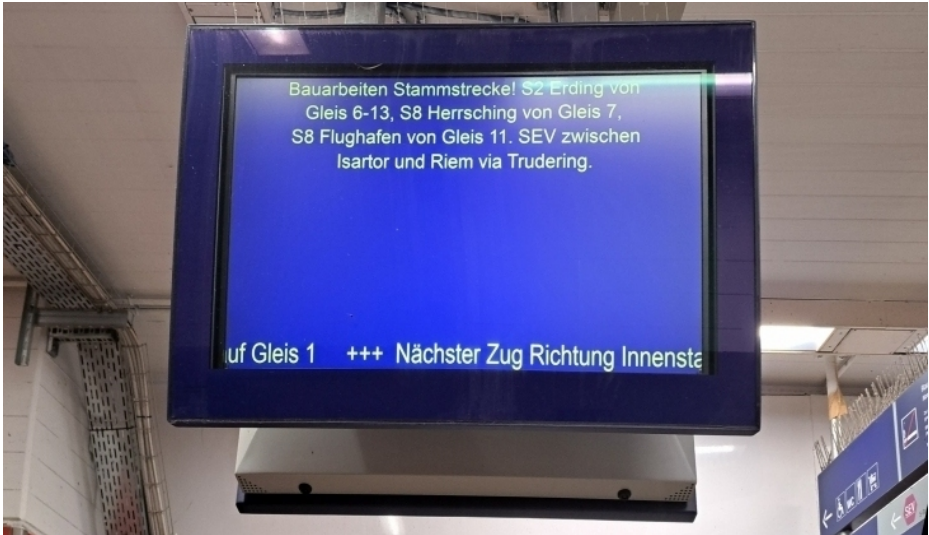


PRO BAHN *Post*

Rundbrief von PRO BAHN Oberbayern

November 2023



Fahrgastinformationen sind gerade bei Störungen und Baumaßnahmen extrem wichtig, aber häufig unzureichend und mitunter sogar irreführend, wie die hier gezeigte Anzeige vom 14. Oktober am Ostbahnhof. Am Aufnahmetag war die Stammstrecke nicht gesperrt, wie die Anzeige suggeriert, sondern nur eingeschränkter Betrieb möglich. Bild: Thomas Heldmann

- Kurznachrichten – Seite 2
- Fahrgastinformation bei Baustellen – Seite 3
- Eibseebus stellt zum Jahresende den Betrieb ein – Seite 5
- Landesversammlung 2023 – Seite 6
- Resolution der Landesversammlung 2023 – Seite 7
- Neue Buslinie Oberau–Reutte erfolgreich gestartet – Seite 9
- Leasingangebot für neue Reisezugwagen – Seite 9
- Aktuelles zur Mangfalltal-Bahn – Seite 10

Kurznachrichten

Haltestelle Silberhornstraße: Stadt will U-Bahn-Zugang weiterhin schließen

Wie bereits in der letzten PRO BAHN Post berichtet, beabsichtigt die Stadt München im Zuge der Umgestaltung des Tegernseer Platzes den westlichen U-Bahn-Zugang Silberhornstraße zu schließen. Nach Einwänden von AAN (Arbeitskreis Attraktiver Nahverkehr) und PRO BAHN (<https://www.pro-bahn.de/muenchen/presse/20230918.html>) wurde im Stadtrat die Entscheidung zwar zunächst vertagt. Am 10. Oktober hat der Bauausschuss des Münchner Stadtrates der Planung des Baureferats mit der fahrgastunfreundlichen Schließung des Zugangs jedoch zugestimmt. Der Plan, die Station als Ersatz mit einem zweiten Aufzug zur Oberfläche zu versehen, enthält jedoch einige Unsicherheiten und beseitigt nicht den durch die Schließung entstehenden Engpass bei der Umsteigekapazität und die Sicherheitsbedenken. PRO BAHN kritisiert die Zustimmung des Bauausschusses in einer Pressemitteilung und schlägt eine bessere Lösung vor (<https://www.pro-bahn.de/muenchen/presse/20230918.html>).

Fortschritt bei Elektrifizierung im Allgäu

PRO BAHN unterstützt die Pläne, die Bahnstrecke von Ulm über Kempten bis Oberstdorf vollständig zu elektrifizieren. Das bayerische Verkehrsministerium hat Ende September angekündigt, über die Planungen zwischen Ulm und Kempten hinaus nächstes Jahr auch einen Planungsauftrag für die Elektrifizierung bis Oberstdorf zu erteilen (<https://www.stmb.bayern.de/med/pressemitteilungen/pressearchiv/2023/172/index.php>). PRO BAHN fordert in seinem Strategiepaper zur Elektrifizierung (<https://www.pro-bahn.de/bayern/elektrifizierung/>) auch noch mindestens den Abschnitt zwischen Kempten und Buchloe zu elektrifizieren, da es erst dadurch möglich wird, auf den Einsatz von Dieselfahrzeugen im Allgäu vollständig zu verzichten.

Wieder einmal: Dem Messzug folgt das Chaos

Nach der Überprüfung durch den Messzug wurde am 19. Oktober ein Gleis zwischen Starnberg und Tutzing für etwa zwei Tage gesperrt. Die S-Bahnen in diesem Abschnitt wurden durch Halte von Regionalzügen und Sammeltaxen ersetzt. Die Folge: Massive Verspätungen und Ausfälle im Werdenfelsnetz. Offenbar hat die DB Netz ihre Instandhaltungsstrategie auch nach dem Unfall von Burgrain nicht von „korrektiv“ auf „präventiv“ geändert. Soll das auch in Zukunft immer so weitergehen?

Drastische Einschränkungen beim Busverkehr auch in München

Auch in München wird der Busverkehr wegen Personalmangels weiter eingeschränkt. Einzelne Linien kehren zum Normalfahrplan zurück, wobei die seit Jahren bestehende „Corona-Ausdünnung“ im Abendverkehr auf einen 20-Minuten-Takt bestehen bleibt. Bei deutlich mehr Linien kommt es aber zu neu-

en Fahrplanverschlechterungen (<https://www.mvg.de/ueber/presse-print/presse-meldungen/2023/oktober/Bus-Fahrplanaenderungen.html>). Auch im Umland gibt es weiterhin auf vielen Linien „Ersatzfahrpläne“. Wie sich der vom Münchner Stadtrat beschlossene U-Bahn-Nachtverkehr trotz Personalengpässen umsetzen lässt und welche Nebenwirkungen das dann hat, bleibt abzuwarten.

Neuerungen im Bedarfsplan Schiene

Im Gesetzgebungsverfahren zur Beschleunigung von Genehmigungsverfahren im Verkehrsbereich hat der Verkehrsausschuss des Bundestages einige Änderungen am Bedarfsplan Schiene vorgenommen. In Oberbayern wurde die „ABS/NBS Ingolstadt–München mit Anbindung Flughafen München“ in den potentiellen Bedarf aufgenommen. Hierzu gab es letztes Jahr eine „Projektidee“ von DB Netz und DB Fernverkehr. Die dort geschätzten Kosten für die Neubaustrecke (mit Flughafenanbindung) hatte das Magazin Spiegel mit 5 Mrd. Euro angegeben, wobei im Zuge des Ausbaus für den Deutschlandtakt auch ohne Neubaustrecke 1,5 Mrd. Euro prognostiziert wurden (ohne Flughafenanbindung). Dieses und weitere Projekte – u.a. die fränkische Höllentalbahn – finden sich in Drucksache 20/8922 des Bundestags (<https://dserver.bundestag.de/btd/20/089/2008922.pdf>, Schienenprojekte Seite 21/22); den gesamten Gesetzentwurf mit Anlagen aber ohne die letzten Änderungen in Drucksache 20/6879 (Bedarfsplan Schiene ab Seite 24).

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

Fahrgastinformation bei Baustellen

„Information zu S1 nach München Hauptbahnhof über Feldmoching, Abfahrt 10:12 Uhr, heute bis München Hauptbahnhof, heute mit Halt in München Hauptbahnhof, heute ohne Halt in München Hauptbahnhof, Grund dafür ist eine Umleitung.“ Das ist ein Beispiel für eine der Durchsagen, die seit mehreren Monaten auf den Bahnsteigen der S1 bei Stammstreckensperren zu hören sind.

Bezogen auf die Fahrgastinformationen bei Baustellen entsteht bei den Fahrgästen unweigerlich ein ganz bestimmter Eindruck: Es wird immer schlimmer. Das Schlimmerwerden beginnt dabei bereits bei der Organisation der Baustellen und Ersatzfahrpläne. Durch die Kombination und den Wechsel zwischen verschiedenen Bauzuständen und Fahrplänen entsteht eine Komplexität, die kaum beherrschbar ist. Offensichtlich gilt das auch für die DB selber, zumindest die Bereiche, die für Fahrgastinformationen zuständig sind. Zusätzlich zur ohnehin schon schwierigen Situation kommen dann noch Fehlinformationen und weitere Unzulänglichkeiten hinzu.

An den Stationen sind die gedruckten Informationen zur Stammstreckensper-

rung unvollständig. Und auch durch die Durchsagen wird beispielsweise nicht vermittelt, wann die S1 am Starnberger Flügelbahnhof endet, oder dass sich in vielen Fällen Umsteigen in Feldmoching in die U-Bahn empfiehlt. Stattdessen gibt die DB an, dass alle im Hauptbahnhof endenden Züge der S1 in die Haupthalle fahren („Gleis 20 bis 26“), was definitiv falsch ist.

Außer den noch kommenden zwei Wochenenden mit Einschränkungen auf der Stammstrecke wurden von der DB weitere Umleitungen am Feiertag Allerheiligen sowie am 3. November nachgereicht. Gleichzeitig ist nun die Zufahrt zum Münchner Flughafen gesperrt, was zu mehreren komplexen Ersatzfahrplänen für die S1 und die S8 mit teils deutlich verlängerter Reisezeit führt. Am Samstag hingen an den Stationen der S1 drei verschiedene Linienpläne mit Umleitungen zum Flughafen. Mangels Platz in den Vitrinen wurden sie auf die Wände der Wartehäuschen geklebt. Fahrpläne gibt es bisher nur im Internet. Der Artikel <https://kurzelinks.de/j6m3> beschreibt die Situation und hat über 20 PDF-Dateien gezählt, die zur Information über Sperrungen und Ersatzverkehre verfügbar sind. Bei den fünf Wochenendbaustellen auf der Stammstrecke im Oktober/November waren es sicher insgesamt noch etwas mehr.

Die besondere Situation beim Flughafen sind viele Fahrgäste, die etwas seltener mit der S-Bahn unterwegs sind, und natürlich Flugreisende, die mit teils großen Koffern anreisen. Wer von einer längeren Reise zurückkommt, wird von den DB-Maßnahmen wohl eher überrascht. Aber auch wer im Prinzip informiert ist, kann noch über einige „interessante“ Erlebnisse stolpern. Nicht jedem wird die Kombination des 40-Minuten-Takts zum Flughafen mit dem Wenden jeder dritten S1 in Moosach am kommenden Wochenende und an Allerheiligen gefallen, oder die Alternative der 67-minütigen Busfahrt nach Johanneskirchen. Wie sich für Reisende mit Gepäck das Umsteigen über teils weite Wege zu den Ersatzbussen, ohne Rolltreppen und mit nur wenigen Aufzügen anfühlt, kann sich jeder vorstellen.

Das Mitdenken mit den Fahrgästen ist aber bei der DB wohl nicht so beliebt. 2018 gab es auf der S1 eine „Sommerbaustelle“, bei der – auch durch Einfluss von PRO BAHN – zumindest zu spüren war, dass man die Interessen der Fahrgäste mit in die Planung und Information einbezog. Statt auf diesem Weg weiterzugehen, sind die Ersatzverkehre im Raum München seitdem immer schlechter geworden. Die Bayerische Eisenbahngesellschaft (BEG), die den Schienenpersonenverkehr „plant, finanziert und kontrolliert“, lässt die DB gewähren. Ob das Zustimmung oder Unvermögen bedeutet, bleibt etwas unklar. Über allem schwebt Minister Bernreiter, von dem eher Dienstwagenperspektive auf dem Weg zum Flughafen zu erwarten ist, als Expertise dazu, was dies alles für die Fahrgäste bedeutet.

Das wenig rücksichtsvolle Vorgehen bei Bauarbeiten und die fragwürdige Qualität der Information führen zur Frage, was in den kommenden Jahren passiert, für die die DB großflächig „Generalsanierungen“ mit langen Streckensperrungen

plant. Gerade in Südbayern wird dabei mit starken Einschränkungen gerechnet, teilweise durch weiträumige Umleiterverkehre, die Regionalzüge und sogar S-Bahnen verdrängen.

Edmund Lauterbach

Eibseebus stellt zum Jahresende den Betrieb ein

Zu wenig Fahrer, zu viele Fahrgäste und geringe Einnahmen machen der Eibsee-Verkehrsgesellschaft (EVG) den Garaus. Das Ende kommt in Raten: Schon zum 1. Oktober hat die EVG ihren Fahrplan wegen Fahrermangel auf einen Zweistundentakt ausgedünnt. In der ÖPNV-Kommission des Landkreises wurde nun der zweite Paukenschlag verkündet: Die EVG lässt sich zum Jahresende von der Verkehrspflicht entbinden und stellt den Betrieb ein. An mangelnder Nachfrage lag es sicher nicht: Das Online-Portal „DB-Mobil“ bewarb die Tour mit dem Eibseebus als einen von bundesweit sieben schönsten Ausflügen in die Berge, auch bei „reisetopia.de“ schaffte es der Eibseebus unter die „sechs besten Ziele mit dem Deutschlandticket“. Der Ansturm auf den im Stundentakt fahrenden Bus sorgte für viel Frust bei Fahrgästen, die angesichts überfüllter Busse zurückblieben und vor allem beim Personal, das schlimmen Beschimpfungen ausgesetzt war.

Gerade der letzte Umstand verstärkte dazu noch den Fahrermangel bei der EVG. Mit dem Deutschlandticket verschlechterte sich auch die Einnahmesituation des Unternehmens: Da für die Einnahmezuteilung die Fahrgastzahlen von 2019 herangezogen werden, standen dem erhöhten Aufwand im Grunde weniger Einnahmen gegenüber. Auch der Versuch, durch den Vertrieb von Deutschlandtickets die eigene Einnahmesituation zu verbessern, scheiterte an der Regelung, dass Vertriebsprovisionen für die Unternehmen ausgeschlossen wurden.

Jetzt steht der Landkreis vor der Aufgabe, ab dem 1.1.2024 einen Busverkehr zum Eibsee zu organisieren, für die ersten drei Monate mittels einer Interimsvergabe, bevor dann am 1.4.2024 ein reguläres Vergabeverfahren den neuen Betreiber in Verkehr setzen soll. Den zu finden, dürfte angesichts der schwierigen Rahmenbedingungen nicht einfach sein. Mittel- und langfristig denkt man im Landratsamt an eine Kombinationslösung mit der Bayerischen Zugspitzbahn (BZB). Es wird untersucht, mit welchem Aufwand sich eine Taktverdichtung auf der BZB realisieren lässt. In der BZB gilt das Deutschlandticket übrigens nur bis Grainau, ab Grainau wird das Verkehrsangebot nicht mehr als ÖPNV, sondern als touristischer Verkehr eingestuft. Das wird dann auch beim künftigen Eibseebus so sein, d.h. der „Geheimtipp“ Eibsee wird nicht mehr mit dem Deutschlandticket zu erreichen sein.

Das Beispiel Eibseebus zeigt, zu welchen disruptiven Verwerfungen eine tiefgreifende Änderung im Tarifsistem führen kann. Zu lange hatte man aber auch

an überkommenen Strukturen festgehalten und sich zum Beispiel dem Thema Tarifverbund oder dem Ausbau der ÖV-Angebote verweigert. Das Thema Fahrermangel betrifft die gesamte Branche und gefährdet ganz massiv die Ziele der Verkehrswende. Am Touristenhotspot Eibsee wird das Dilemma besonders deutlich: Parkplätze und Zufahrtstraße sind regelmäßig mit Autos verstopft, die Angebote von BZB und Eibseebus nur im Stundentakt können die Nachfrage nicht bedienen. Wenn nach der Fertigstellung der Straßentunnels im Loisachtal „endlich“ freie Fahrt für die Münchner SUVs besteht, wird der Eibsee völlig überrollt werden. Ob der Halbstundentakt auf der Werdenfelsbahn oder auf der BZB bis dahin realisiert ist, darf bei dem aktuellen Ausbautempo bezweifelt werden.

Norbert Moy

Landesversammlung 2023

Am 21. Oktober fand die 33. Mitgliederversammlung von PRO BAHN Bayern im Kulturzentrum „Giesinger Bahnhof“ in München statt.

Im Gastvortrag am Vormittag vor der eigentlichen Versammlung gaben die Bereichsleiter Michael Hatzl und Dr. Mathias Beck der DB Netz AG einen Überblick über den aktuellen Stand einzelner Projekte für den Bahnausbau um München (siehe auch <https://www.bahnausbau-muenchen.de/>), aber auch über die Rolle von DB Netz innerhalb der Akteure beim Bahnausbau, wobei die Vorgaben für die Projektplanung von der Politik zu kommen hätten.

Der Bericht des Landesvorstands umfasste neben den umfangreichen regionalen Aktivitäten das Strategiepapier zur Elektrifizierung in Bayern, das auf großes Interesse gestoßen ist und dessen Inhalte vom Ministerium weitgehend bestätigt wurden. Weitere überregionale Aktivitäten betrafen z.B. die ÖPNV-Strategie Bayern, wo PRO BAHN als Fahrgastvertretung eingebunden war oder die Bahnwoche 2023; die hochinteressanten Vorträge können noch unter <https://www.pro-bahn.de/oberbayern/bahnwoche2023/> eingesehen werden. Erwähnenswert sind noch die vielen regelmäßigen Publikationen und Veranstaltungen von PRO BAHN in Bayern und die Ehrung des 2020 verstorbenen Gründungsvorsitzenden von PRO BAHN Bayern, Dr. Matthias Wiegner, mit dem Bayerischen Eisenbahnpreis. Sehr erfreulich war die Reichweite der 27 veröffentlichten Pressemitteilungen und die vielen Anfragen von Fernsehen und Rundfunk. Die Resolution der Landesversammlung 2022 mit der Forderung nach Nachbesserung hinsichtlich der Barrierefreiheit bei der Ausschreibung des Liniensterns Mühldorf wurde erfolgreich umgesetzt.

Der Schatzmeister Timm Kretschmar berichtete über eine gute Kassenlage. Der extrem hohe Einnahmeüberschuss im Jahr 2022 kam jedoch durch eine Fehlüberweisung durch den Bundesverband zustande, die in 2023 durch geringere

Beitragsweiterleitungen kompensiert wird. Die Feststellung der Gemeinnützigkeit erfolgte am 31.1.2023 für weitere drei Jahre. Die Kassenprüfer Andreas Loch und Christian Maschlone empfahlen die Entlastung des Vorstands, die einstimmig bei Enthaltung des Vorstandes erfolgte.

Bei der Wahl der Vorsitzenden von PRO BAHN Bayern wurde Dr. Lukas Iffländer einstimmig in seinem Amt bestätigt. Als stellvertretende Vorsitzende wurden Norbert Moy und der bisherige Beisitzer Marco Kragulji gewählt. Timm Kretschmar wurde in seinem Amt als Schatzmeister bestätigt. Der bisherige Stellvertreter Jörg Lange kandidierte als Beisitzer und wurde zusammen mit Siegfried Lemmer und Jörg Schäfer als Beisitzer gewählt. Die neuen Kassenprüfer sind Christian Maschlone und Karl Ewald, Ersatzkassenprüfer ist Uwe Wiesel.

Im Anschluss wurde die von Andreas Barth und Lukas Iffländer erarbeitete Resolution zu den Korridorsperrungen während der von der DB geplanten General-sanierungen in den nächsten Jahren vorgestellt. Da diese Sperrungen wegen der Umleiterverkehre großräumig zu gravierenden Nachteilen für die Fahrgäste führen, fordert PRO BAHN Nachbesserungen bei der Verfügbarkeit von Umleiterstrecken und beim SEV-Konzept. Der Resolutionsentwurf (siehe nachfolgender Artikel) wurde von der Versammlung einstimmig angenommen.

Ein weiterer Antrag von Johannes Wirtz wurde nach einem Änderungsvorschlag ebenfalls angenommen. Inhalt des Antrages ist, dass sich PRO BAHN bei Ausschreibungen dafür einsetzt, dass in Zügen des Regionalverkehrs an jedem Doppelsitzplatz mindestens eine Steckdose vorhanden sein muss.

Renate Forkel

Resolution der Landesversammlung 2023 zu den Generalsanierungen der DB

Für die in den nächsten Jahren geplanten Generalsanierungen durch DB Netz sollen die zu bearbeitenden Korridore – in Bayern ist als erstes der Korridor Nürnberg–Regensburg vorgesehen – jeweils vollständig für den Schienenverkehr gesperrt werden. Dies bedeutet nicht nur Schienenersatzverkehr auf den betroffenen Korridoren, sondern hat auch aufgrund von großräumigen Umleiterverkehren gravierende Konsequenzen auf den Schienenverkehr in der weiteren Umgebung. Nach derzeitigen Planungen von DB Netz führt die Sperrung des Korridors Nürnberg–Regensburg zur Reduzierung der Nahverkehre Hartmanshof–Amberg-Schwandorf, Ingolstadt–Regensburg und Landshut–Plattling auf einen Stundentakt, zu Halteausfällen oder einer Reduzierung auf einen 40-Minuten-Takt bei der S1 und den Ausfall von Verstärkern zwischen Meitingen und Augsburg. Außerdem ist absehbar, dass teilweise auch nach der Generalsanierung noch weiterer Sanierungsbedarf besteht, wenn nur Anlagen mit Zustandsnote 4

oder schlechter getauscht werden sollen.

Die Mitgliederversammlung 2023 des PRO BAHN Landesverbands Bayern fordert deshalb anlässlich der von der DB geplanten Generalsanierungen:

Nach den Sperrungen für die Generalsanierungen müssen die Korridore zukunftsfit sein, alle anstehenden Baumaßnahmen sind abzuarbeiten. Nach der Generalsanierung soll die Infrastruktur Neubauzustand haben, so dass grundsätzlich mindestens zehn Jahre lang keine Sperrung für Baumaßnahmen mehr nötig ist.

Es sind robuste und attraktive Ersatzverkehre anzubieten, auch auf der Schiene. Der überregionale Verkehr darf nicht auf die Straße verlagert werden. Kein Verkehr darf substantielle Fahrzeitverlängerungen erleiden.

Für die Planung der Ersatzverkehre sind die Prinzipien des Deutschlandtakts anzuwenden und die Umleitungsstrecken davor zu ertüchtigen (z.B. Elektrifizierung, Begegnungsabschnitte, Leit- und Sicherungstechnik). Ausfälle auf den Umleitungsstrecken sind zu vermeiden, der Verkehr mit Quelle und Ziel außerhalb des Baubereichs muss auf der Schiene bleiben. Um das Ziel, bis 2030 den Personen- und Güterverkehr auf der Schiene mindestens zu verdoppeln, nicht zu gefährden, müssen Verbindungen attraktiv gehalten werden, auch wenn dies ein abweichendes SEV-Netz erfordert (beispielsweise mit Expresslinien und Querverbindern).

Der Nutzen der Generalsanierung und die Schäden durch die Umleitungen sind vorab zu ermitteln, transparent zu kommunizieren und sind die Grundlage für die Entscheidung, wann und wie die Generalsanierung erfolgt.

Bei den Korridoren Nürnberg–Regensburg–Passau sowie München–Rosenheim–Salzburg bedarf es absehbar vor der Generalsanierung einer spürbaren Ertüchtigung der Umleitungsstrecken sowie den Abschluss von Genehmigungsverfahren zum Infrastrukturausbau auf den Korridoren selbst. Gegebenenfalls ist hierzu eine Verschiebung der Generalsanierung vorzunehmen.

Es sollten weniger Korridore gleichzeitig bearbeitet werden, diese aber gründlich und vollständig. Davon profitieren Fahrgäste und das System Eisenbahn. Die ursprüngliche Ambition der DB aus dem Juli 2022, pro Jahr zwei bis drei Korridore bundesweit zu bearbeiten, ist weitaus realistischer und wird zu besseren Ergebnissen führen als das derzeitige überhastete Vorgehen.

Ohne Anpassung der derzeit von der DB geplanten Vorgehensweise droht vor allem Südbayern der Verkehrsinfarkt, da über einen Zeitraum von knapp zwei Jahren der Verkehr weitgehend von der Schiene auf die Straße verlagert wird.

Andreas Barth

Neue Buslinie Oberau–Reutte erfolgreich gestartet

Erfreuliche Fahrgastzahlen für die neue Buslinie 9624 zwischen Oberau und Reutte konnte Mobilitätsmanagerin Elisabeth Zeitler vom Landratsamt Garmisch-Partenkirchen in der ÖPNV-Kommission des Landkreises vorstellen. Vom Start am 1. Mai bis zum 15. August wurden in jeder Fahrtrichtung ca. 2000 Fahrten registriert. Die guten Zahlen veranlasste PRO BAHN zu dem Vorschlag, den Fahrplan um einen zusätzlichen Buskurs um 7:53 Uhr ab Oberau zu ergänzen. Der aktuelle Fahrplan startet derzeit mit dem ersten Kurs um 8:53 Uhr, für viele Bergwanderer ein eher später Start. Dieser Kurs ist gegenüber den späteren Abfahrten mit Abstand am stärksten ausgelastet, was den Bedarf nach möglichst frühen Abfahrten bestätigt. Die Kommission sieht den Vorschlag positiv und bestätigte auch den Bedarf. Es muss jedoch geprüft werden, ob und mit welchem Aufwand (zusätzlicher Umlauf?) sich der frühe Kurs realisieren lässt – das Thema Fahrermangel gefährdet auch hier den Angebotsausbau. Eine Abstimmung mit der Linie 9622 Oberammergau–Linderhof soll ebenfalls geprüft werden.

Auch bei anderen Buslinien hat der Landkreis erfreuliche Erfolge erzielt: Die Linie 9608 verkehrt an Wochenenden zwischen Kochel und Mittenwald im Halbstundentakt, was sich in einer erfreulichen Steigerung der Fahrgastzahlen bemerkbar macht. Eines der nächsten Projekte ist die Optimierung der Buslinie 9611 Murnau–Kochel. Insgesamt kann man als Fahrgast im Landkreis Garmisch-Partenkirchen feststellen, dass sich das Engagement des Aufgabenträgers kontinuierlich in Verbesserungen niederschlägt. Hoffen wir, dass diese Entwicklung anhält!

Norbert Moy

Leasingangebot für neue Reisezugwagen

Unter dem unscheinbaren Titel „Leasingangebot für neue Reisezugwagen“ kündigte das Juliheft der Eisenbahntechnischen Rundschau ein in mehrfacher Hinsicht neues Modell auf diesem Sektor an: Zum einen – wie der Titel schon sagt – die Vermarktung der Fahrzeuge (ausschließlich?) über ein Leasingmodell, zum anderen – aus Fahrgastsicht besonders bemerkenswert – Fahrzeuge mit unterschiedlichen Einstiegen, um trotz der weiterhin bestehenden unterschiedlichen Bahnsteighöhen der gewünschten Barrierefreiheit wieder ein Stück näher zu kommen. Die Türen sind ähnlich wie bei den lange Zeit bestens bewährten Silberlingen der Bauarten Bnb bzw ABnb auf etwa einem Drittel der Fahrzeuglänge angeordnet. Es soll von 55 cm an der einen Tür und von 76 cm Bahnsteighöhe an der anderen Tür ein stufenfreier Einstieg möglich sein und auch die möglichst durchgehende Begeh- bzw. Befahrbarkeit mit maximal sechs Prozent Rampen- neigung im Wagen gegeben sein.

Um alle Varianten vom Premiumsegment mit hochwertiger Sitzlandschaft bis zum Low-Cost Angebot zu ermöglichen, ist eine Inneneinrichtung zunächst nicht festgelegt. Es sollen sowohl Einzelwagen als auch Zugverbände eventuell mit Steuerwagen angeboten werden. Die angestrebte Höchstgeschwindigkeit von 200 km/h dürfte das Fahrzeug auch zur Einreihung in bisher konventionelle Wagenzüge des Fernverkehrs interessant machen. Hersteller und Vermarkter wird die Firma Ace4Rail, deren Gründer Axel Kiese lange Zeit für die Schweizerischen Bundesbahnen im Personenzugsektor tätig war und somit das Thema aus erster Hand kennt. Bleibt nur zu hoffen, dass die Suche nach Investoren erfolgreich abgeschlossen und wieder frische kundenfreundliche Akzente in der Reise(zug)kultur gesetzt werden können.

Der Weg zur Barrierefreiheit scheint mir rückblickend manchmal schwieriger, als er bei Nutzung der technischen Möglichkeiten hätte sein müssen. So würde beispielsweise der an einer Brückenträgerkonstruktion abgehängte Wagenboden der weitverbreiteten Regioshuttle eine ähnliche Lösung wie die oben erwähnte nahelegen. Freilich ist nach gut 25 Jahren im Zuge der Decarbonisierung der Stern dieses bewährten Fahrzeugs auch schon wieder im Sinken. Dieseltriebwagen werden verständlicherweise fast nicht mehr gebaut und ob die benötigten (Batterie)Speicherkapazitäten so eine kompakte und fahrgastfreundliche Konstruktion noch einmal gestatten, scheint mir derzeit eher noch nicht absehbar.

Wie auch immer: Jeder Schritt zu mehr Barrierefreiheit ist aus Fahrgastsicht ein guter Schritt.

Thomas Kauderer

Aktuelles zur Mangfalltal-Bahn

Entlang der Mangfalltal-Bahn weisen mit Ausnahme der neu gebauten Haltepunkte und des jüngst ausgebauten Bahnhofs Bad Aibling alle Bahnhöfe bis jetzt nur 38-cm-Bahnsteige auf. In den 1990er Jahren war ein Ausbau der Strecke zu einer Musterlösung für Regionalstrecken in Bayern vom Bayerischen Ministerrat beschlossen worden; umgesetzt wurden immerhin vier neue Haltepunkte. Jetzt tut sich auch bei den Bahnsteigen etwas.

In Kolbermoor sind die neuen 76-cm-Bahnsteige seit kurzem in Betrieb. Die Unterführung existierte schon länger als Fuß-/Radweg und wurde mit entsprechenden Aufgängen angepasst. Der Bahnhof Bruckmühl soll 2024 einen 76-cm-Inselbahnsteig erhalten. Die Unterführung wird vom Bahnhofsgebäude bis zum Inselbahnsteig von der DB finanziert, der Rest des Durchstichs von der Gemeinde, da sie auch als Ortsverbindungsweg genutzt werden soll. Der Bahnhof Westerham soll nach einer BEG-Veröffentlichung bis 2028 76-cm-Außenbahnsteige samt Unterführung erhalten.

Tagsüber kreuzen die Züge im Stundentakt in Bruckmühl. Beim 30-Minuten-Takt während der Stoßzeit finden zusätzliche Kreuzungen in Kreuzstraße und im östlichen Streckenteil in Bad Aibling bzw. Kolbermoor statt. Problematisch ist der knappe Übergang auf den RE5 in Rosenheim. Wegen der neu hinzugekommenen Haltepunkte ist der Fahrplan für die aus München kommenden Zwischenzüge etwas angespannt. Deshalb halten diese Züge nicht in Feldolling und kreuzen den Gegenzug bereits in Bad Aibling. Die Situation könnte entschärft werden durch Verschiebung der Zugkreuzungen in Bruckmühl in Richtung Osten oder in Kolbermoor in Richtung Westen. Dazu wäre jeweils ein kurzer zweigleisiger Abschnitt nötig. Beide Möglichkeiten wurden schon angedacht, aber ob und wann eine davon verwirklicht wird, ist unklar.

Günther Polz

Herausgeber: PRO BAHN Bezirksverband Oberbayern e.V., Agnes-Bernauer-Platz 8, 80687 München; Telefon 089 / 53 00 31, Fax 089 / 53 75 66, <https://www.pro-bahn.de/oberbayern/>.

Verantwortliche Redakteure: Renate Forkel, Andi Barth; Lektorat: Helmut Lerche.

Elektronisch ist die Redaktion über pbp-redaktion@muenchen.pro-bahn.de erreichbar, die Abonnentenverwaltung über pbp-abo@muenchen.pro-bahn.de.

PRO BAHN Post im Internet: <https://www.pro-bahn.de/oberbayern/pbp/>

Jahresabonnement der gedruckten Version durch Überweisung von 16 Euro auf unser Konto bei der Sparda Bank München, IBAN DE83 7009 0500 0003 7207 30, BIC GENODEF1S04.

Internetversion als PDF frei verfügbar.

Alle Rechte vorbehalten. Beiträge, die mit vollem Namen gekennzeichnet sind, geben nicht unbedingt die Meinung der Redaktion bzw. des Verbandes wieder.

Termine anderer Veranstalter

Mi. 08.11. 18:00 Uhr; Freilassing, Restaurant DaGigi, Goldschmiedgasse 5; **Verkehrsforum Berchtesgadener Land und Rupertiwinkel**. Weitere Informationen: <https://verkehrsforum-bgl.de/> unter „News“.

Mo.13.11. 18:30 Uhr; München, Ehem. Königl. Bayerisches Verkehrsministerium München, Arnulfstr. 9–11; **Lichtbildervortrag** „Umbau des Bahnhofs München-Pasing ab den Fünfziger Jahren“, von F. Weimer. Veranstalter: DGEG. Info: https://dgeg.de/52-Mitgliedergruppe_Muenchen, Tel. 08092/33348.

Di. 14.11. 18:30 Uhr; München, TU München, Vorhoelzer Forum (Raum 5166), Arcisstr. 21; **Vortrag** in der Reihe „Öffentliche Mobilität in der Transformation der Stadt“: Ben David, Urbanauten „A River Happening – Kunstprojekt und Reallabor für eine (weitgehend) #AutofreieIsar“; Veranstalter: Münchner Verkehrsgesellschaft und TU München; 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 „Restaurante Portugal“, München, Friedenstraße 26a (S-Bahn München Ost).

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

- Fr. 03.11. 19 Uhr; Videokonferenz; **PRO BAHN Treff Region München**, Info und Einwahldaten: 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
- Fr. 10.11. 18:30 Uhr, Holzkirchen, Gasthof „Oberland“, Münchner Str. 18; **Treffen der Regionalgruppe Oberland Holzkirchen**: Info: n.moy@bayern.pro-bahn.de
- Mi. 15.11. 19 Uhr; München (Geschäftsstelle) und Videokonferenz; **PRO BAHN Treff Oberbayern**; Info: oberbayern@pro-bahn.de
- Mo.27.11. 19:30 Uhr; Videokonferenz; **PRO BAHN Treff Schwaben**: Dr. B. Rosenbusch, Geschäftsführer MVV: „Erweiterung des MVV – zu lösende Punkte und Potenziale“; Info und Einwahldaten: erro1.yazgac@pro-bahn.de, https://www.pro-bahn.de/bayern/termin_zeigen.php?app=aus
- Mi. 29.11. ab 19 Uhr; München, Gaststätte „Restaurante Portugal“, Friedenstraße 26a; **Stammtisch**.
- Do. 30.11. ab 19 Uhr; Schongau, Gasthaus „Lechwirt“, Lechvorstadt 2, **Treffen der Regionalgruppe Oberland**; Info: Norbert Moy (n.moy@bayern.pro-bahn.de)
- Fr. 01.12. 19 Uhr; Videokonferenz; **PRO BAHN Treff Region München**, Info und Einwahldaten: muenchen@pro-bahn.de
- Mi. 06.12. 19 Uhr; München (Geschäftsstelle) und Videokonferenz; **PRO BAHN Treff Oberbayern**; Info: oberbayern@pro-bahn.de

Bitte unterstützen Sie die Arbeit von PRO BAHN durch Ihre Mitgliedschaft

<https://www.pro-bahn.de/beitritt>