

# PRO BAHN *Post*

Rundbrief von PRO BAHN Oberbayern

Juni 2023



Noch mindestens bis Dezember ist der Streckenabschnitt Garmisch-Partenkirchen–Mittenwald wegen einer schadhaften Stützmauer gesperrt. Außerdem gibt es im Werdenfelsnetz in der nächsten Zeit noch weitere Streckensperrungen und Schienenersatzverkehre. Bild: Bahnhof Klais im August 2014 (M. Wiegner)

- 3.–7. Juli Aktionswoche „Mehr Bahn – auch in Bayern“ – Seite 2
- Kurznachrichten – Seite 2
- Wann fährt eigentlich wieder ein Zug nach ...? – Seite 4
- Ergebnisse des Koalitionsausschusses – Seite 5
- PRO BAHN-Bezirksversammlung 2023 – Seite 6
- Ein großes Buch für eine „kleine Bahn“ – Seite 7
- Klimawandel und das bayerische Verkehrsministerium – Seite 8
- Zeitschriftenlektüre – Seite 9
- Termin: Verkehrswende außerhalb der Kernstadt – Seite 10

„Bahnwoche 2023“ vom 3. bis 7. Juli

## **Mehr Bahn – auch in Bayern**

Mit einer Aktionswoche ruft der Fahrgastverband PRO BAHN zum konsequenten Ausbau der Bahn auf.

Während die Politik gerne in Sonntagsreden auf die Bedeutung der Schiene hinweist, sieht die Realität anders aus. Die Fahrgäste leiden unter massiven Ausfällen, gleichzeitig verfehlt der Verkehrssektor seine Klimaziele krachend. Bundes- und landesweit wird von einer Verdopplung der Fahrgastzahlen geredet, doch die nötige Infrastruktur ist nicht einmal in Ansätzen vorhanden. Die Landesgartenschau in Freyung ist auf der Schiene nur dank des bürgerschaftlichen Engagements ehrenamtlicher Mitarbeiter der Ilztalbahn erreichbar.

Mit der „Bahnwoche 2023“ vom 3. bis 7. Juli sind Initiativen eingeladen, ihre Vorhaben und Projekte vorzustellen und zu diskutieren. Vortragsvorschläge bitte möglichst bald anmelden.

Das vorläufige Programm wird Mitte Juni veröffentlicht, ab dann ist auch die Teilnehmeranmeldung möglich. Bevorzugt werden die Vorträge am späten Nachmittag um 17 Uhr sowie Abends stattfinden. Weitere Informationen im Internet unter <https://www.pro-bahn.de/oberbayern/bahnwoche2023/>.

## **Kurznachrichten**

### **Historisches Bahnkraftwerk Kammerl öffnet seine Pforten**

Das weltweit erste Bahnkraftwerk für Bahnstrom mit 16,7 Hertz steht seit 1899 in der idyllischen Ammerschlucht bei Saulgrub. Nach jahrelangen Restaurierungsarbeiten durch den Eigentümer DB Energie hat nun der Förderverein historisches Bahn-Wasserkraftwerk Kammerl die Möglichkeit, das Industriedenkmal der Öffentlichkeit zugänglich zu machen. Von Juni bis Oktober öffnet der Verein die Pforten der Maschinenhalle an jedem ersten und dritten Sonntag im Monat zwischen 10 und 16 Uhr. Das Kammerl ist vom Bahnhof Saulgrub über einen aussichtsreichen Wanderweg zu Fuß in gut 50 Minuten zu erreichen.

### **Stellwerk München Ost**

Seit vielen Jahren wird versprochen, dass es bei der Münchner S-Bahn weniger Störungen gibt, wenn das Stellwerk München Ost durch einen Neubau ersetzt wird. Jetzt stellt sich heraus, dass das neue Stellwerk nicht dieses sondern frühestens nächstes Jahr fertig wird. Dass die DB dies erst wenige Monate vor der angekündigten Inbetriebnahme offenlegt, muss man wohl inzwischen zur üblichen Intransparenz des Konzerns und dem Verlust der Fähigkeit zu richtiger Kommunikation zählen. PRO BAHN hat in einer Stellungnahme gegen-

über der Süddeutschen Zeitung auf den Schaden für die Fahrgäste hingewiesen (<https://www.sueddeutsche.de/1.5881232>). Welche Auswirkung die Engpässe beim DB-Prüfpersonal künftig noch haben werden, ist zurzeit nicht absehbar. PRO BAHN sieht hier auch die Politik gefordert. Extrapoliert man die jetzige Verzögerung auf andere Strecken, geht die Digitalisierung bei der DB zu langsam, um in absehbarer Zeit vergleichbare Zustände zu verhindern.

### **Leistungsprogramm der MVG und Bilanz der Münchner Rathauspolitik**

Wie jedes Jahr hat die Münchner Verkehrsgesellschaft MVG den Entwurf für ihr Leistungsprogramm an Bezirksausschüsse und Verbände mit der Bitte um Stellungnahme gesendet. PRO BAHN kritisiert die geplanten Maßnahmen als unzureichend (Pressemitteilung mit Link zur detaillierten Stellungnahme unter <https://www.pro-bahn.de/muenchen/presse/20230427.html>). Statt Fortschritte in Richtung Verkehrswende wird der Stillstand verwaltet. Bei wachsendem Verkehr im gesamten Ballungsraum bedeutet dies aber für den ÖPNV einen Rückschritt. Stellt man das MVG-Angebot den extrem hohen Kosten der U-Bahn nach Pasing entgegen, scheinen die Prioritäten vollkommen verfehlt zu sein. Eine durchwachsene Bilanz ziehen PRO BAHN und der Arbeitskreis Attraktiver Nahverkehr im Münchner Forum auch zur Halbzeit der grün-roten Rathauskoalition (<https://www.pro-bahn.de/muenchen/presse/20230504.html>), die Ergebnisse der drei Jahre sind überschaubar. Beim Trambahnausbau wurden zwar die richtigen Grundsatzentscheidungen getroffen, die Planung und Realisierung neuer Strecken zieht sich aber hin. Das Ziel, bis 2030 den Anteil von Bahn und Bus auf 30 Prozent aller zurückgelegten Wege zu erhöhen, ist nur noch erreichbar, wenn das Tempo und die Konsequenz bei der Umsetzung der Maßnahmen in der zweiten Hälfte der Wahlperiode deutlich zunehmen.

### **Deutschlandticket und Fahrgastrechte**

Wie leider zu erwarten war, hat auch der Bundesrat Mitte Mai einer Verschlechterung der Rechte für Fahrgäste mit Deutschlandticket zugestimmt. Durch den Lobbyeinfluss hat die Bahnbranche erreicht, dass die Änderung der Eisenbahn-Verkehrsverordnung (EVO) das Deutschlandticket als „erheblich ermäßigtes Beförderungsentgelt“ definiert. Damit können im Falle eines Anschlussverlustes ersatzweise keine höherwertigen Züge benutzt werden. Die neue Regelung tritt zum 7.6.2023 in Kraft, zusammen mit der neuen EU-Fahrgastrechteverordnung (<https://eur-lex.europa.eu/eli/reg/2021/782/oj?locale=de>), die zudem die Rechte bei der schwammig definierten höheren Gewalt einschränkt. Bei Regeln zu Entschädigungen oder Ersatzleistungen von Verkehrsverbänden und Unternehmen muss beachtet werden, dass diese teilweise nur für auch dort gekaufte Fahrscheine gewährt werden, nicht aber für Fahrgäste mit Deutschlandtickets aus anderen Regionen.

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

## Wann fährt eigentlich wieder ein Zug nach ... ?

Mit dem tragischen Unfall von Burgrain vor ziemlich genau einem Jahr geriet das Netz der Werdenfelsbahn plötzlich in den Fokus der öffentlichen Aufmerksamkeit. Auch wenn noch immer kein Unfallbericht – weder von der BEU (Bundesstelle für Eisenbahnunfalluntersuchung) noch von der Staatsanwaltschaft – vorliegt, stellte sich schnell heraus: Die Infrastruktur ist in einem desaströsen Zustand, die Strecken sind Sanierungsfälle. Prompt stellte der DB-Konzern Millionenbeträge bereit, um wenigstens den regulären Zustand wieder herzustellen. Was die DB als „Investitionsprogramm“ verkauft, hat mit einem Ausbau wenig zu tun, allenfalls mit Ersatzinvestitionen.

Dennoch hat sich der Zustand in den letzten Monaten nochmals drastisch verschlimmert: Garmisch–Mittenwald ist seit März bis Ende des Jahres wegen einer instabilen Stützmauer gesperrt. Bislang beschränken sich die Aktivitäten nur auf das Beobachten der Schadensentwicklung. Alle anderen Strecken haben mehr oder weniger viele Langsamfahrstellen aufgrund von Oberbaumängeln, die neueste seit 19. Mai auf der Kochelseebahn mit 50 km/h auf drei Kilometer. Der Fahrplan kollabierte in der Folge. Während die Zahl der Oberbaumängel kaum abnimmt, häufen sich in letzter Zeit die Probleme aufgrund „Untergrundmängel“ oder Probleme mit den Böschungen: Schon seit Februar 2022 bestand eine Langsamfahrstelle an der S7 zwischen Icking und Wolfratshausen. Auch hier hat man nur beobachtet, jetzt musste die Strecke gesperrt werden. Instabiler Untergrund beeinträchtigt auch die Pfaffenwinkelbahn, die Allgäubahn bei Fürstenfeldbruck und schon seit letztem Jahr wird zwischen Rosenheim und Wasserburg ein Stück Bahndamm neu aufgebaut.

Was die Fahrgäste im Werdenfelsnetz bis zum Jahresende erdulden müssen, dürfte alle bisherigen Probleme in den Schatten stellen: Monatelange Sperrungen zwischen München und Mittenwald, auf der Kochelseebahn und der Außerfernbahn werden vielen Pendlern und Ausflüglern das Bahnfahren vermiesen. Die Ammergaubahn – ebenfalls stark beeinträchtigt – ist dieses Jahr nur am Rande von Sanierungsmaßnahmen betroffen. Nicht nur Gleissanierungen stehen an, sondern auch geplante Baumaßnahmen, wie Brückenarbeiten, Stellwerkserneuerungen oder der Neubau der Oberleitung auf der Kochelseebahn. Dieses Projekt verursacht Vollsperrungen über viele Monate hinweg und dürfte hinsichtlich des Zeitbedarfs alle Rekorde brechen. Die DB hatte die Vollsperrung ihren Kunden damit schmackhaft gemacht, die Bauzeit gegenüber einer Sanierung unter rollendem Rad deutlich zu verkürzen. Herausgekommen ist allerdings eine Vollsperrung mit maximaler Bauzeit.

Viele Reiseverbindungen werden zeitweise sogar von zwei Sperrungen und dem damit verbundenen Ersatzverkehr betroffen sein. Damit die Bahnkunden sich besser drauf einstellen können, hat PRO BAHN einen Kalender erstellt, auf dem alle Sperrungen bis zum Jahresende graphisch dargestellt sind (Stand 22. Mai,

ohne Gewährleistung). Fahrgäste können damit langfristig ihre Reisen, Urlaub oder Homeoffice-Phasen planen und dabei die Sperrungen berücksichtigen.

Der Kalender steht zum Download bereit unter [https://www.pro-bahn.de/weilheim/pdf/Baustellenkalender-2023-KBS960\\_V2.pdf](https://www.pro-bahn.de/weilheim/pdf/Baustellenkalender-2023-KBS960_V2.pdf).

Norbert Moy

## *Katastrophe mit Lichtblick*

### **Ergebnisse des Koalitionsausschusses**

Verkehrsminister Wissing hat, zumindest für die nächsten Jahre, die Verkehrswende abgeblasen, offensichtlich mit Duldung des Kanzlers. Alle sind jetzt gespannt, mit welchen anderen Maßnahmen die Regierung die unverändert gebliebenen Gesamtziele zum Klimaschutz erreichen will.

Aber es gibt auch Positives aus dem Koalitionsausschuss: Die LKW-Maut wird erhöht. Zwar noch nicht auf das etwa viermal so hohe Niveau der Schweizer Schwerverkehrsabgabe, mit dem unsere Nachbarn einen Marktanteil der Schiene im alpenquerenden Güterfernverkehr von etwa 70 Prozent erreicht haben. Aber es soll Mehreinnahmen in Höhe von ca. 6 Mrd. Euro pro Jahr geben, davon 80 Prozent entsprechend etwa 5 Mrd. Euro pro Jahr für den Ausbau der Schiene.

Geld ist damit plötzlich nicht mehr der Engpass. Wieviel gebaut werden kann, hängt damit vor allem an Planungs- und Baukapazitäten und Erfolgen bei dem dringend nötigen und von der Regierung angestrebten Bürokratieabbau. Hierzu gehören im Bahnbereich insbesondere zeitraubende volkswirtschaftliche Betrachtungen und extreme Nutzenanforderungen, die derzeit zahlreiche Projekte, von Großvorhaben bis zu Reaktivierungen, ausbremsen.

In Bayern heißt das konkret, dass das bisher oft gehörte Argument, man müsse den Bau der 2. Stammstrecke stoppen, damit genügend Geld für die zahlreichen anderen Projekte im Großraum München und in ganz Bayern übrig bleibt, nicht mehr zieht. Im Gegenteil, wir können nun fordern, dass die 2. Stammstrecke jetzt auch für klassische Regionalzüge ertüchtigt und das gesamte S-Bahn Netz auf 76 cm Bahnsteighöhe umgestellt und damit vollständig barrierefrei ausgebaut wird (und damit nochmals etwas teurer wird), ohne uns im übrigen Bayern unbeliebt zu machen. Und es gibt auch kein Argument mehr, die übrigen größeren Projekte im Großraum München, die im Artikel „Zu wenig, Herr Bernreiter!“ in der letzten PRO BAHN Post gefordert werden, z.B. Südring, Geretsried, vier Gleise nach Fürstenfeldbruck und Markt Schwaben, zweigleisig nach Höhenkirchen-Siegertsbrunn usw. jetzt nicht unverzüglich anzugehen und damit nicht bis auf die Fertigstellung der 2. Stammstrecke zu warten.

Man darf gespannt sein, wie die Staatsregierung entsprechende Forderungen

jetzt ablehnen wird. Denkbar ist das durchaus zutreffende Argument, dass zusätzliche Infrastruktur nur Sinn macht, wenn darauf zusätzliche Züge fahren, der Bund aber nicht bereit ist, die dazu nötigen Regionalisierungsmittel bereit zu stellen. Insofern wäre es wünschenswert, wenn ein Teil der Mittel aus der LKW-Maut auch für Zugbestellungen zur Verfügung stände. Noch besser wäre, wie schon oft erwähnt, und im Koalitionsvertrag der Ampelregierung unter Vorbehalt sogar vorgesehen, die Infrastrukturgebühren auf Marginalkostenniveau abzusenken, damit zusätzliche Züge deutlich billiger werden.

Für die Status-quo-Züge im Nahverkehr ist es für Bund, Länder und DB Netz ein finanzielles Nullsummenspiel, wenn der Bund die Regionalisierungsmittel um den Betrag kürzt, den die Länder durch die Absenkung der Infrastrukturgebühren bei den derzeitigen Bestellungen einsparen, und diese Mittel direkt an DB Netz weiterreicht. Nur im Fernverkehr entsteht für den Bund ein Mehraufwand, da diese Umschichtung hier wegen der noch fehlenden Zugbestellungen nicht funktioniert. Hier profitiert der Bund erst, wenn er zusätzliche Züge, z.B. für den Deutschlandtakt, bestellt. Im Güterverkehr wurden die Gebühren schon vor Jahren erfolgreich auf das nach EU-Recht zulässige Marginalkostenniveau abgesenkt.

Andreas Schulz

## **PRO BAHN-Bezirksversammlung 2023**

Am 29. April fand die Mitgliederversammlung des Bezirksverbands Oberbayern statt. Im Bericht des Vorstands sprechen der Vorsitzende Norbert Moy und der stellvertretende Vorstand Andreas Barth ausführlich über die Aktivitäten der vergangenen Jahre.

Im Kassenbericht nahm noch einmal der Gerichtsstreit um die Entwidmung der Wasserburger Altstadtbahn zwischen Dezember 2016 und November 2020 breiteren Raum ein. Der Gerichtsstreit wurde zwar verloren, es wurden jedoch vom Bundesverwaltungsgericht in Leipzig einige grundsätzliche Feststellungen zugunsten des Erhalts von Eisenbahninfrastruktur getroffen, die es künftig erschweren, durch Vernachlässigung des Unterhalts von Eisenbahninfrastruktur eine Betriebspflicht zu umgehen, wie dies bei der Wasserburger Altstadtbahn der Fall war. Die kostspielige Klage gegen die Entwidmung war nur möglich dank der Unterstützung durch den Landesverband Bayern, den Bundesverband und vieler großzügiger Spender, denen die Schatzmeisterin im Namen von PRO BAHN Oberbayern noch einmal herzlich dankte. Der von Wilhelm Mack gestellte Antrag auf Entlastung des Vorstands wird bei Enthaltung des Vorstands einstimmig angenommen.

Bei den Neuwahlen des Vorstandes wurden Norbert Moy (Weilheim) als Vor-

standsvorsitzender und der stellvertretende Vorstand Andreas Barth (München) in ihren Ämtern bestätigt. Der stellvertretende Vorstand Tyll Patrick Albrecht kandidierte nicht mehr. Neu als stellvertretender Vorstand gewählt wurde Stefan Voith (Ebersberg), der PRO BAHN bereits seit einiger Zeit in den Diskussionsforen zum Brennerzulauf vertritt. Renate Forkel (Weilheim) wurde wieder als Schatzmeisterin im Amt bestätigt. Als Beisitzer neu gewählt wurde Matthias Feysinger (Geltendorf). Der bisherige Beisitzer Frank Lipke (München) ist ausgeschieden, da er durch Umzug den Bezirksverband Oberbayern verlässt. Als Kassenprüfer wurden Renate Bommersbach und Günther Polz wiedergewählt.

Renate Forkel

### *Blick über den Zaun*

## **Ein großes Buch für eine „kleine Bahn“ ...**

... erreichte vergangenen Monat die Münchner Geschäftsstelle von PRO BAHN. Die Lokalbahn Lambach–Vorchdorf-Eggenberg in Oberösterreich mag nicht jedem in Oberbayern etwas sagen, der Name des Autors vielen aber schon. Mit Gunther Mackinger wohl untrennbar verbunden ist die Rettung und Modernisierung der Salzburger Lokalbahn.

Wie lange Zeit in Salzburg, so hing auch hierzulande die Existenz vieler Zweigstrecken buchstäblich am seidenen Faden – und tut das hier leider teilweise immer noch. Wer sich damals nicht vor Ort überzeugen konnte, dass und wie es auch anders geht, konnte auch in Vorträgen von Herrn Mackinger, z.B. bei einer PRO BAHN Veranstaltung in Wasserburg, aus erster Hand erfahren, dass auch vermeintlich aussichtslose Strecken zu retten sind – vielleicht nicht alle, aber doch wesentlich mehr als man glaubt.

Außerdem ist die heutige Wirkungsstätte von Herrn Mackinger mit der Salzburger Lokalbahn insofern eng verbunden, als die Firma Stern und Hafferl von den 1950iger bis in die 1990iger Jahre den Kohleabbau und -verkehr von Trimmelkam nach Lamprechtshausen im Anschluss an die Salzburger Lokalbahn durchführte.

Dies vielleicht zur Einführung für die Jüngeren unter uns, warum ein Besprechungsexemplar über eine oberösterreichische Lokalbahn zu PRO BAHN Oberbayern gelangt ist (Railway-Media-Group, ; Sternwartestraße 3/1; A-1180 Wien, ISBN 978-3-902894-48-9, 29 Euro plus Versandkosten, <http://www.rmg-verlag.at/publikation-normalspur-strecken-portrait.htm>).

Die detailliert beschriebene Regionalgeschichte spiegelt wie so oft die große Weltpolitik und kann hier nur ganz grob skizziert werden: Noch von der K.u.K. Staatsbahn der Donaumonarchie eröffnet, geriet die Strecke Lambach–

Vorchdorf-Eggenberg Anfang der 1930iger Jahre in „schwieriges Fahrwasser“. Nach der Übernahme durch die Firma Stern und Hafferl umgehend elektrifiziert, gelang zunächst eine gewisse Stabilisierung.

Der Scheinblüte durch die Kriegswirtschaft und der anschließenden Wiederaufbaujahre folgten in Österreich die auch in Deutschland sattsam bekannten Stillegungswelle(n) der 1950iger bis -70iger Jahre. Rückblickend grenzt es wohl an ein Wunder, dass die Bahn mit viel Einsatz und Improvisationstalent einer engagierten Belegschaft diese Zeit der angeblichen „Vollmotorisierung“ überstanden hat. Das war wohl nur durch die Übernahme gebrauchter Fahrzeuge möglich. Mit viel Liebe gepflegt, gehörte so manches bis heute erhaltene eisenbahnhistorische Schmuckstück jahrzehntelang zum Rückgrat der Zugförderung. Ob unsere gegenwärtig modernen Fahrzeuge auch einmal solange halten werden? Erst seit den Investitionsprogrammen der 1980iger Jahre bis in die Gegenwart konnten Fuhrpark und Anlagen in größerem Umfang erneuert werden. Damit dürfte die Zukunft der Bahn gesichert sein.

Als zukunftsfruchtig erweist sich im Nachhinein auch die Elektrifizierung mitten in der Wirtschaftskrise der 1930iger Jahre. Heute schauen wir wohl zuweilen etwas dumm aus der Wäsche bzw. dem Treibhaus, wenn nach jahrzehntelanger Gewöhnung an fossile Billigenergie die notwendige Elektrifizierung und die Speicherkapazitäten nicht von einem Tag auf den anderen zu haben sind.

Thomas Kauderer

## **Der Kampf gegen den Klimawandel und das bayerische Verkehrsministerium**

Dass der Kampf gegen den Klimawandel zumindest in einigen Ministerien angekommen ist, ist erfreulich. Leider ist aber im Verkehrsministerium noch nichts davon zu spüren, dass der Kampf gegen den Klimawandel ernst genommen wird. Die FDP hat gerade durchgesetzt, dass die Autobahnen beschleunigt ausgebaut werden sollen.

Verkehrsminister Wissing hatte die Länder gebeten, Projekte anzumelden. In dieser Angelegenheit ist das bayerische Verkehrsministerium sehr schnell. Für 23 Straßenabschnitte in Bayern wurde ein überragendes öffentliches Interesse festgestellt. Das betrifft unter anderem den achtstreifigen Ausbau der A99 im Raum München, die Erweiterung der A92 von vier auf sechs Streifen und die Erweiterung der A3 von vier auf sechs Streifen, sofern diese Autobahn noch nur viersstreifig ist. Darüber hinaus möchte das bayerische Verkehrsministerium natürlich auch die A94 von München nach Pocking zur A3 fertigstellen (<https://www.stmb.bayern.de/med/aktuell/archiv/2023/230418autobahnausbau/>). Die parallele Eisenbahnverbindung von München



nach Mühldorf bleibt leider eingleisig.

Geld scheint beim Autobahnausbau überhaupt keine Rolle zu spielen und vom Klimawandel hat das bayerische Verkehrsministerium wahrscheinlich noch nie etwas gehört, jedenfalls drängt sich dieser Eindruck auf. Durch diese Maßnahmen wird der CO<sub>2</sub> Ausstoß mit Sicherheit noch einmal deutlich erhöht und die Klimaziele werden verfehlt, aber das scheint im bayerischen Verkehrsministerium niemanden zu stören.

Schade nur, dass das bayerische Verkehrsministerium einen ähnlichen Ehrgeiz beim Ausbau der Bahnstrecken vermissen lässt. Nicht nur im Werdenfels gibt es Langsamfahrstellen, Reparaturen werden nur schleppend ausgeführt, notwendige zweigleisige Ausbauten eingleisiger Strecken werden immer wieder verschoben und Streckenreaktivierungen gestalten sich sehr schwierig. Und immer wieder wird gesagt, dass das Geld knapp ist.

Leider kommt dem bayerischen Verkehrsministerium bislang noch nicht der Gedanke, dass mit einer Umschichtung der reichlich für den Straßenbau vorhandenen Mittel zur Schiene der Kampf gegen den Klimawandel wesentlich erfolgreicher sein könnte. Aber das Ministerium scheint es nicht zu stören, wenn die Klimaziele im Verkehr erneut verfehlt werden, da überhaupt kein Ehrgeiz besteht, die Klimaziele zu erreichen. Das politische Ziel ist offenbar, dass Bayern Autobahnland bleibt und die Schiene nur eine untergeordnete Nebenrolle hat.

Frank Lipke

## **Zeitschriftenlektüre**

Einige Zeitschriften der letzten Monate enthalten meiner Ansicht nach höchst interessante und fahrgastrelevante Themen, hier ein subjektiver Eindruck:

An einer der vordersten Plätze sollte dabei der Forschungsbereich für spurgebundene Verkehrssysteme der TU Wien stehen, der hierzulande anscheinend kaum wahrgenommen wird (oder täuscht mich der Eindruck?). Jahrelange Forschungen zur fahrgastgerechten Gestaltung von Reisezugwagen des Fernverkehrs fließen auch zusammenfassend in den jüngsten Artikel in der Eisenbahntechnischen Rundschau (ETR Heft 5/2023) ein: Dies bezieht sich vor allem auf die Mitnahme und Unterbringung von Reisegepäck, auf die entsprechende Türanordnung und Stufenfreiheit: Von wegen die „Techniknarren“ hätten nur Oberleitungsziick-zack, Überhöhungsfehlbeträge, Digitalisierung und das Herausschinden der letzten hundertstel Sekunden Fahrzeit im Kopf. Was wir als Fahrgäste schon immer ahnten (aber bisher nicht zu fragen wagten) steht hier schwarz auf weiß geschrieben und vorgerechnet: Komfort ist kein Gegensatz zum, sondern Voraussetzung für einen wirtschaftlichen Bahnbetrieb. Trockene Zahlen, Daten, Fakten unterhaltsam dargeboten, so macht Eisenbahntechnik richtig Spaß.

Für alle, die es etwas eiliger haben, skizzieren Dr. Felix Berschin und Werner Weigand in Heft 4/23 der ETR ein Sprinter-Konzept im Deutschland-Takt. Ergänzend dazu passt ein Artikel von Rudolf Breimeier über die Einsatzmöglichkeiten von Neige-Technik in den letzten Heften der Eisenbahnrevue International (ERI Nr. 3/4/5/2023) unter dem Motto: „Geschwindigkeit ist die Tugend des spurgeführten Systems“. Um schnelle Züge musste man sich ja schon bisher weniger Sorgen machen als, aus Fahrgastsicht, eher darum, dass sie auch noch irgendwo halten.

Digitalisierung zieht sich durch große Teile der Fachpresse wie ein roter Faden, und wer die Störanfälligkeit(en) der letzten Zeit tatsächlich miterlebt hat bzw. miterleben musste, kann sich manchmal des Eindrucks nicht erwehren, in Zukunft solle Kommunikation die Infrastruktur ersetzen. Da gibt es Zeichnungen der sogenannten Sperrzeitentreppen mit Zugfolgezeiten, die schon ambitioniert erscheinen. Mag sein, dass sich mit viel Technik noch die eine oder andere Fahrplantrasse aus der teuren Infrastruktur herausquetschen lässt. Nur von Fahrzeiten, die zu knapp kalkuliert sind, hat niemand etwas, wenn deswegen regelmäßig der ganze Fahrplan durcheinander gerät. Da wird man im einen oder anderen Fall noch unsanft auf der richtigen Spurweite der knallharten Tatsachen landen. Ebenso interessant, die Diskussion alternativer Antriebe zu verfolgen, aber bitte über aller Technikbegeisterung nie die Kundenorientierung verlieren: Entscheidend ist, wer hinten einsteigt bzw. für die verladende Wirtschaft, was hinten dranhängt.

Thomas Kauderer

*PRO BAHN-Treff München am 2. Juni in Baldham*

## **Verkehrswende außerhalb der Kernstadt**

Beim PRO BAHN-Treff am 2. Juni geht es um die Verkehrswende außerhalb der Münchner Kernstadt, insbesondere auch in den Städten und Gemeinden außerhalb der Landeshauptstadt und um den grenzüberschreitenden Verkehr.

In den dicht bebauten Kernbezirken von München findet heute bereits der Verkehr weit überwiegend im Umweltverbund statt. Dort sind zwar weitere Maßnahmen zur Verbesserung des ÖPNV notwendig, aber es geht in die richtige Richtung, auch wenn wir uns oft mehr Geschwindigkeit und Mut bei der Umsetzung wünschen würden. In diesem Bereich ist die Nachfrage so hoch, dass perspektivisch flächendeckend ein gutes Angebot mit der Schiene möglich ist. Die Voraussetzungen hierfür sind mit dem Tramausbau auch gelegt.

Im dünner besiedelten Bereich beidseits der Münchner Stadtgrenze sind die Voraussetzungen andere. Während die Bevölkerungsdichte abnimmt und damit auch das ÖV-Angebot weniger dicht sein kann, wird gleichzeitig dem Autoverkehr mehr Platz eingeräumt, beispielsweise stellt die Allgemeinheit kostenlos

zielnahe Auto-Abstellplätze im Öffentlichen Raum bereit. Ideen vieler neuer U-Bahn-Strecken mögen auf dem Stadtplan gut aussehen, bezahlbar sind sie nicht – und aufgrund der zeitlichen Perspektive sind sie zumindest flächendeckend gesehen auch wirkungslos.

Wie unter diesen Rahmenbedingungen die Verkehrswende erfolgreich sein kann, welche Ideen wir für sinnvolle Bausteine haben, was auszuprobieren wäre, das wollen wir gerne gemeinsam beim PRO BAHN-Treff am 2. Juni ab 19 Uhr in Baldham besprechen. Bitte möglichst bis 31. Mai anmelden zwecks Platzreservierung (muenchen@pro-bahn.de).

Andreas Barth

---

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](mailto:pbp-redaktion@muenchen.pro-bahn.de) erreichbar, die Abonnentenverwaltung über [pbp-abo@muenchen.pro-bahn.de](mailto: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

So. 04.06., Do. 08.06., So. 11.06., Do. 15.06., So. 18.06., So. 25.06. 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/>.

Mi. 07.06. 18:00 Uhr; Freilassing, Restaurant DaGigi; Jahreshauptversammlung **Verkehrsforum Berchtesgadener Land und Rupertiwinkel**. Weitere Informationen: <https://verkehrsforum-bgl.de/>

Di. 13.06 18:30 Uhr; München, TU München, Vorhoelzer Forum, 5. Stock, Arcisstr. 21; **Vortrag** in der Reihe „Der öffentliche Verkehr in der digitalen Transformation der Stadt“: B. Könecke, DB Regio Bus: „Neuerungen bei Bus-Linienverkehren“; Veranstalter: Stadtwerke München u. Lehrstuhl f. Raumentwicklung; Info: <https://www.arc.ed.tum.de/re/kolloquium-verkehr/>.

---

## 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](https://www.pro-bahn.de/bayern/index_termin.htm).

- Fr. 02.06 19 Uhr; Achtung, ausnahmsweise Präsenztermin (Anmeldung erforderlich): Baldham, Restaurant „Poseidon“, Kastanienweg 8 (gegenüber Bahnhof); **PRO BAHN Treff Region München**: Info und Anmeldung: [muenchen@pro-bahn.de](mailto:muenchen@pro-bahn.de) und S. 10.
- Mi. 07.06. 19 Uhr; München (Geschäftsstelle) und Videokonferenz; **PRO BAHN Treff Oberbayern**; Info zu Einwahldaten: [oberbayern@pro-bahn.de](mailto:oberbayern@pro-bahn.de)
- Mi. 21.06. 19 Uhr; München (Geschäftsstelle) und Videokonferenz; **PRO BAHN Treff Oberbayern**; Info zu Einwahldaten: [oberbayern@pro-bahn.de](mailto:oberbayern@pro-bahn.de)
- Mo.26.06. 19:30 Uhr; Videokonferenz; **PRO BAHN Treff Augsburg**: D. Ackers, VDV eTicket Service: „Digitales D-Ticket zwischen Politik und ÖPNV-Landschaft“; Info zu Einwahldaten: [errol.yazgac@pro-bahn.de](mailto:errol.yazgac@pro-bahn.de), [https://www.pro-bahn.de/bayern/termin\\_zeigen.php?app=aus](https://www.pro-bahn.de/bayern/termin_zeigen.php?app=aus)
- Mi. 28.06. ab 19 Uhr; : München, Wirtshaus im „Braunauer Hof“, Frauenstr. 40, München; **Stammtisch**.
- Do. 29.06. ab 19 Uhr; Garmisch-Partenkirchen, Restaurant „El Greco“, Bahnhofstraße 24, Garmisch-Partenkirchen; **Treffen der Regionalgruppe Oberland**; Info: [Norbert Moy \(n.moy@bayern.pro-bahn.de\)](mailto:n.moy@bayern.pro-bahn.de)
- Mo.03.07. bis Fr. 07.07.; Videokonferenz (Vortragsreihe); **Aktionswoche „Bahnwoche 2023“** „Mehr Bahn – auch in Bayern“; Info: [oberbayern@pro-bahn.de](mailto:oberbayern@pro-bahn.de) und S. 2.
- Mi. 05.07. 19 Uhr (Termin unter Vorbehalt, eventuell diesmal nur Videokonferenz); München (Geschäftsstelle) und Videokonferenz; **PRO BAHN Treff Oberbayern**; Info zu Einwahldaten: [oberbayern@pro-bahn.de](mailto:oberbayern@pro-bahn.de)
- Fr. 07.07. 19 Uhr (Termin unter Vorbehalt); Videokonferenz; **PRO BAHN Treff Region München**, Info und Einwahldaten: [muenchen@pro-bahn.de](mailto:muenchen@pro-bahn.de)
- Die Vorträge der „Bahnwoche 2023“ werden nach Möglichkeit so terminiert, dass es keine Terminkonflikte mit den regulären Treffen am 05.07. und am 07.07. gibt. Sollte jedoch ein Vortrag der „Bahnwoche 2023“ nur zur Zeit eines regulären Treffens möglich sein, so wird dieses Treffen verschoben.