern.de/med/pressemitteilungen/pressearchiv/2023/42/index.php>). Damit wird der Weg für schnelle Regionalexpresszüge Richtung Mittenwald geebnet, wie es im Deutschlandtakt vorgesehen ist.

Basis für die Entscheidung ist eine Fahrplan- und Infrastrukturstudie Werdenfels (<https://beg.bahnland-bayern.de/files/media/corporate-portal/medien/themen/fahrplan-und-infrastrukturstudie-werdenfels.pdf>), die die Bayerische Eisenbahngesellschaft (BEG) beauftragt hatte.

Bedenkt man, dass noch 2017 der damalige Bundesverkehrsminister Dobrindt

den Ausbau im Werdenfels abmoderiert hatte, stellt das auf jeden Fall einen erfreulichen Paradigmenwechsel dar. Einzelheiten der Studie werden sicher noch für Diskussionsstoff sorgen.

Norbert Moy

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

- Mo.01.05., So. 07.05., So. 14.05, Do. 18.05., So. 21.05., So. 28.05. und Mo. 29.05. Obing(8:55, 10:55, 14:20, 16:20 Uhr) / Bad Endorf(9:55, 11:55, 15:20, 17:20 Uhr); **Fahrten mit Dieseltriebwagen beim LEO**; Info und Anmeldung: <https://chiemgauer-lokalbahn.com/fahrplaene-und-co/fahrplaene/>.
- Di. 02.05. 18:30 Uhr; München, TU München, Vorhoelzer Forum, 5. Stock, Arcisstr. 21; **Vortrag** M. Perez, TransportTechnologie-Consult Karlsruhe: „ÖPNV auf eigener Trasse: Theoretische Fundamente hinter 40 Jahren erfolgreicher Tram- und BHNS Realisierungen in Frankreich“ Veranstalter: Stadtwerke München u. Lehrstuhl f. Raumentwicklung; Info: <https://www.arc.ed.tum.de/re/kolloquium-verkehr/>.
- Mi. 03.05. 18:00 Uhr; Freilassing, Restaurant DaGigi; **Verkehrsforum Berchtesgadener Land und Rupertiwinkel**. Weitere Informationen: <https://verkehrsforum-bgl.de/>
- Do. 11.05. ab 18:30 Uhr; München, Rooftop Café „Frau im Mond“ im Deutschen Museum (Zugang über Freigelände an der Corneliusbrücke). **#CrossBorderRail-Treffen mit Jon Worth**, Diskussion zum internationalen Bahnverkehr und zu weiteren Bahnthemen. Anmeldung erwünscht unter <https://crossborderrail.trainsforeurope.eu/events/event-signup/>; Info: 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 Wirtshaus im „Braunauer Hof“, Frauenstr. 40 (S-Bahn Isartor).

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

Sa. 29.04. 14 Uhr; München, Stadtkulturzentrum Giesinger Bahnhof, Giesinger Bahnhofplatz 1, Raum „Gepäckhalle“; **Mitgliederversammlung von PRO BAHN Oberbayern**; Info: oberbayern@pro-bahn.de.

Mi. 03.05. 19 Uhr; München (Geschäftsstelle) und Videokonferenz; **PRO BAHN Treff Oberbayern**; Info zu Einwahldaten: oberbayern@pro-bahn.de

Fr. 05.05. 18 Uhr; Holzkirchen, Restaurant Masala, Münchner Str. 38; **PRO BAHN-Treffen in Holzkirchen**; Info: n.moy@bayern.pro-bahn.de

Fr. 05.05. 19 Uhr; Videokonferenz; **PRO BAHN Treff Region München**; Info und Einwahldaten: muenchen@pro-bahn.de

Sa. 06.05. 13:30 Uhr; Röthenbach/Allgäu, Bahnhof, Eisenbahnwaggon der Modellbahnfreunde; **Treffen der Regionalgruppen Lindau und Allgäu**; Info: https://www.pro-bahn.de/bayern/termin_show_one.php?id=2587&app=aus, Info: J. Vögele, Tel. 0171/4885149

Mi. 17.05. 19 Uhr; München (Geschäftsstelle) und Videokonferenz; **PRO BAHN Treff Oberbayern**; Info zu Einwahldaten: oberbayern@pro-bahn.de

Mo.22.05. 19:30 Uhr; Videokonferenz; **PRO BAHN Treff Augsburg**: R. Dorn, Deutschlandtarifverbund-GmbH, B. Rössner und R. Schmidt (DB Regio): „Neuerungen bei den Fahrgastrechten (EU-VO 2021/782)“; Info zu Einwahldaten: erro1.yazgac@pro-bahn.de, https://www.pro-bahn.de/bayern/termin_zeigen.php?app=aus

Do. 25.05. ab 19 Uhr; Penzberg, Restaurant „Sangeet“, Friedrich-Ebert-Straße 5, Penzberg; **Treffen der Regionalgruppe Oberland**; Info: Norbert Moy (n.moy@bayern.pro-bahn.de)

Mi. 31.05. ab 19 Uhr; **Achtung, neuer Treffpunkt**: München, Wirtshaus im „Braunauer Hof“, Frauenstr. 40, München; **Stammtisch**.

Fr. 02.06. 19 Uhr; Videokonferenz; **PRO BAHN Treff Region München**, Info und Einwahldaten: muenchen@pro-bahn.de

Mi. 07.06. 19 Uhr; München (Geschäftsstelle) und Videokonferenz; **PRO BAHN Treff Oberbayern**; Info zu Einwahldaten: oberbayern@pro-bahn.de