

# PRO BAHN *Post*

---

 Rundbrief von PRO BAHN Oberbayern
 

---

Oktober 2023



Am 15. September fand eine Sonderfahrt des bayerischen Wirtschaftsministeriums mit einem Wasserstoffzug statt. Der Zug soll ab Mitte nächsten Jahres 30 Monate lang auf den Strecken zwischen Augsburg und Füssen sowie Augsburg und Peißenberg getestet werden. In anderen Bundesländern hat man sich bereits nach Prüfung der Wasserstofftechnologie für den kostengünstigeren batterieelektrischen Antrieb entschieden. Bild: Siemens Mobility

- 
- 21. Oktober 2023: Landesversammlung in München – *Seite 2*
  - Kurznachrichten – *Seite 2*
  - Wasserstoffantrieb im Schienenverkehr – *Seite 4*
  - S-Bahn nach Geretsried – *Seite 6*
  - Tutzingen oder die Suche nach Gleis 25 – *Seite 7*
  - Rumänien mit dem Zuge – *Seite 9*

*Samstag, 21. Oktober 2023*

## **Landesversammlung in München**

Die diesjährige Mitgliederversammlung von PRO BAHN Bayern findet statt am Samstag, 21. Oktober 2023 um 11:15 Uhr im Kulturzentrum „Giesinger Bahnhof“, Giesinger Bahnhofplatz 1, 81539 München.

Die Versammlung beginnt um 11:15 Uhr mit einem Vortrag zum Thema „Bahnausbau Großraum München: Herausforderungen und Perspektiven“. Die Bereichsleiter Michael Hatzl und Mathias Beck der DB Netz AG stellen den aktuellen Stand der Projekte für den Bahnausbau um München vor.

Nach einer Mittagspause von 13 bis 14 Uhr findet von 14 bis 17 Uhr die eigentliche Mitgliederversammlung von PRO BAHN Bayern statt. Ein wichtiger Tagesordnungspunkt ist die Neuwahl des Landesvorstands. Die vollständige Tagesordnung ist in der Einladung zu finden, die Mitte September an die Mitglieder von PRO BAHN Bayern verschickt wurde sowie unter [https://www.pro-bahn.de/bayern/termin\\_show\\_one.php?id=2629&app=all](https://www.pro-bahn.de/bayern/termin_show_one.php?id=2629&app=all).

Für die Teilnahme am Mittagessen und die Planung der Pausenverpflegung wird um eine Anmeldung gebeten. In der Einladung ist beschrieben, wie die Anmeldung zum Mittagessen im Restaurant des Kulturzentrums erfolgt.

## **Kurznachrichten**

### **PRO BAHN Stammtisch in München ab Oktober in neuem Lokal**

Nach dem Sommer im „Wirtshaus im Braunauer Hof“ wechselt der PRO BAHN Stammtisch in München ab Oktober erneut das Lokal, da auch mit zwei Monaten Vorlauf keine Reservierungen im bisherigen Lokal mehr möglich waren. Ab Oktober findet der Stammtisch also im „Restaurante Portugal“, Friedenstraße 26a/Ecke Mühldorfstraße statt (<http://restaurante-portugal-muenchen.de/>). Das neue Lokal ist etwa 500 m vom Ostbahnhof entfernt, auf der Seite zum Werksviertel – also sozusagen auf der „Rückseite“ des Ostbahnhofs. Der Stammtisch am 27. September findet noch im „Wirtshaus im Braunauer Hof“ in der Frauenstraße 40 statt, der erste Stammtisch im „Restaurante Portugal“ ist am 25. Oktober.

### **Endlich Planfeststellungsbeschluss Münchner Westtangente**

Die Stadtwerke München (SWM) haben den Planfeststellungsbeschluss für den ersten Bauabschnitt der Tram-Westtangente von der Regierung von Oberbayern erhalten (<https://www.swm.de/presse/pressemitteilungen/2023/09-2023/mvg-tramwesttangente-planfeststellungsbeschluss>). Zur Zeit ist geplant,

dass der erste Teil der Strecke zwischen Agnes-Bernauer-Straße in Laim und Ammerseestraße an der Grenze zu Hadern Ende 2025 in Betrieb geht. Ende 2028 will man den Romanplatz in Nymphenburg mit der U-Bahn-Station Aidenbachstraße in Obersendling verbunden haben. Der erste Versuch der Vorplanung für die Westtangente begann bereits 2010, Absichtserklärungen gibt es seit über 30 Jahren. Weitere Infos gibt es beim Tramreport (<https://www.tramreport.de/2023/09/03/pfb-tram-westtangente-ist-da/>).

### **PRO BAHN fordert Verbesserungen beim Reservierungssystem**

PRO BAHN hat die Mängel des Reservierungssystems im Fernverkehr der Deutschen Bahn analysiert und schlägt in einem Positionspapier Lösungen zur Abhilfe vor (Pressemitteilung mit Link zum Positionspapier unter [https://www.pro-bahn.de/presse/pm\\_bv\\_show.php?id=485](https://www.pro-bahn.de/presse/pm_bv_show.php?id=485)). Gefordert wird u.a. die Wiedereinführung der einmaligen Umbuchungsmöglichkeit bei Reservierungen. Wer umplant, muss derzeit ein zweites Mal zum vollen Preis reservieren. Erlaubt man Umbuchungen, werden auch wieder die Plätze frei und reservierbar, die von Kunden, die umbuchen nicht genutzt werden.

### **Kein Deutschlandticket als Jobticket für bayerische Staatsdiener**

Mitarbeitende von Unternehmen und Behörden können das Deutschlandticket als Jobticket erhalten. Voraussetzung dafür ist aber, dass der Arbeitgeber sich an den Kosten beteiligt. Andere Bundesländer wie Schleswig-Holstein und Baden-Württemberg bieten das für ihre Angestellten und Beamten an, die Städte Nürnberg und München übernehmen den Ticketpreis sogar zur Hälfte oder komplett. Der Freistaat Bayern hingegen weigert sich bisher, seinen Mitarbeitenden diese Wertschätzung entgegenzubringen. PRO BAHN fordert in einer Pressemitteilung ([https://www.pro-bahn.de/bayern/presse\\_show\\_bayern.php?id=1133](https://www.pro-bahn.de/bayern/presse_show_bayern.php?id=1133)), dass auch der Freistaat seinen Beamten und Angestellten das Deutschlandticket als Jobticket ermöglicht – zum wiederholten Male hinkt Bayern anderen Bundesländern und Städten und Gemeinden hinterher.

### **Umbau der Haltestelle Silberhornstraße**

Der Tegernseer Platz an der Haltestelle Silberhornstraße soll umgestaltet werden und ein neuer Radweg gebaut werden. In der Beschlussvorlage für die Sitzung des Stadtrates am 19. September sollte am stark frequentierten Knotenpunkt Silberhornstraße – einem der zwei wichtigsten Verbindungen zwischen U-Bahn und Trambahn – ein U-Bahn-Zugang zugunsten des Radwegebaus geschlossen werden. Die Nachteile, die für die Wegeführung und insbesondere für umsteigende Fahrgäste entstehen, wären gravierend. Neben der jetzt schon hohen Auslastung ist durch geplanten weiteren ÖPNV-Ausbau mit einer Zunahme der Ein-, Aus- und Umsteiger zu rechnen. Der Wegfall des Zugangs würde in der Relation aus der Innenstadt zu den nach Süden fahrenden Trambahnen zu einer bisher nicht notwendigen Gleisquerung führen und

damit eine potenzielle Unfallgefahr schaffen. PRO BAHN und der Arbeitskreis Attraktiver Nahverkehr im Münchner Forum setzen sich im Sinne der Verkehrswende für eine großzügigere Umgestaltung der Platzfläche ein, so dass den Interessen von Fußgängern, Radfahrern und Fahrgästen entsprochen wird (<https://www.pro-bahn.de/muenchen/presse/20230918.html>). Der Bauausschuss des Stadtrates hat am 19. September eine Entscheidung zum Umbau des Tegernseer Platzes jedoch vertagt, so dass nun die Chance für weitere Beratungen und die Prüfung von weiteren Varianten besteht. Sinnvoll wäre z.B., die Trambahngleise insgesamt nach Südosten zu verschieben, wenn sowieso ein Planfeststellungsverfahren erforderlich wird. Damit wäre dann ausreichend Platz, sowohl für den Fahrradwegebau als auch für eine ausreichend breite Tram-Haltestelle inklusive Zugang zur U-Bahn.

### **Landtagswahl Bayern – Wahlprüfsteine von PRO BAHN**

Die Frage, welche Partei man bei der bayerischen Landtagswahl am 8. Oktober wählen soll, muss natürlich jeder für sich selbst beantworten. Der Landesverband Bayern von PRO BAHN hat sich aber von den Parteien ein paar Fragen zu ihren verkehrspolitischen Absichten beantworten lassen, und hofft, dass die Antworten eine kleine Entscheidungshilfe sind. Fragen wurden gestellt zur Verwendung von Landesmitteln für den Angebotsausbau und die Infrastruktursanierung, zur ÖPNV-Strategie im ländlichen Raum, zu Deutschlandticket und Bayerntarif, Reaktivierungen, Barrierefreiheit, Elektrifizierungsprojekten und zur S-Bahn München. Die Antworten wurden anonymisiert und durch den Landesausschuss des Landesverbands bewertet und nach Schulnoten geordnet. Im Schulnotensystem kamen dabei Gesamtwerte zwischen 1,9 und 3,8 heraus. Mit einer Note von 1,9 führen die Grünen knapp vor der SPD mit 2,2. Die FDP folgt abgeschlagen mit 3,4 knapp vor der AfD mit 3,6 und CSU und Freie Wähler mit jeweils 3,8. In der Pressemitteilung ([https://www.pro-bahn.de/bayern/presse\\_show\\_bayern.php?id=1132](https://www.pro-bahn.de/bayern/presse_show_bayern.php?id=1132)) kommt man durch Klick auf die einzelnen Themenbereiche zu den Fragen und Antworten sowie jeweils zur Einzelbewertung durch PRO BAHN.

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

### *Pressefahrt des bayerischen Wirtschaftsministeriums*

## **Wasserstoffantrieb im Schienenverkehr**

Am 15. September fand eine Sonderfahrt des bayerischen Wirtschaftsministeriums mit einem Wasserstoffzug statt. PRO BAHN kritisiert den Fokus der bayerischen Politik auf den Wasserstoffantrieb im Schienenverkehr und stuft diese Sonderfahrt als kostspieligen und unnützen Fototermin ein. Andere Bundesländer wie Niedersachsen haben schon vor mehr als vier Jahren einzelne Züge mit

Wasserstoff in Betrieb genommen und getestet und aus den Erfahrungen die Erkenntnis gewonnen: Wasserstoff ist nicht sinnvoll auf der Schiene. Jetzt in Bayern einen einzelnen Wasserstoffzug vorzustellen, während Schleswig-Holstein gerade mit der Inbetriebnahme von 55 batterieelektrischen Zügen beginnt, zeigt nur, wie weit mittlerweile Bayern der Entwicklung hinterherhinkt.

PRO BAHN fordert die Landespolitik auf, endlich für die Elektrifizierung des Bahnnetzes im Allgäu zu sorgen. Anstelle eines einzelnen Wasserstoffzuges auf einem Teilabschnitt der Strecke Augsburg–Geltendorf–Weilheim–Schongau könnte schon heute der gesamte Zugverkehr dort batterieelektrisch erfolgen. Auch für Augsburg–Füssen, die andere Einsatzstrecke des Wasserstoffzuges ist batterieelektrischer Betrieb schnell möglich.

Der Markt hat sich bereits klar entschieden: Wasserstoff ist für die Mobilität in Bayern nicht relevant. Nur mit viel Steuergeld können noch „Pilotprojekte“ durchgeführt werden, die keine Bedeutung haben, außer kostspielig erkaufte Fototermine zu ermöglichen. Wasserstoff ist rar, teuer und nur mit hohen Verlusten erzeugbar. Er muss den Sektoren vorbehalten bleiben, in denen es keine Alternative gibt. Im Verkehr gibt es dagegen bewährte Lösungen auf der Schiene und auf der Straße.

Andere Bundesländer wie Niedersachsen, Schleswig-Holstein und Baden-Württemberg sind viel weiter als Bayern und haben die Wasserstofftechnologie geprüft und festgestellt, dass die Zukunft dem batterieelektrischen Betrieb gehört. Ausschlaggebend dabei war, dass auf Teilstrecken oder in Bahnhöfen bereits Oberleitungen vorhanden sind, an denen die Züge aufladen können. Vorhandene Oberleitungsanlagen können bei Bedarf leicht verlängert werden, ohne dass zusätzliche Energieversorgungsinfrastruktur geschaffen werden muss und mit den Batterien können die Lücken zwischen den elektrifizierten Abschnitten überbrückt werden. Für den Betrieb von Wasserstoff-Hybrid-Zügen wäre dagegen eine entsprechende Tankstelleninfrastruktur beziehungsweise Produktionsstandorte für grünen Wasserstoff zu errichten gewesen. Auch der Markt und Nutzfahrzeughersteller teilen diese Ansicht. Eine aktuelle Studie in Baden-Württemberg hat ergeben, dass Wasserstoffbetrieb knapp das doppelte des batterieelektrischen Betriebs kostet.

In Schleswig-Holstein wurden innerhalb von vier Jahren gezielt Oberleitungsseln nachgerüstet und der batterieelektrische Betrieb beginnt nun in den nächsten Monaten. Bayern muss endlich auch Tempo bei der Elektrifizierung aufnehmen. Mit der gleichen Ambition und Geschwindigkeit wie in Schleswig-Holstein fahren alle Züge im Allgäu ab der nächsten Ausschreibung elektrisch.

Bei der hohen Geschwindigkeit der anderen Länder und gleichzeitigem bayerischen Nichtstun besteht auch die Gefahr, dass die für die Elektrifizierung des bayerischen Bahnnetzes vorgesehenen Bundesmittel in andere Länder fließen.

Als kleinen Trost sieht PRO BAHN, dass die negativen Auswirkungen auf den täglichen Betrieb überschaubar bleiben, wenn ein einzelnes Wasserstofffahrzeug zusätzlich eingesetzt wird.

Für Bayern hat PRO BAHN eine konkrete Betrachtung aller Eisenbahn-Nahverkehrslinien durchgeführt, mit dem Ergebnis, dass die komplette Elektrifizierung kurzfristig und mit wenig Aufwand möglich ist. Die Ergebnisse dieser Betrachtung sind im Internet unter <https://www.pro-bahn.de/bayern/elektrifizierung/> dargestellt. Dort wird auch auf die Bedeutung von Wasserstoff und die industriepolitischen Aspekte eingegangen. Angesichts dieser Ergebnisse weiterhin Steuergelder in die Wasserstofftechnologie zu pumpen, ist eine Themaverfehlung.

Statt teurer Experimente muss jetzt mit Elektrifizierungsmaßnahmen gestartet werden, um mit Oberleitung und Batterien den gesamten bayerischen Schienenpersonennahverkehr elektrisch zu bewältigen.

Lukas Iffländer

## **S-Bahn nach Geretsried: Niemand weiß, ob und wann sie kommt**

Seit mehr als 30 Jahren bemüht sich die Stadt Geretsried um einen Anschluss an das S-Bahn-Netz. Offiziell begonnen hat alles mit einer Machbarkeitsstudie des Freistaats im Jahr 1992. Das Raumordnungsverfahren wurde zwischen 2002 und 2004 durchgeführt mit positivem Ergebnis. 2004 hatte der Geretsrieder Stadtrat unter der Führung der sehr engagierten Bürgermeisterin Cornelia Irmer alle Grundsatzbeschlüsse einstimmig gefasst und damit den Weg für die Umsetzung freigemacht. So sah die Zeitplanung damals aus: Nach Abschluss von Raumordnungsverfahren und Nutzen-Kosten-Untersuchung wird bis Ende 2006 die Ausführungsplanung durchgeführt. Die DB stellt eine Wirtschaftlichkeitsrechnung auf und schließt einen Bau- und Finanzierungsvertrag. Nach Abschluss des Planfeststellungsverfahrens bis Ende 2007 könnten Gleise und Bahnhöfe bis Ende 2009 fertiggestellt sein.

2011 startete also das erste Planfeststellungsverfahren. Im Jahr 2012 wurde dann folgender Zeitplan veröffentlicht: 2013 schließt das Eisenbahnbundesamt (EBA) das Planfeststellungsverfahren ab. Der Bau der S-Bahn sollte dann von 2015 bis 2018 erfolgen. Kosten des Projekts: 114 Mio Euro.

Doch dann gab es vier Initiativen, die das Projekt massiv bekämpften, allen voran auch die Stadt Wolfratshausen, die allen Untersuchungen zum Trotz auf eine Tieferlegung der Gleise in Wolfratshausen bestand und sich damit durchsetzte. Eilfertig verwarf man dann die gesamte Planung und setzte neu an, ein neu-

es Planfeststellungsverfahren wurde aufgesetzt. Erst im Jahr 2020 wurden die Pläne mit tiefergelegtem Bahnhof in Wolfratshausen erneut zur Anhörung ausgelegt, die Fertigstellung wurde für das Jahr 2028 angekündigt. Die Kosten wurden jetzt mit 167 Millionen veranschlagt.

Änderungen wurden bis vor kurzem eingebracht: Erst im Februar 2023 wurden nochmals geänderte Pläne zur Anhörung ausgelegt. Die genannten Änderungen ergeben sich aus Straßenbaumaßnahmen entlang der Bundesstraße B2.

Im September 2023 kam es zu einem Ortstermin mit Staatsminister Christian Bernreiter, MdL Martin Bachhuber und den betroffenen Kommunalpolitikern in Wolfratshausen. Das frustrierende Ergebnis: Mit einem Planfeststellungsbeschluss ist frühestens 2024 zu rechnen. Die Finanzierung für die Verlängerung der S7 ist ebenfalls ungeklärt: Der Freistaat Bayern verhandelt derzeit mit der Deutschen Bahn die Bau- und Finanzierungsverträge für das Projekt. Unterzeichnet werden können die aber erst, sobald die Planfeststellung vom EBA erfolgt ist und der Bund zugesagt hat, mindestens 75 Prozent der förderfähigen Kosten zu tragen. Ein Fertigstellungstermin wurde bei dem Ortstermin gar nicht mehr in Aussicht gestellt.

Politiker auf kommunaler und Landesebene beklagen sich zwar unisono über die wiederholte Verzögerung des Projekts. Auch hat man schon die Schuldigen ausgemacht: Das EBA wird als „trantütiger Verein“ bezeichnet, und natürlich hat auch der Bundesverkehrsminister Schuld, der die Verantwortung auf Bayern abschieben will. Verschwiegen wird, dass auch seine Vorgänger – allesamt aus Bayern – sich ebenfalls nicht für das Projekt hervorgetan haben. Und bei GVFG-Vorhaben (Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz-Vorhaben) kommt nun auch dem Land eine wichtige Rolle zu. Und ausgerechnet dieser Fördertopf ist allein schon durch das finanzielle Desaster des zweiten S-Bahn-Tieftunnels auf Jahrzehnte ausgebucht. Nur eines ist sicher: Der schwarze Peter wird noch lange hin- und hergeschoben werden. Die Bürger dürfen sich derweil in Geduld üben und entsprechende Mienen zu diesem Spiel machen.

Norbert Moy

## **Tutzingen oder die Suche nach Gleis 25**

Im August habe ich eine Schiffstour auf dem Starnberger See unternommen (siehe [http://www.myway.de/souvenirs/touren\\_2023/sts\\_schiff.html](http://www.myway.de/souvenirs/touren_2023/sts_schiff.html)). Da schaut man natürlich vorab mal in die Fahrplanauskunft. Auch wenn ich am Ende nicht so zurückgefahren bin, war auch die Fahrt von Seeshaupt über Tutzing nach München dabei. Bei einigen Verbindungen war Umsteigen in Tutzing nötig. Merkwürdig kam mir dabei vor, dass in Tutzing ein Gleis 25 für die Ankunft der Kochelseebahn angegeben wurde. Da mir der Bahnhof Tutzing

bekannt ist, weiß ich, dass es dort genau drei Gleise gibt, die an Bahnsteigkanten vorbeiführen, wobei die Gleise 2 und 3 sich einen Bahnsteig teilen.

Wie ich später herausfand, war ich Opfer eines Lesefehlers. Die Fahrplanauskunft der DB meint nicht Gleis 25, sondern Gleis 2S. Und das „S“ steht dabei wohl für „Süd“ und soll ein Hinweis sein, dass der Zug im südlichen Teil von Gleis 2 anhält. Das wäre durchaus hilfreich, wenn man das kryptische „2S“ erkennen und deuten könnte, und es auf Bahnhofsplänen auch auffindbar wäre. „2Süd“ statt „2S“ könnte sicher auch helfen. Der technische Hintergrund dabei ist, dass im Nordteil von Gleis 2 die S-Bahn wendet. Die Verwechslung mit Gleis 25 kommt auch daher, weil die DB bis vor kurzem die Gleisnummern in weißer Schrift auf dunkelblauem Hintergrund angab, wenn man die Fahrplanauskunft im Internet nutzt. Außerdem liegen „5“ und „S“ bei dem von der DB verwendeten Schrifttyp näher beieinander als bei anderen Schriften.



16:53	○ Tutzing	Gl. 25
7 Min.	> Umsteigezeit anpassen	
17:00	○ Tutzing	Gl. 1

*Ausschnitt aus einer Fahrplanauskunft der DB vom August 2023.*

Bevor ich in der Lage war, meinen Irrtum selber aufzuklären, schrieb ich eine E-Mail an den Kundendialog Bayern der DB, und an DB Station & Service. Ich fragte nach, wo denn in Tutzing Gleis 25 sei, und erkundigte mich nach dem Umsteigeweg zu Gleis 1 und ob Treppen oder Aufzüge zu berücksichtigen seien. Einen Screenshot der Auskunft mit scheinbarer Angabe von Gleis 25 fügte ich bei.

DB Station & Service antwortete recht bald, dass man, um meine Fragen zu beantworten, Informationen bei den Kollegen vor Ort anfordere. DB Regio Bayern schrieb mir, dass man mein Anliegen an DB Vertrieb weitergegeben habe. Knapp zwei Wochen später kam dann eine Antwort vom bundesweiten Kundendialog von DB Fernverkehr. Man entschuldigte sich für die lange Bearbeitungszeit und stellte fest: „Der Bahnhof in Tutzingen verfügt über lediglich drei Bahngleise.“

Auf die von mir beigefügte Grafik mit der Fahrplanauskunft wurde nicht eingegangen. Es ist sicher nicht ganz unwahrscheinlich, dass bei den bekannten Schwächen der E-Mail-Systeme der DB so etwas auf dem Weg durch die Unternehmensbereiche verloren geht. Und obwohl in Tutzing sogar einzelne ICE halten, scheint in den Tiefen des Konzerns angesichts von Bahnhöfen wie Tuttlingen, Tübingen, Metzingen, Schwetzingen und wie sie alle heißen, eine leichte Namensverwirrung zu herrschen. Falls jetzt DB Station & Service noch auf Antwort von Kollegen aus Tutzingen wartet, weiß ich nicht, ob ich von dort noch



eine abschließende oder gar aufklärende E-Mail bekomme. Sollte jemand den Namen Tutzingen als Inspiration für seine Modellbahn nutzen, bitte darauf achten, dass es dort vorbildgetreu lediglich drei Bahngleise gibt. Tutzing hat dagegen mehr als drei Gleise, außer den Bahnsteiggleisen gib es zwei weitere ohne Bahnsteige.

Nicht mehr ganz so lustig wird die Sache, wenn man sie aus Sicht der Barrierefreiheit betrachtet. Die Anzeige, wie sie im Screenshot dargestellt ist, führt selbst bei nur leichter Sehbehinderung schnell zur Verwirrung. Die DB hat zwar die ungünstige farbliche Gestaltung mit dem letzten Update der Fahrplanauskunft aufgegeben, die Gefahr 2S mit 25 zu verwechseln besteht aber weiterhin. Dass ein Kundendialog so etwas nicht bemerkt, ist unverzeihbar.

Edmund Lauterbach

## Rumänien mit dem Zug

Im September dieses Jahres bin ich mit dem Zug nach Rumänien gefahren. Das Land liegt zwischen dem Schwarzen Meer und der ungarischen Tiefebene, und ist eines der wenigen europäischen Länder, die noch eigene Nachtzüge betreiben.

Der Weg nach Rumänien führt zunächst über Österreich und Ungarn. Bis nach Ungarn hinein verlief die Fahrt problemlos. In Budapest musste ich vom Bahnhof Kelenföld zum Bahnhof Keleti fahren, was mit der U-Bahn problemlos möglich ist. Ich musste mir auch wegen des U-Bahn-Fahrscheins keine Gedanken machen. Die U-Bahn ist für EU-Bürger ab 65 Jahren kostenlos, im Umkehrschluss bedeutet das allerdings, dass ältere Türken, Araber und Engländer bezahlen müssen.

Meinen gebuchten Nachtzug hatte ich aufgrund einer Verspätung nicht mehr erreicht, so musste ich den Nachtzug um 22.45 Uhr statt um 19.10 Uhr nehmen, der meinen Umsteigebahnhof Braşov (Kronstadt) allerdings fahrplanmäßig erst um 15 Uhr statt um 8.40 Uhr erreichte. Auch dieser Zug hatte Verspätung, allerdings konnte der Schaffner nicht sagen, zu welcher Zeit wir Braşov erreichen. Ansagen im Zug gab es keine, auch über Smartphone waren keine Informationen verfügbar, dieser Zug war einfach nicht auffindbar. Teilweise fuhr der Zug nur mit geringer Geschwindigkeit, Langsamfahrstellen sind beileibe keine deutsche Spezialität.

In Braşov war noch einmal Umsteigen angesagt, wobei gerätselt werden durfte, wann der Zug von Braşov zum Zielort Zarnesti fuhr. Das Internet sagte 16.17 Uhr, die Anzeigetafel im Bahnhof Braşov und andere Auskünfte sagten 16.05 Uhr. 16.06 Uhr betrat ich den Bahnsteig und sah, dass noch Leute auf den Zug warteten, der Zug fuhr kurz darauf ein.

Die Rückfahrt von Bukarest nach Nürnberg war von der Verbindung her einfach.

Der Nachtzug fuhr von Bukarest nach Wien, von dort fuhr der ICE weiter nach Nürnberg. Die Fahrt sollte gut 24 Stunden dauern. Allerdings arbeiten rumänische Fahrdienstleiter auch nicht fehlerfrei, und so gerieten wir aufgrund einer vermutlich falsch gestellten Weiche nach Coslariu statt weiter nach Norden Richtung Cluj-Napoca (Klausenburg) zu fahren. Der Zug hielt an, die Eisenbahner waren zunächst ratlos, fassten aber schnell den Entschluss, die Stimmung dadurch zu verbessern, dass man der arg gescholtenen Minderheit der Raucher das Rauchen auf dem Schotter zum Gegengleis erlaubte (einen Bahnsteig gab es an diesem Gleis nicht). Später wendete die Lok über dieses Gegengleis, um die Fahrtrichtung zu wechseln. Sodann ging es in umgekehrter Wagenreihung weiter nach Cluj-Napoca. Aufgrund der bei dieser Irrfahrt entstandenen Verspätung endete der Zug dann außerplanmäßig in Budapest. Der Takt zum nächsten EC nach Wien wurde leider knapp verpasst, so dass ein Aufenthalt von knapp 50 Minuten in Budapest erforderlich war.

Ich konnte den zwei Stunden später verkehrenden ICE von Wien nach Nürnberg erreichen. Da die Deutsche Bahn den Kollegen in Rumänien nicht nachstehen wollte, gab es kurz vor Nürnberg noch eine Weichenstörung, so dass ich Nürnberg mit dreistündiger Verspätung erreichte.

Es gehört leider schon ein großer Idealismus dazu, eine Bahnfahrt nach und durch Rumänien zu machen. Die dort verkehrende Eisenbahn ist durch Stolperakte, viele Langsamfahrstellen und undurchsichtige Auskünfte geprägt. Nur um ein Beispiel zu nennen. Auf der gut ausgebauten und stark frequentierten Strecke zwischen Braşov und Bukarest fahren zwar viele Züge, aber am Schalter und am Automaten sind Fahrkarten für eine Fahrt am gleichen Tag nicht erhältlich. Nur auf der Anzeigetafel erscheinen die offensichtlich zweistündlich verkehrenden Züge einer Privatbahn, die Fahrkarten verkauft der Schaffner der Gesellschaft nur im Zug.

Die Bahnhöfe sind durchaus modern, und im Bukarester Nordbahnhof und im Hauptbahnhof von Braşov fühlt man sich sicherer als in einem deutschen Großstadtbahnhof. Zu erkennen war, dass an den Langsamfahrstellen Arbeiten zu sehen waren, so dass die Hoffnung besteht, dass die rumänische Bahn auf den Hauptachsen künftig schneller ist.

Was Mitteleuropäern allerdings auf den Magen schlägt, ist die Organisation des Schienenverkehrs. Warum werden bestehende Verbindungen (der Zug von Bukarest nach Wien) nicht im Internet angezeigt oder warum gibt es keine Ansagen, wie viele Minuten der Zug Verspätung hat. Des Weiteren versteht der Mitteleuropäer nicht, warum die Privatbahn auf der elektrifizierten Strecke von Braşov nach Bukarest Dieselizege einsetzt.

Auch im internationalen Verkehr ist noch viel Luft nach oben. Auf der Strecke von Bukarest nach Budapest klafft eine Elektrifizierungslücke zwischen Cluj-

Napoca und der ersten ungarischen Stadt. Das bedeutet zweimaligen Lokwechsel auf dieser Verbindung, was den Zug ja nicht schneller macht.

Frank Lipke

## Das PRO BAHN Post-Archiv

Das Archiv der PRO BAHN-Post umfasst die Ausgaben seit November 2004. Unter [https://www.pro-bahn.de/bayern/pbp\\_archiv.htm](https://www.pro-bahn.de/bayern/pbp_archiv.htm) findet man die Titel der Beiträge mit Links zu den PDF-Files der PRO BAHN Post-Hefte, in denen der jeweilige Artikel erschienen ist.

---

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. 01.10., Di. 03.10., So. 08.10., So. 15.10., So. 22.10., So. 29.10. Obing (8:55, 10:55, 14:20, 16:20 Uhr) / Bad Endorf (9:55, 11:55, 15:20, 17:20 Uhr); **Touristikfahrten beim LEO**; Info und Anmeldung: <https://chiemgauer-lokalbahn.com/fahrplaene-und-co/fahrplaene/>.

Mi. 04.10. 18:00 Uhr; Freilassing, Restaurant DaGigi (Ecke Rupertusstr./Lindenstr.); **Verkehrsforum Berchtesgadener Land und Rupertiwinkel**. Weitere Informationen: <https://verkehrsforum-bgl.de/> unter „News“.

Do. 19.10. 19:00 Uhr; Schongau, Gasthaus Lechwirt, Lechvorstadt 2; **Arbeitskreis Fuchstalbahn** der Umweltinitiative Pfaffenwinkel. Weitere Informationen: <https://www.uip-online.de/category/arbeitskreis-fuchstalbahn/>.

---

## 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, ab Oktober „Restaurante Portugal“, München, Friedenstraße 26A (S-Bahn München Ost).

Weitere Termine und Aktualisierungen siehe [https://www.pro-bahn.de/bayern/index\\_termin.htm](https://www.pro-bahn.de/bayern/index_termin.htm).

Mi. 04.10. 19 Uhr; München (Geschäftsstelle) und Videokonferenz; **PRO BAHN Treff Oberbayern**; Info: [oberbayern@pro-bahn.de](mailto:oberbayern@pro-bahn.de)

Fr. 06.10. 19 Uhr; Videokonferenz; **PRO BAHN Treff Region München**, Info und Einwahldaten: [muenchen@pro-bahn.de](mailto:muenchen@pro-bahn.de)

Sa. 07.10. 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](https://www.pro-bahn.de/bayern/termin_show_one.php?id=2587&app=aus), Info: J. Vögele, Tel. 0171/4885149

Mi. 18.10. 19 Uhr; München (Geschäftsstelle) und Videokonferenz; **PRO BAHN Treff Oberbayern**; Info: [oberbayern@pro-bahn.de](mailto:oberbayern@pro-bahn.de)

Sa. 21.10. 11:15 Uhr; München, Stadtkulturzentrum Giesinger Bahnhof, Giesinger Bahnhofsplatz 1; **Mitgliederversammlung von PRO BAHN Bayern**; Info: S.2 und schriftliche Einladung an PRO BAHN Mitglieder.

Mi. 25.10. ab 19 Uhr; München, Gaststätte „Restaurante Portugal“, Friedenstraße 26a; **Stammtisch**.

Do. 26.10. ab 19 Uhr; Seehausen am Staffelsee, Gasthaus „Sonne“, Bahnhofstr. 22 (600m ab Bahnhof Murnau) **Treffen der Regionalgruppe Oberland**; Info: Norbert Moy ([n.moy@bayern.pro-bahn.de](mailto:n.moy@bayern.pro-bahn.de))

Mo.30.10. 19:30 Uhr; Videokonferenz; **PRO BAHN Treff Schwaben**: R. Ohler, DB Fernverkehr Angebotsmanagement: „Neue Angebote im ICE- und IC-Verkehr der DB ab Dezember 2023“; Info und 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)

Fr. 03.11. 19 Uhr; Videokonferenz; **PRO BAHN Treff Region München**, Info und Einwahldaten: [muenchen@pro-bahn.de](mailto:muenchen@pro-bahn.de)

Mi. 08.11. 19 Uhr (wegen des Feiertags am 01.11. um eine Woche verschoben); München (Geschäftsstelle) und Videokonferenz; **PRO BAHN Treff Oberbayern**; Info und Einwahldaten: [oberbayern@pro-bahn.de](mailto:oberbayern@pro-bahn.de)

- Bitte beachten Sie den geänderten Treffpunkt beim Stammtisch in München ab Oktober.