

PRO BAHN *Post*

 Rundbrief von PRO BAHN Oberbayern

Dezember 2023



Die Zustände auf der Pfaffenwinkelbahn Weilheim–Schongau sind weit von dem entfernt, was man von einer zeitgemäßen Regionalbahn erwartet und können leider als Sinnbild für den vielfach desolaten Zustand der Infrastruktur des Regionalverkehrs in Bayern angesehen werden. Das Bild zeigt die Pfaffenwinkelbahn bei Grasla, wo kürzlich eine bereits seit Monaten bestehende Langsamfahrstelle von 30 km/h auf 20 km/h herabgesetzt wurde. Bild: Norbert Moy

- Kurznachrichten – Seite 2
- Verkehrspolitischer Brandbrief stößt auf breites Echo – Seite 4
- Die InfraGO AG kommt zum 1. Januar 2024 – Seite 5
- Mehr Landkreise, mehr Expressbusse: Neues vom MVV – Seite 6
- München–Salzburg: Schlecht geplante Bauarbeiten – Seite 8
- Umbau Laim: Verzögerungen und ihre Auswirkungen – Seite 9

PRO BAHN Post Abo 2024

Wie immer zum Jahresende möchten wir die Leser, die im nächsten Jahr die Papierausgabe der PRO BAHN Post beziehen wollen, an die Verlängerung ihres Abos erinnern. Der Abopreis für die Papierversion beträgt unverändert **16 Euro**.

Falls Sie 2024 die Papierversion zugeschickt bekommen wollen, so überweisen Sie bitte 16 Euro auf unser Konto mit der IBAN DE83 70090500 0003720730 (BIC GENODEF1S04) bei der Sparda-Bank München (bitte geben Sie Ihre Adresse an, wenn Sie kein Mitglied sind).

Ohne Zahlung endet die Zustellung der Hefte nach der Januarausgabe. Bitte beachten Sie, dass das Januarheft noch an alle bisherigen Abonnenten der Papierversion verschickt wird, um vergessliche Abonnenten ein letztes Mal zu erinnern.

Die PRO BAHN Post ist als PDF unter <https://www.pro-bahn.de/oberbayern/pbp/> auch für Nichtmitglieder kostenlos verfügbar, lediglich die Papierversion muss bezahlt werden.

Leser der elektronischen Version, die eine Benachrichtigung abonniert haben, brauchen gar nichts tun – ihre Benachrichtigung wird im kommenden Jahr automatisch fortgesetzt.

Kurznachrichten

Alpenbus: Fast tot – jetzt kommt er doch!

Schon 2018 hat ihn Ministerpräsident Söder versprochen, nach langen Quereilen und Umplanungen glaubte kaum noch jemand daran, dass er überhaupt noch kommt. Jetzt hat der Kreisausschuss im Landkreis Weilheim-Schongau den Weg für seinen Anteil am Alpenbus freigemacht, wie der Merkur berichtet (<https://www.merkur.de/-92689454.html>). Ab 2026 könnte der Expressbus von Murnau über Penzberg nach Tölz fahren. In Tölz soll dann ein Anschluss an einen weiteren Expressbus über Miesbach nach Rosenheim angeboten werden.

Weitere Trassenabschnitte für Brennerzulauf festgelegt

Ende Oktober hat die DB für die Planungsabschnitte nördlich und östlich von Rosenheim das Ergebnis der Variantenentscheide veröffentlicht. Die Mitteilung verspricht „längere Tunnel, weniger Flächenverbrauch, Schutz des Trinkwassers“ (<https://kurzelinks.de/kffy>). In Ostermünchen entsteht ein neuer Bahnhof nach „modernen Standards“. Die DB betont, dass letztlich der Bundestag über Finanzierung und Realisierung der Vorzugsvariante auf Basis der Arbeit der Planer und kommunaler Änderungswünsche entscheidet.

Buchneuerscheinung: „Mein 9-Euro-Sommermärchen“

Über Pro und Contra des 9-Euro-Tickets wurde viel diskutiert – für viele haben sich dadurch allerdings ungeahnte Reisemöglichkeiten ergeben. So auch für Diana Seiler, der Autorin der Buchneuerscheinung „Mein 9-Euro-Sommermärchen – Glücklich sein kann man üben“. Die Autorin ist an 37 Tagen mit dem 9-Euro-Ticket durch Deutschland gefahren und hat ihre Eindrücke und Erlebnisse akribisch notiert. Auf 237 Seiten berichtet sie von ihren Reisezielen, Zügen und Bussen, Gleiswechseln, Durchsagen, Auskunftsportalen, Zugtypen, Verspätungen, geplanten und ungeplanten Aufenthalten und vor allem von ihren Begegnungen mit den Menschen unterwegs – skizzenhaft und immer voller Begeisterung. Das Taschenbuch kostet 17,95 Euro, die E-Book-Fassung 9,99 Euro. Mehr zum Buch unter <https://www.lana-encore.de/buch/mein-9-euro-sommermaerchen.html>.

Landkreis Weilheim-Schongau ab 1.1.2025 im MVV

Trotz klammer Kassenlage wird der Landkreis Weilheim-Schongau zum 1.1.2025 dem Münchner Verkehrs- und Tarifverbund (MVV) beitreten; das hat nun nach der Empfehlung des Kreisausschusses auch der Kreisrat offiziell am 24.11.2023 beschlossen (<https://www.merkur.de/-92687587.html>). Insgesamt wird das den Landkreis eine Million Euro pro Jahr kosten. Schon ab Dezember 2023 wird die Kochelseebahn komplett mit MVV-Fahrscheinen benutzt werden können. Damit wird auch der Weg frei für den MVV-Beitritt des Landkreises Garmisch-Partenkirchen und das ganze Oberland wird Verbundgebiet.

Pünktlichkeit in Bayern verschlechtert

Im Gegensatz zur DB veröffentlicht die Bayerische Eisenbahngesellschaft (BEG) eine Pünktlichkeitsstatistik nur einmal im Jahr, und mit Ende Oktober recht spät für 2022. Dafür werden allerdings die Züge aller Verkehrsunternehmen erfasst (<https://beg.bahnland-bayern.de/de/aufgaben/kontrollieren/puenktlichkeit>). In ihrer Pressemitteilung beklagt die BEG die schlechter gewordenen Werte. Im bayernweiten Durchschnitt lag die Pünktlichkeitsquote der Regionalzüge und S-Bahnen bei 88,1 Prozent (2021: 92,3 Prozent). Hauptursache für Verspätungen waren Infrastrukturprobleme, die fast zwei Drittel der Verspätungen verursacht haben. Alex-Nord, Donau-Isar-Express, Main-Spessart-Express und das BRB-Netz Chiemgau-Inntal hatten die meisten Verspätungen. Bei den Zugausfällen liegt die Werdenfelsbahn weit vorne. Aufgrund großen Gesamtmenge der Zugfahrten schneiden die S-Bahn-Systeme statistisch besser ab, als es der Fahrgast erlebt – der Negativtrend der S-Bahn München hat sich fortgesetzt.

Weitere aktuelle Meldungen findet man auf den Webseiten von PRO BAHN unter <https://www.pro-bahn.de/aktuell/>. Meist wird dort auch auf weitergehende Informationen verwiesen.

Ein verkehrspolitischer Brandbrief stößt auf breites Echo

Vielleicht muss man ab und zu auch mal ganz gezielt aus der Haut fahren und auf den Tisch hauen, um auf Missstände und Widrigkeiten aufmerksam zu machen. Anfang November war für mich dieser Zeitpunkt gekommen, als die Strecke Peißenberg–Schongau ohne Ankündigung wegen „einer Reparatur an der Strecke“ für eine Woche gesperrt wurde und die Bahnunternehmen völlig damit überfordert waren, einen adäquaten Busnotverkehr einzurichten, die Fahrgäste also buchstäblich im Regen standen. Um zu vermeiden, dass der Vorfall als einer der vielen „bedauerlichen Einzelfälle“ entschuldigt und wieder mal beteuert wird, dass das nie mehr vorkommen wird, habe ich in dem Schreiben etwas weiter ausgeholt und die konkrete Situation der Pfaffenwinkelbahn in den gesamten Kontext aus Verkehrspolitik und dem Zusammenspiel von Unternehmen und Aufgabenträgern gestellt. Denn was Fahrgäste im Werdenfels und Pfaffenwinkel seit Jahren erleben, ist ein systemisches Versagen mit langer Vorgeschichte, eine zwischen allen Stakeholdern organisierte Verantwortungslosigkeit beim Umgang mit regionaler Eisenbahninfrastruktur.

Damit das Kundenerlebnis bei der Bahn wieder positiv wird, braucht es mehr als eine schnelle Reparatur am Gleis, sondern ein Umdenken in der Politik und bei den Unternehmen, das sich zum Beispiel ganz konkret in einem grundsätzlichen Paradigmenwechsel weg von der korrektiven hin zur präventiven Instandhaltung bei DB Netz zeigen müsste.

Vielleicht hätte ich nicht zeitgleich zu den Vorgängen auf der Pfaffenwinkelbahn auch noch den neuen Koalitionsvertrag der bayerischen Staatsregierung lesen sollen. Sprüche wie „wir spielen nicht einen Verkehrsträger gegen den anderen aus“ erhöhen meinen Blutdruck in ungesunder Weise. Beim Blick auf den Zustand der Eisenbahn muss ja schon mal die Frage erlaubt sein: Wer hat hier denn was gegen wen ausgespielt? Eine Politikerreaktion hat dann auch gezeigt: Nicht alle haben das Problem verstanden.

Im Münchner Merkur wurde das Schreiben als „Wutbrief“ bezeichnet. Und sicher war meine Anklage nicht in allen Punkten gerecht und ausgeglichen. Nicht zuletzt habe ich am Ende mich auch bei allen entschuldigt, die sich vielleicht zu Unrecht angegriffen fühlen. Die Reaktionen von offizieller Seite waren geprägt von Betroffenheit, zeigten Eingeständnis der Probleme und versuchten, die Probleme und die eigene Situation zu erklären. Alle waren aber wertschätzend im Inhalt wie im Ton. Die Landtagsfraktion der Grünen im Landtag hat das Schreiben zum Anlass für eine Anfrage im Landtag genommen. Viele zustimmende Reaktionen bekam ich von den Fahrgästen, aber auch aus der Arbeitsebene der Unternehmen. Ehrlich gesagt war ich von dem Echo überrascht, offenbar teilen viele Fahrgäste diese Erfahrungen.

Nur eines habe ich bereut an dem Brief, aber da war er schon versandt: Ich habe mich nicht bedankt bei den vielen Eisenbahnern und SEV-Busfahrern, die unter diesen misslichen Umständen und mit großem Einsatz versuchen, den Laden noch für uns Fahrgäste am Laufen zu halten und dabei oft zu Unrecht die Wut der Bahnkunden zu spüren bekommen. Das möchte ich hiermit nachholen.

Den Originalbrief zum Nachlesen findet man hier: https://www.pro-bahn.de/weilheim/pdf/Brandbrief_Pfaffenwinkelbahn_2023_11_03.pdf.

Norbert Moy

Warum so ambitionslos?

Die InfraGO AG kommt zum 1. Januar 2024

In der PRO BAHN Post vom April 2023 wurde ausführlich über die neue Infrastruktursparte der DB AG InfraGO berichtet und es wurden die umfassenden Möglichkeiten geschildert, die sich hierdurch auch ohne Trennung von Fahrweg und Betrieb auf tun könnten. Am 27. September 2023 hat der Aufsichtsrat der DB AG nun den Start der InfraGO zum 1. Januar 2024 beschlossen. Das Bundesverkehrsministerium hat im Nachgang weitere Details bekannt gegeben. Das Ergebnis erfüllt nicht im Ansatz die hohen Erwartungen.

Eine wesentliche Änderung gegenüber den früheren Überlegungen ist, dass die InfraGO wieder als Aktiengesellschaft und nicht als GmbH organisiert werden soll. Wie die heutige DB AG zeigt, haben die Aktionäre einer AG, hier also der Bund, nach der Bestellung eines Vorstands kaum Einfluss auf die konkrete Geschäftspolitik. Im Gegensatz dazu hat der Eigentümer einer GmbH ein direktes Durchgriffsrecht auf die Geschäftsführung, wie es z.B. die Bayerische Eisenbahn GmbH (BEG) zeigt.

Um dieses Manko auszugleichen, sieht der Bund vier Steuerungselemente vor:

1. Eine Satzung mit acht gemeinwohlorientierten Zielen. Als Beispiel sei Ziel 1 zitiert: „Schaffung einer bedarfsgerechten, leistungsfähigen und effizienten Eisenbahninfrastruktur mit hoher Kapazität, Qualität und Resilienz“.
2. Es soll vergütungsrelevante Zielvorgaben für die Vorstände geben.
3. Es soll einen „Infraplan“ geben, in dem eine Etappierung politischer Ziele, z.B. der Deutschlandtakt, definiert wird mit Maßnahmen, Kennzahlen und mehrjährigen Planungs- und Umsetzungshorizonten. Der Infraplan soll vom Bund und einem „Sektorbeirat“ als Nachfolger der heutigen Netz- und Stationsbeiräte erstellt werden.
4. Stärkung der gesellschaftsrechtlichen Kontrollmechanismen über die Aufsichtsräte von DB AG und InfraGO AG.

Vieles klingt zwar durchaus gut. Aber was das konkret heißt, bleibt offen. In jedem Fall wird es wesentlich bürokratischer und schwieriger als mit einer GmbH oder gar der direkten Übernahme der Verantwortung durch die Politik nach dem Vorbild der früheren Reichsbahn oder der heutigen Straßenbauverwaltung.

Entscheidend wird natürlich auch die finanzielle Ausstattung der InfraGO sein. Nachdem aufgrund des aktuellen Beschlusses des Verfassungsgerichtes zum Klima- und Transformationsfonds zu erwarten ist, dass auch die Mittel für die Bahn empfindlich gekürzt werden, wäre es fast ein Wunder, wenn für die Gemeinwohlorientierung viel übrig bleibt. Im ungünstigsten Fall bleibt als einziger Vorteil der InfraGO, dass Baumaßnahmen am Netz besser mit den Baumaßnahmen an den Stationen abgestimmt werden.

Andreas Schulz

Mehr Landkreise – mehr Expressbusse

Neues vom MVV

Statt „Neues vom MVV“ könnte man auch schreiben „Neuer MVV“, denn am 10. Dezember findet die größte Erweiterung des Verkehrsverbundes seit dessen Gründung statt. Erstmals kommen mit Miesbach und Rosenheim zwei komplette Landkreise hinzu, der Süden des Landkreises Bad Tölz-Wolfratshausen wird integriert, und mit Rosenheim liegt dann eine zweite kreisfreie Stadt im Verbundgebiet. Der MVV reicht künftig im Süden bis zur Grenze nach Österreich und hat mit dem Bahnhof Kufstein erstmals einen Bahnhof außerhalb Bayerns in seinen Tarif aufgenommen.

Auf den Webseiten bietet der MVV unter „Verbundraumerweiterung“ Vorabinformationen zum größer werdenden Liniennetz und zu den entsprechend angepassten Tarifen. Der neue Fahrplan mit weiteren Details lag zum Redaktionsschluss dieses Heftes noch nicht vor.

Als Neuerungen im bisherigen Verbundgebiet sind in erster Linie drei weitere Expressbuslinien zu nennen, die Umlandgemeinden mit U-Bahn-Stationen in München verbinden. Im Folgenden werden die Linienwege auf Basis der Vorabfahrpläne kurz beschrieben und eine Auswahl von Umsteigestationen genannt.

Die Linie X204 fährt künftig von Putzbrunn über Ottobrunn und Unterhaching nach Giesing und Sendling. In Unterhaching besteht Umsteigemöglichkeit zur S-Bahn, am Candidplatz und an der Brudermühlstraße zur U-Bahn. In Putzbrunn ist Umsteigen in die Linie X203 des Münchner Expressbusrings möglich und an der Tegernseer Landstraße in die Trambahn. Die Münchner Endhaltestelle, die nach der irgendwo in der Nähe liegenden Kirche „St. Achaz“ benannt ist, ist eine direkt am Mittleren Ring liegende Notlösung, da sich die MVG nicht in der Lage

sah, eine Haltestelle im Bereich des S-Bahnhofs Harras anzubieten.

Die Linie X205 beginnt im Garching Forschungszentrum, führt durch die Stadt Garching sowie durch Ismaning und Unterföhring zum Münchner Arabellapark. Die Ausstiegshaltestelle „Arbellapark Nord“ hat keinen direkten U-Bahn-Zugang, sondern zum Umsteigen ist das Queren der Engelschalkinger Straße erforderlich. Warum nicht vorher auch am Halt „Arbellapark, Klinikum Bogenhausen“ gestoppt wird, wo das Umsteigen zu U-Bahn und Trambahn viel leichter wäre, bleibt mal wieder ein wenig kundenfreundliches Geheimnis der Münchner ÖPNV-Gewaltigen. Auf Verbesserungspotenzial bei bestehenden Expressbuslinien hatte PRO BAHN den MVV bereits ohne viel Erfolg hingewiesen (Der Absatz wurde nach Erscheinen korrigiert, siehe <https://kurzelinks.de/gwg6>).

Umsteigemöglichkeiten zur U-Bahn bietet die Linie X205 zweimal in Garching sowie am Arabellapark, wo mit etwas Fußweg auch die Trambahn erreicht wird. Die S-Bahnhöfe Ismaning und Unterföhring werden nicht angefahren, jedoch wird an der Ismaninger Haltestelle Max-von-Eyth-Straße die Linie X202 des Expressbusrings erreicht. Am Forschungszentrum Garching besteht außerdem Umsteigemöglichkeit zur Ringbuslinie X201 und zur Linie X660 nach Freising.

Die Linie X206 wird von Lohhof nach Feldmoching fahren. Sie beginnt an einer neuen Wendeschleife, die auf der Nordseite des S-Bahnhofs Lohhof in Höhe des westlichen Bahnsteigendes errichtet wird. In Unterschleißheim wird die S-Bahn-Station nicht angefahren, jedoch in Oberschleißheim. In Feldmoching wird nochmals die S1 erreicht, und es besteht Übergang zur U-Bahn. An der Unterschleißheimer Haltestelle „Keltenschanze“ ist das Umsteigen zur Linie X202 möglich und in Oberschleißheim zur Linie X201. Die Haltestelle „Keltenschanze“ erschließt auch den Business Campus Unterschleißheim, zu dem schon seit 2018 BMW-Werksbusse ab Feldmoching pendeln.

Nicht realisiert wird die Linie X610 von Garching-Hochbrück über Au in der Hallettau nach Mainburg, die ursprünglich schon für Dezember 2022 geplant war. Die Verzögerung und eine falsche Einschätzung haben die mögliche Förderung durch den Freistaat so begrenzt, dass einige Kommunen die Kosten nicht mehr übernehmen wollen.

Fast nichts Neues gibt es zum Fahrplanwechsel im Münchner Stadtverkehr. PRO BAHN hatte das bereits im Frühjahr kritisiert, da es in der weiter wachsenden Stadt München immer schlechter gelingt, schädliche Klimaeffekte durch Maßnahmen im Verkehrsbereich etwas zu bremsen. Aktuelle Berichte der Süddeutschen Zeitung weisen darauf hin, dass die Verkehrswende in München sich insbesondere beim ÖPNV-Ausbau noch weiter verlangsamen wird. Zusammen mit dem auf viele Jahre defekten S-Bahn-System sind das fatale Aussichten für die gesamte Region.

Edmund Lauterbach

Bahn-Komplettausfall München–Salzburg durch schlecht geplante Bauarbeiten

Mitte November hat die DB kurzfristig angekündigt, die Strecke Rosenheim–Salzburg vom späten Abend des 23. November bis zum Sonntag, dem 26. November komplett zu sperren. Aufgrund von gleichzeitigen schon länger geplanten und angekündigten Bauarbeiten stand die Strecke über Mühldorf für die Umleitung von Zügen nicht zur Verfügung. Deshalb wurden die Fernverkehrszüge weitgehend ersatzlos gestrichen, wenige einzelne Züge werden großräumig umgeleitet. Im Nahverkehr hat die Bayerische Regiobahn (BRB) transparent kommuniziert, dass es zwar einen Bus-Ersatzverkehr (SEV) gibt, dieser aber aufgrund des akuten Busfahrer mangels und des benötigten Ausmaßes nicht so leistungsfähig ausfällt, wie geplant. Die Südostbayernbahn hat von Reisen nach Salzburg abgeraten. Die Westbahn hat während der Streckensperrung Ersatzbusse mit kostenloser Reservierung ab dem ZOB Hackerbrücke angeboten. Wegen der üblichen Mängel im Datenaustausch der Bahnunternehmen waren die Westbahn-Züge fälschlicherweise selbst wenige Tage vor Beginn der Sperrung noch im Auskunftssystem der DB enthalten. Erst kurz vor der Sperrung wurden die entfallenden Halte mit „Halt entfällt!“ in der DB-Auskunft angezeigt, jedoch ohne Hinweis auf die Ersatzbusse der Westbahn.

In den letzten anderthalb Monaten hat die Deutsche Bahn auf der Strecke München–Salzburg mehrere Baumaßnahmen durchgeführt. Dafür gab es fünf unterschiedliche Ersatzkonzepte, anstatt dass die Bauarbeiten vernünftig gebündelt werden. Die kurzfristig angekündigte Wochenendsperrung ab dem Abend des 23. November kam zu diesen Maßnahmen noch zusätzlich als letzte hinzu, obwohl bekannt war, dass genau zu dieser Zeit auch die Ausweichroute zwischen München, Mühldorf und Salzburg wegen Bauarbeiten gesperrt ist. Bei einer Autobahn würde dagegen niemand akzeptieren, wenn eine Vollsperrung erfolgt und die Umleitungsstrecke ebenso wegen Bauarbeiten gesperrt ist.

PRO BAHN hat in einer Pressemitteilung (https://www.pro-bahn.de/bayern/presse_show_bayern.php?id=1139) die rücksichtslose Baustellenplanung der DB und die kurzfristige Ankündigung der Sperrung kritisiert. Die Sperrung führt unter anderem dazu, dass Salzburg am ersten Wochenende des Christkindlmarkts vom deutschen Schienennetz komplett abgeschnitten ist.

Trotz allem Verständnis dafür, dass gebaut werden muss, muss bei der Bauplanung berücksichtigt werden, dass das Schienennetz auch Nutzer hat. Baubedingte Einschränkungen müssen daher auf das unvermeidbare Maß reduziert werden. Dass neben der Strecke über Rosenheim gleichzeitig auch die Bahnstrecke via Mühldorf gesperrt ist, und dass die Sperrung so kurzfristig angekündigt wurde, ist nicht akzeptabel. PRO BAHN fordert auch, dass der Freistaat Bayern als Besteller des Nahverkehrs zum Vorgehen der DB deutlich Position bezieht. Die

bayerische Politik hat eine Kontroll- und Aufsichtsfunktion gegenüber der DB Netz, die sie wahrnehmen muss.

Gleichzeitig fordert PRO BAHN ein gutes Ersatzkonzept für die Strecke München–Rosenheim–Salzburg, das den Verkehr bei künftigen Sperrungen sicherstellt. Bei häufiger von Sperrungen betroffenen Strecken ist es sinnvoll, solche Ersatzkonzepte zu standardisieren, so dass nicht jedes Mal neu geplant werden muss. Wichtig ist: Aus diesem Versagen muss für die geplanten Korridorsanierungen gelernt werden, sonst besteht die Gefahr, zweimal fünf Monate lang einen Komplettstillstand auf der Schiene zu haben. Angesichts der aktuellen Sperrung kann man sich leider des Eindrucks nicht erwehren, dass DB Netz bereits mit der Planung normaler Bauarbeiten überfordert ist.

Das Land Bayern und seine Bayerische Eisenbahngesellschaft (BEG) müssen von DB Netz eine gute Planung sowie die rechtzeitige Ankündigung von Baumaßnahmen einfordern, sowie die Voraussetzungen für einen funktionierenden und attraktiven Verkehr auch während Baustellen, so eine zentrale Forderung der Pressemitteilung. Gleichzeitig hat PRO BAHN in der Pressemitteilung die DB Netz aufgefordert, künftig bei Baustellen für nutzbare Umleitungsstrecken zu sorgen und eine Kommunikation der konsolidierten Baustellenfahrpläne mit mindestens zwei Monaten Vorlauf sicher zu stellen.

Nach der Veröffentlichung der Pressemitteilung von PRO BAHN gab es am selben Tag ein Interview für eine Sendung des Politmagazins „Kontrovers“ des BR, wo ein Beitrag Bus-Ersatzverkehre und ihre Zuverlässigkeit zum Thema hatte. In den Printmedien wurde die Pressemitteilung von PRO BAHN sowohl in Deutschland als auch in Österreich aufgenommen sowie in den BR-Nachrichten. In der Woche vor der Baustelle hat auch ein lokaler Radiosender nochmals nach einem Interview gefragt, um die Hintergründe und die aktuelle Prognose zur anstehenden Baustelle herauszustellen. In einem Bericht der BR-Nachrichten zu Beginn der Sperrung wurde nochmals auf die Pressemitteilung Bezug genommen. Der grundsätzliche Tenor bleibt jedoch, dass Baustellen wie diese für die Fahrgäste besser geplant werden müssen. Für die anstehenden Generalsanierungen muss aus diesem Fehler gelernt werden.

Marco Kragulji

Umbau S-Bahnhof Laim: Verzögerungen und ihre Auswirkungen auf die Tram

Ende Oktober hat die DB in einer Pressemitteilung unter der Überschrift „Angepasste Terminplanung für zweite Baustufe“ mitgeteilt, dass nach derzeitigem Stand von einer Inbetriebnahme des neuen S-Bahnhofs Laim erst im Jahr 2028 auszugehen ist (<https://kurzelinks.de/sd15>). Die Verzögerung führt dazu,

dass auch die für den Busverkehr und die künftige Trambahn-Westtangente wichtige „Umweltverbundröhre“ am Laimer Bahnhof ebenfalls rund zwei Jahre später als ursprünglich geplant komplett an die Stadt übergeben werden kann.

PRO BAHN hat in einer Pressemitteilung kritisiert, dass die Deutsche Bahn für den Umbau des S-Bahnhofs Laim zwei Jahre länger braucht und der Freistaat Bayern als Projektauftraggeber dies – zumindest nach außen – passiv hinnimmt. Die Fahrgäste leiden unter der Baustelle, die Inbetriebnahme des neuen Bahnsteigs hat schon länger gebraucht. Jetzt verzögert sich auch noch die Fertigstellung um zwei Jahre. Damit blockiert das Landesprojekt zweiter S-Bahn-Tunnel auch die Maßnahmen der Stadt, vor allem die Umweltverbundröhre und die Tram-Westtangente. Der zweite S-Bahn-Tunnel ist damit der „BER“ des Freistaats Bayern, was Verzögerung und Kostensteigerungen angeht. PRO BAHN erwartet eine aktive Kontrollfunktion durch das Land, die vorbeugend derartige Verzögerungen vermeidet.

PRO BAHN fordert, dass die Betroffenen für die erneute Verzögerung entschädigt werden. Die Fahrgäste müssen einen deutlichen Rabatt auf Deutschlandticket und MVV-Fahrkarten während der Verzögerung bekommen, und zwar aus dem Projektbudget. Auch Stadt und SWM/MVG müssen entschädigt werden. So sind sämtliche Kosten, um die Verzögerungen der Tram-Westtangente am Bahnhof Laim zu reduzieren, vom Projekt 2. S-Bahn-Tunnel zu übernehmen, ebenso die Betriebsmehrkosten durch die spätere Inbetriebnahme. Um die Beeinträchtigung der städtischen Ziele des Nahverkehrsplans zu kompensieren, fordert PRO BAHN den Freistaat Bayern auf, bei den nächsten Tram-Projekten den Projektfortschritt aktiv zu fördern. Dies bedeutet insbesondere die Zustimmung zur Tram-Nordtangente, auch als Eigentümer des Englischen Gartens, sowie die Mehrkosten für die Vorhaltemaßnahme für den S-Bahn-Nordring bei der Tram Münchner Norden zu übernehmen.

Der Verzug zeigt auch, wie niedrig die Priorität der S-Bahn München im DB-Konzern eingeschätzt wird. Da es zu wenige Mitarbeiter für die Leit- und Sicherungstechnik gibt, muss priorisiert werden. Dass aber das Projekt des zweiten S-Bahn-Tunnels dann eine so niedrige Priorität hat, dass sich wegen Personalmangels schon die Inbetriebnahme des neuen Bahnsteigs in Laim verzögert hat, ist blamabel und lässt einen schon die Frage stellen, ob sich die Deutsche Bahn insgesamt der Bedeutung der S-Bahn München ausreichend bewusst ist. Das gleiche gilt auch für die jetzt angekündigten Puffer für Signaltechnik bei den nächsten Inbetriebnahmen. Die Deutsche Bahn muss diesem Projekt Priorität einräumen und dafür sorgen, dass das notwendige Personal auch zur Verfügung steht, anstelle lapidar die Zieltermine nach hinten zu verschieben.

Bei einer derart gravierenden Verzögerung eines so großen Infrastrukturprojekts erwartet PRO BAHN, dass auf Vorstandsebene die notwendige Betroffenheit gezeigt wird und man nicht dem Projektleiter die Verkündung dieser unangeneh-

men Botschaft überlässt. Auch das zeigt: es drängt sich der Eindruck auf, dass bei der Deutschen Bahn die S-Bahn München nicht die notwendige Priorität genießt.

Leider hat auch die Stadt München in der Vergangenheit ein viel zu passives Bild bezüglich der S-Bahn abgegeben. Auch von der Stadt kann erheblich mehr politischer Druck erzeugt werden, die Mangelsituation bei der S-Bahn betrifft auch die Stadt und ihre Bürger.

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 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

Sa. 02.12. So. 03.12., Sa. 09.12. und So. 10.12.; Bad Endorf (jeweils 14, 16 und 18 Uhr) / Obing (jeweils 13, 15 und 17 Uhr); **Nikolausfahrten auf der Lokalbahn Endorf-Obing** (Reservierung erforderlich); Info und Anmeldung: <https://chiemgauer-lokalbahn.com/> und Tel. 0151/6779 4888.

Di. 12.12. 18:30 Uhr; München, TU München, Vorhoelzer Forum (Raum 5166), Arcisstr. 21; **Vortrag** in der Reihe „Öffentliche Mobilität in der Transformation der Stadt“: X. Matilla Ayala, DUTP-UPC Barcelona: „Reconquering the streets“; Veranstalter: MVG und TU München; Info: <https://www.arc.ed.tum.de/re/kolloquium-verkehr/>.

Mi. 13.12. 18:00 Uhr; Freilassing, Restaurant DaGigi, Goldschmiedgasse 5; **Verkehrsforum Berchtesgadener Land und Rupertiwinkel**. Weitere Informationen: <https://verkehrsforum-bgl.de/> unter „News“.

Mo.18.12. 18:30 Uhr; München, Ehem. Königl. Bayerisches Verkehrsministerium, Arnulfstr. 9–11; **Lichtbildervortrag** „Jahresrückblicke 2020 - 2023. Tanago – das Ende naht“ von M. Bleckmann. Veranstalter: DGEg. Info: https://dgeg.de/52-Mitgliedergruppe_Muenchen, Tel. 08092/33348.

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 i.d.R. 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. 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 und Einwahldaten: oberbayern@pro-bahn.de

So. 10.12. 13:55 Uhr, München Hbf, Abfahrtsgleis Ri. Salzburg, bzw. Rosenheim, Ankunftsgleis (15:32 Uhr); **Ausflug nach Rosenheim anlässlich der MVV-Erweiterung** mit Besuch des Weihnachtsmarktes. Vsl. anschließend Gaststättenbesuch (nur mit Anmeldung bis 07.12.). Info und Anmeldung: oberbayern@pro-bahn.de.

Mo.18.12. 19:30 Uhr; Videokonferenz; **PRO BAHN Treff Schwaben**: A. Barth, PRO BAHN: „Elektrifizierung im Allgäu“; Info und Einwahldaten: errol.yazgac@pro-bahn.de, https://www.pro-bahn.de/bayern/termin_zeigen.php?app=aus

Mi. 20.12. 19 Uhr; München (Geschäftsstelle) und Videokonferenz; **PRO BAHN Treff Oberbayern**; Info: oberbayern@pro-bahn.de

Fr. 29.12. ab 19 Uhr; München, Gaststätte „Restaurante Portugal“, Friedenstraße 26a; **Stammtisch**.

Mi. 03.01. 19 Uhr; München (Geschäftsstelle) und Videokonferenz; **PRO BAHN Treff Oberbayern**; Info: oberbayern@pro-bahn.de

Fr. 05.01. 19 Uhr; Videokonferenz; **PRO BAHN Treff Region München**, Info und Einwahldaten: muenchen@pro-bahn.de

- Das Treffen der Regionalgruppe Oberland/Weilheim entfällt im Dezember.
- Der Stammtisch in München findet ausnahmsweise am Freitag statt.

**Das PRO BAHN-Post-Team wünscht allen Lesern
eine frohe und besinnliche Weihnachtszeit!**
