

PRO BAHN *Post*

 Rundbrief von PRO BAHN Oberbayern

März 2025



Wenn die Pfaffenwinkelbahn auf dem Weg nach Schongau die Brücke über die Ammer überquert hat, dann geht es erst einmal mit nur 20 km/h weiter – falls die Strecke nicht gerade völlig gesperrt ist. Die Sanierung des maroden Bahndamms wurde zunächst für 2025 in Aussicht gestellt, soll jetzt aber noch später kommen. PRO BAHN fordert in einem Schreiben an Bundesminister Dr. Volker Wissing und Staatsminister Christian Bernreiter eine Mobilitätsgarantie für die Fahrgäste und eine ersatzweise Anbindung von Schongau über die Fuchstalbahn. Bild: N. Moy

- Kurznachrichten – Seite 2
- Umbau Ulm: Vertane Chance zur Kapazitätserweiterung – Seite 3
- Güterverkehr ins Außerfern eingestellt – Seite 5
- Durchs Dachauer Hinterland nach Aichach – Seite 7
- ÖPNV im ländlichen Bereich – ein Vergleich – Seite 9
- Smartphonezwang beim BC100-Deutschlandticket – Seite 10

Kurznachrichten

Zockt die Deutsche Bahn ihre Fahrgäste ab?

Der Fahrgastverband PRO BAHN hat analysiert, wie sich bei Bahnreisen, die sowohl Züge des Fernverkehrs als auch des Nahverkehrs enthalten, bei durchgehender Buchung die Preise zusammensetzen. Das Ergebnis zeigt, dass der von DB-Fernverkehr für den Vor- oder Nachlauf im Nahverkehr verlangte Aufpreis insbesondere bei Nahverkehrsanteilen zwischen 15 und 40 Kilometern teils deutlich höher ist, als es aufgrund des Streckenanteils angemessen wäre. PRO BAHN kritisiert diese von der DB festgesetzten Preise in einer Pressemitteilung (https://www.pro-bahn.de/presse/pm_bv_show.php?id=521, ausführliche Preisanalyse siehe <https://epbi.der-fahrgast.de/s/bocsi7j79SGKxFd>) und fordert, dass der Aufpreis für den Nahverkehrsanteil einer Fernreise mit der Bahn maximal den Preis eines einfachen Nahverkehrstickets für die entsprechende Entfernung kosten darf.

PRO BAHN fordert Mobilitätsgarantie für Pfaffenwinkelbahn

Die ständig wiederkehrenden Schäden an der Infrastruktur lassen bereits seit längerer Zeit auf der Pfaffenwinkelbahn Weilheim–Schongau keinen verlässlichen Bahnbetrieb mehr zu. Angesichts der ständigen Streckensperrungen und Anschlussversäumnisse durch Langsamfahrstellen hat nun PRO BAHN in einem Schreiben an Bundesminister Dr. Volker Wissing und Staatsminister Christian Bernreiter eine Mobilitätsgarantie für die Fahrgäste der Pfaffenwinkelbahn gefordert (https://www.pro-bahn.de/weilheim/pdf/2025_02_17_Pfaffenwinkelbahn_Anschreiben_BMDV_STMB.pdf). Ersatzbusse müssen kurzfristig verfügbar sein. Bei Baustellen zwischen Peiting und Weilheim sollte das Mittelzentrum Schongau-Peiting über die Schiene der Fuchstalbahn an den Bahnhof Kaufering angebunden werden.

Illegaler Verkauf von Deutschlandtickets

Mitte Februar veröffentlichte Heise online einen Bericht über illegalen Online-Vertrieb von Deutschlandtickets in etwas größerem Stil (<https://www.heise.de/-10279694.html>). Der Vorwurf lautet, dass eine gültige Lizenz eines anderen Betreibers ohne Genehmigung verwendet wurde. Die Tickets des verdächtigen Online-Shops wurden daraufhin als ungültig erklärt und die Kunden ungewollt zu Schwarzfahrern. Verdächtig hätte man es aber schon finden können, dass der Online-Shop Deutschlandtickets für den laufenden Monat zum anteiligen Preis angeboten hat – ein Angebot, das es eigentlich gar nicht gibt. Den Shop gibt es aber wohl weiterhin. Online-Shops können beim Fakeshop-Finder der Verbraucherzentralen (<https://www.verbraucherzentrale.de/fakeshopfinder-71560>) geprüft werden.

EBA kritisiert Umgang mit liegengebliebenen Reisezügen

Das Eisenbahn-Bundesamt (EBA) hat festgestellt, dass es in den vergangenen Jahren wiederholt zu Unzulänglichkeiten beim Umgang mit liegengebliebenen Reisezügen kam (<https://kurzlinks.de/6zyw>). Diese Diagnosen teilt der Fahrgastverband PRO BAHN seit Jahren. Warum das EBA erst jetzt reagiert, obwohl es ähnlich unzulängliches Vorgehen von Bahnunternehmen auch schon vor zehn und mehr Jahren gab, bleibt unklar.

Keine automatischen Ansagen bei knappen Anschlüssen

Wenn beim Umsteigen wenig Zeit bleibt, z.B. infolge von Verspätungen, ist man dankbar, wenn der Anschlusszug inkl. des Abfahrtsgleises durchgesagt wird. Bei den automatischen Ansagen werden knappe Übergänge unter fünf Minuten Übergang derzeit jedoch nicht mehr angesagt. Dies ist auch so, wenn der Übergang nur infolge einer Verspätung kleiner als fünf Minuten geworden ist, obwohl die Durchsagen gerade dann wichtig sind und für viele Fahrgäste der Anschluss noch erreichbar wäre. Wie ein PRO BAHN-Mitglied von der Bayerischen Eisenbahngesellschaft erfahren hat, hat DB InfraGO diese Regelung bestätigt und angekündigt, mittelfristig um Besserung bemüht zu sein. Bis dahin kann man nur hoffen, dass engagierte Zugbegleiter knappe Anschlüsse durchsagen.

100 Jahre elektrischer Zugbetrieb München–Garmisch

Am 21. Februar 1925 fuhr der erste mit einer elektrischen Lokomotive bespannte Schnellzug von Garmisch nach München. Schon zwei Tage später war der Zugbetrieb im Werdenfels komplett auf elektrische Traktion umgestellt (<https://kurzlinks.de/pwcd>, <https://kurzlinks.de/uuaa>).

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

Umbau Hauptbahnhof Ulm

Vertane Chance zur Kapazitätserweiterung

In der Schweiz fahren auch Fernzüge zum Teil im 2-Minuten-Abstand, auch auf klassischen Strecken mit konventioneller Signaltechnik. In Deutschland gibt es 2-Minuten-Zugfolgen nur auf S-Bahn-Strecken mit spezieller Signaltechnik wie Linienzugbeeinflussung (LZB) oder ETCS (European Train Control System). Im Fern- und Regionalverkehr gibt es 2-Minuten-Abstände nur in Sonderfällen wie bei kreuzenden Ausfahrten in verschiedene Richtungen.

Der Grund, weshalb in der Schweiz etwas geht, was bei uns nicht geht, liegt in der Gleis- und Bahnsteigtopologie. So sind in der Schweiz bei den entsprechenden Strecken an allen Haltestationen je Richtung zwei Bahnsteiggleise vorhanden. Der erste Zug fährt an das eine Bahnsteiggleis. Während die Fahrgäste

ein- und aussteigen, kann der zweite Zug nur zwei Minuten später in das andere Bahnsteiggleis einfahren und so weiter. So werden auch im Fernverkehr mit üblicherweise zwei Minuten Aufenthalt Zugfolgen von zwei Minuten möglich, auch ohne spezielle Signaltechnik.

Ist dagegen nur ein Bahnsteiggleis je Richtung vorhanden, dürfen für zwei Minuten Zugfolge die Aufenthaltszeiten 36 Sekunden nicht überschreiten. Um diese Werte zu erreichen, wurden deshalb bei der S-Bahn München zusätzlich zur LZB Züge mit bis zu 36 Türen, ebenerdige Einstiege und an nachfragestärkeren Stationen sogenannte „spanische“ Bahnsteige, also verschiedene Seiten zum Ein- und Ausstieg, vorgesehen. Kombiniert man die beiden Techniken, also zwei Bahnsteiggleise pro Richtung und S-Bahn-Fahrzeuge mit ebenerdigen Einstiegen und vielen Türen, sind auch bei konventioneller Signaltechnik Zugfolgen von unter zwei Minuten möglich. So wurden z.B. bei der S-Bahn Berlin anlässlich der Olympiade 1936 bereits Zugfolgen von 1,7 Minuten, entsprechend 36 Zügen pro Stunde und Richtung, erreicht.

Das Problem in Deutschland liegt damit nur an fehlenden Bahnsteiggleisen. Typisches Beispiel ist Pasing, wo es für Fern- und Regionalzüge Richtung Augsburg jeweils nur eine Bahnsteigkante pro Richtung gibt (Gleise 9 und 10). Deshalb ist zwischen München und Augsburg derzeit nur etwa alle fünf Minuten ein in Pasing haltender Zug möglich. Zusammen mit der bei DB InfraGO obligatorischen Pufferminute sind es im Fahrplan sogar sechs Minuten, statt der auf der freien Strecke sonst möglichen weniger als zwei Minuten. Die Planer des Deutschlandtaktes haben das Problem aufgegriffen und für Pasing einen zusätzlichen Bahnsteig (Gleise 11 und 12) gefordert. Das Projekt ist mittlerweile grundsätzlich vom Bundestag beschlossen, wenn auch noch nicht abschließend finanziert.

Wenn dies realisiert ist, können aber Züge von München nach Stuttgart immer noch nicht alle zwei Minuten verkehren. Problem ist der Bahnhof Ulm, wo Richtung Stuttgart nur das Bahnsteiggleis 1 für haltende Fernzüge zur Verfügung steht. Zeitweise wurde deshalb überlegt, das sanierungsbedürftige und nicht denkmalgeschützte Empfangsgebäude abzureißen und weiter östlich neu zu errichten, so dass Platz für ein neues Bahnsteiggleis (in Verlängerung des heutigen Stumpfgleises 25) wäre. Dieses Projekt wurde jedoch nicht weiterverfolgt, vermutlich aus finanziellen Gründen.

Aktuell wird das Gebäude grundlegend saniert und dazu im Erdgeschoss fast vollständig entkernt (<https://kurzlinks.de/951b>). Schon vor einiger Zeit wurde das bahnsteiglose Güterzug-Durchfahrtsgleis 1b zwischen den Gleisen 1 und 2 entfernt. Es wäre damit eventuell sogar möglich gewesen, unter Verwendung des dadurch freigewordenen Platzes ein zweites Bahnsteiggleis Richtung Stuttgart unter Nutzung eines Teils des Erdgeschosses zu schaffen, ohne das ganze Empfangsgebäude neu bauen zu müssen. Mittlerweile stehen auf dem Gelände des früheren Gleises 1b aber neue Fahrleitungsmaste.

Theoretisch bleibt noch die Möglichkeit eines zusätzlichen Bahnsteigs im Westen für Regionalzüge (Gleise 9 und 10), was nach der Verlegung der Züge aus Memmingen nach dem 4-Spur-Ausbau der Donaubrücke vom bayerischen Bahnhof (Gleise 25 bis 28) in den württembergischen Bahnhof (Gleise 1 bis 8) ohnehin sinnvoll wäre. Dadurch würde es möglich, die Bahnsteiggleise 1 und 2 für Fernzüge Richtung Stuttgart und 3 und 4 Richtung München zu nutzen. Dafür passt aber die Lage der Tunneleinfahrten zur Neubaustrecke nach Stuttgart nicht optimal.

Eine große Chance zur Kapazitätserweiterung zwischen München und Stuttgart wurde damit vertan. Bemerkenswert ist, dass einerseits die Neubaustrecke (NBS) Ulm–Augsburg unter anderem mit der Notwendigkeit von Kapazitätserweiterungen begründet wird (<https://www.ulm-augsburg.de/das-projekt>), andererseits die beim Umbau des Bahnhofs Ulm mögliche viel billigere Kapazitätserweiterung aber nicht realisiert wird. Wegen des bleibenden Engpasses in Ulm können daher die zusätzlichen Kapazitäten der NBS im Fernverkehr nicht genutzt werden. Der Fahrplanentwurf des Deutschlandtaktes enthält daher trotz NBS konsequenterweise Fernzüge zwischen Stuttgart und München nur mit einer Mindestzugfolge von unverändert sechs Minuten. Eigenartig ist auch, dass immer wieder auf die Kapazitätseffekte der Digitalisierung (ETCS) hingewiesen wird, obwohl deren Effekte minimal sind im Vergleich zu den viel größeren Effekten optimierter Bahnsteig- und Gleistopologie.

Andreas Schulz

Von der Schiene auf die Straße

Güterverkehr ins Außerfern eingestellt

Anfang Februar 2025 wurde bekannt, dass die Deutsche Bahn überraschend die Einstellung des Güterverkehrs zwischen Innsbruck und Vils veranlasst hat. Die DB InfraGo AG informierte die ÖBB, „dass aufgrund des schlechten Streckenzustandes die Lastgrenze für den deutschen Streckenabschnitt reduziert werden muss“. Damit dürfen Lokomotiven mit einer Radsatzlast über 20 Tonnen den deutschen Streckenabschnitt Ehrwald–Garmisch–Mittenwald nicht mehr befahren. Die von den ÖBB eingesetzten Loks der Rh 1016/1116 haben damit ein Fahrverbot auf dem deutschen Streckenteil.

Das ist ein schwerer Rückschlag für die Güterverkehrskunden der ÖBB, insbesondere für den Hauptkunden, das Zementwerk Schretter in Vils. Dessen beachtliches Aufkommen hatte vor mehr als zwanzig Jahren den Fortbestand der Außerfernbahn gerechtfertigt. Erst 2019 hatte man den Fahrdraht bis Pfronten-Steinach verlängert, um den aufwändigen Einsatz einer Diesellok zwischen Reutte und Vils einzusparen.

Zum tieferen Verständnis ein kleiner Exkurs zum Thema Streckenklassen: Diese legen fest, mit welchen Lasten eine Bahnstrecke befahren werden darf. Vor allem zwei Parameter sind ausschlaggebend: Die maximale Radsatzlast und die Meterlast der Schienenfahrzeuge. Darüber hinaus kann die Anzahl und die konstruktive Anordnung der Radsätze auch dazu führen, dass auch trotz Überschreitung der Radsatzlast Brückenbauwerke nicht unzulässig belastet werden. Möglich sind auch Auflagen, also eine Verminderung der Fahrgeschwindigkeit, um ein schwereres Fahrzeug auf einer minderwertigeren Streckenklasse einzusetzen. Das Regionalnetz Werdenfels wurde nach Angaben der DB aus Kostengründen nur für eine Streckenklasse CE mit maximal 20 Tonnen Radsatzlast und eine Meterlast von acht Tonnen/Meter ausgebaut. Das bedeutet, dass die Güterzugloks der ÖBB schon bisher nur mit Ausnahmegenehmigung, d.h. mit Auflagen wie z.B. einer geringeren Höchstgeschwindigkeit fahren durften. Auch die erst jüngst durchgeführten Oberbau-Sanierungen haben nicht zu einer Anhebung der Streckenklasse auf D4 für 22,5 Tonnen Radsatzlast geführt. Der Oberbau dürfte aber jetzt D4-tauglich sein, möglicherweise sind es bestimmte Kunstbauten, z.B. Brücken, die nicht mehr den Belastungen standhalten.

Bemerkenswert ist, dass die ÖBB ihre Streckenteile – wie fast überall in Österreich – auf Streckenklasse D4 (für 22,5 Tonnen Radsatzlast und acht Tonnen/Meter) ausgebaut haben, also auch den Abschnitt Ehrwald–Reutte. Trotz des Wissens um den Güterverkehr und den Ausbauzustand im Nachbarland sah sich der deutsche Streckenbetreiber aber nicht bemüht, seine Infrastruktur an die Bedürfnisse seiner Kunden anzupassen, vielmehr behalf man sich mit den oben genannten Ausnahmeregelungen. Möglicherweise liegt die Ursache für das aktuell ausnahmslose Fahrverbot mitten in Garmisch-Partenkirchen, wie das Garmisch-Partenkirchner Tagblatt am 2. Januar 2025 berichtet hat: Die Spannbetonbrücke über die St.-Martin-Straße weist Risse auf und wird ständig überwacht. Vom Einbau einer zusätzlichen Stütze noch in 2025 ist die Rede, sogar über einen kompletten Neubau des Bauwerks wird spekuliert.

Die marode Bahninfrastruktur im Werdenfels sorgt nicht nur für Ungemach der Fahrgäste, auch bei unseren Nachbarn blamieren wir uns mächtig. Aktuell werden die Güter ins Außerfern in Imst auf Lkw umgeladen und über den Fernpass ins Außerfern gekarrt. Was der Eigentümer der DB InfraGo AG hier betreibt, ist nichts anderes als eine Deindustrialisierung im Nachbarland. Leider fehlt aber auch den ÖBB die Phantasie, dem Bahn-Entwicklungs-Land Bayern ordentlich Paroli zu bieten. Denn noch gibt es Altbaulokomotiven, die die geforderten Radsatzlasten einhalten. Mit dem Einsatz einer E94 bzw. Rh 1020 mit Baujahr 1940 vor dem Außerferner Güterzug hätte man öffentlichkeitswirksam auf den musealen Zustand der deutschen Strecken hinweisen können und hätte gleichzeitig den Eisenbahnfreunden eine große Freude bereitet.

Norbert Moy

Busexkursion

Durchs Dachauer Hinterland nach Aichach

Schon lange gibt es die Forderung nach einer Buslinie, die Dachau oder Altomünster mit Aichach an der Paartalbahn verbindet. 2017 scheiterte ein zwei Jahre zuvor eingerichteter Expressbus der RBA (Regionalbus Augsburg); 2019 wurde eine auf Schülerverkehr ausgerichtete RBA-Linie durch reine Schulbusse ersetzt. Einen neuen Versuch macht nun der Münchner Verkehrsverbund MVV mit der bestehenden Buslinie 704, die bis zum Fahrplanwechsel vor der Dachauer Landkreisgrenze endete. Seit Dezember verbindet die Linie Aichach – abhängig vom Bedarf des Schülerverkehrs – mal mit Dachau und mal mit Altomünster.

Eine weitere Verbesserung für Fahrgäste im Landkreis Dachau ist der neue Expressbus X730, der wie die Linie X732 ab Pasing die Autobahn nutzt, aber dann via Bergkirchen und Bachern nach Schwabhausen verkehrt. Ende Januar habe ich die beiden Buslinien mit einem Ausflug durchs Dachauer Hinterland und nach Aichach getestet. Die Tour begann in Unterschleißheim, wo ich zunächst die Linie 772 nach Markt Indersdorf bestieg. Diese Strecke bin ich schon im Dezember 2021 zur damaligen Eröffnung der Linie gefahren und noch einmal 2022 in die andere Richtung als Bestandteil einer 9-Euro-Ticket-Rundfahrt zusammen mit den Linien 771 und 707.

Um die Linie 704 zu erreichen, musste ich von Markt Indersdorf ein kurzes Stück mit der S2 nach Kleinberghofen fahren. Sozusagen eine Premiere, da ich vorher noch nie dort ausgestiegen bin. Auf Kleinberghofen fiel die Wahl, weil ich fahrplanbedingt einen längeren Aufenthalt unterbringen musste, und es dort in Bahnhofsnähe ein Brotzeitstüberl für die Mittagseinkehr gibt. Alternativer Umsteigepunkt von der S2 zur Linie 704 wäre Erdweg gewesen, wo ebenso wie in Kleinberghofen die Kurse der Buslinie vorbeikommen, die die Strecke Dachau-Aichach befahren. Andere Fahrten der Linie beginnen in Altomünster, wo ich eine Stunde später hätte umsteigen müssen. Bis auf eine Ausnahme Richtung Dachau wird Altomünster von den Buskursen zwischen den beiden Kreisstädten nicht berührt.

An der Grenze zwischen Oberbayern und Schwaben wird die Luft dünn für den ÖPNV, weil die Orte dort deutlich weiter auseinanderliegen als in anderen Teilen des Dachauer Hinterlands. Genau an der Grenze liegt ein Ort (oder eher ein paar Höfe) mit dem schönen Namen Xyger. Im Bus war ich der einzige Fahrgast, nachdem zuvor an meiner Einstieghaltestelle jemand ausgestiegen war. Vor Aichach ging es ein Stück über eine Schnellstraße (B300), dann nördlich an der Altstadt vorbei zum Bahnhof. Ausstieg war an der Haltestelle „Sparkasse“, von der es nicht weit zum langgestreckten Stadtplatz im Kern der Altstadt ist. Gesäumt wird der Stadtplatz von zwei sehenswerten Stadttoren und der Spitalkirche, während mittendrin das historische Rathaus steht.

Nach einem Rundgang und einiger Fotografiererei habe ich mich auf den Weg an der Stadtpfarrkirche vorbei zum Bahnhof gemacht. Dort gibt es einen Busbahnhof und zusätzlich zwei Haltestellen am Straßenrand, nur leider keinerlei Kennzeichnung, wo die Linie 704 abfährt. Das Landratsamt Dachau hat in seiner Rolle als Aufgabenträger für die Buslinie zugesagt, dass die entsprechende Beschilderung noch erfolgt. Die Buslinien des Augsburgers Verkehrsverbunds AVV, die in und um Aichach verkehren, scheinen im Wesentlichen aus Schülerverkehr und Anruf-Sammeltaxen (AST) zu bestehen. Noch kurz eingekehrt bin ich in das nette Café im Bahnhofsgebäude. Für den Außenbereich mit Gleisblick war es mir allerdings etwas zu kühl.

Da ich die Haltestelle meines Busses nicht ermitteln konnte, habe ich mich an der Einfahrt des Busbahnhofs platziert. Der Bus kam dann, wie mir die MVV-App schon vorher verraten hatte, ziemlich verspätet an, hielt am vordersten Bussteig, und fuhr ohne jeden im Fahrplan vorgesehenen Zeitpuffer mit elf Minuten Verspätung wieder ab. Der fehlende Zeitpuffer ist leider typisch für die Fahrplanmacher beim MVV. Ich halte solche Fahrpläne für einen Fehler, da sie Unmut bei Fahrpersonal und Fahrgästen erzeugen und für viele Anschlussverluste verantwortlich sind. Aber es ist halt nett, dem Aufgabenträger erzählen zu können, dass man mit weniger Bussen und Fahrern auskommt. Dies entspricht ganz dem üblichen und aus Sicht von PRO BAHN natürlich falschem ÖPNV-Bild, dass nicht der Fahrgast Kunde ist, sondern der Auftraggeber. Im Fall der Linie 704 kommt hinzu, dass der Fahrplan so eng ist, dass wir – ohne Ein- oder Aussteiger unterwegs – bis Altomünster sogar noch eine weitere Minute verloren haben. Fahrgäste sind wohl nicht gewollt, weil jeder Fahrgast unweigerlich Verspätung erzeugt.

Egal ob elf oder zwölf Minuten Verspätung – die vorgesehenen sechs Minuten Übergang zur S-Bahn in Altomünster waren nicht zu schaffen. Geplant hatte ich mit der S2 bis Bachern zu fahren, um dort in die Linie X730 umzusteigen. Da die S-Bahn doppelt so oft fährt wie die Expressbuslinie mit Studentakt, hatte ich nun aufgrund der Verspätung einen großzügigen Zeitpuffer. Daher bin ich mit der nächsten S2 bis Schwabhausen gefahren, und dort dem Bus zwei Stationen entgegengelauert, um ihn an der Endhaltestelle beim historischen Gasthof zur Post zu erreichen. Im Fall einer späteren Rückfahrt ab Aichach wäre ich mit der einzigen Fahrt der Linie 704 via Altomünster Richtung Dachau unterwegs gewesen. Die hätte mir dann, wie alle Fahrten nach Dachau, ein direktes Umsteigen in die Linie X730 in Schwabhausen erlaubt.

Der Expressbus, der im Gegensatz zur Linie X732 nicht mit Doppelstockbussen unterwegs ist, war dann auf seiner gesamten Strecke recht pünktlich, aber im ersten Teil auch ziemlich leer. Von Schwabhausen bis Bergkirchen ist der Bus um diese Uhrzeit gegen die Lastrichtung unterwegs. Recht voll mit etwa 80 Prozent besetzter Sitzplätze wurde es dann in den großen Gewerbegebieten rund um die

Autobahn-Anschlussstelle Dachau/Fürstenfeldbruck. Zwischen den beiden Gewerbegebieten in Bergkirchen (Landkreis Dachau) und Geiselbullach (Landkreis Fürstenfeldbruck) nutzt die Linie X730 ebenso wie bereits die Linie X800 eine schmale Nebenstraße durch die Felder. Dadurch können die Gewerbegebiete ohne Wendemanöver angefahren werden, und der Bus muss erst zum Erreichen der Autobahn A8 auf die dort vierspurige Bundesstraße 471 auffahren.

Über ein kurzes Stück Bundesstraße geht es dann aber auf die Autobahn A8. Ab Autobahnende in München führt die Route an der Blütenburg vorbei ohne weiteren Halt bis Pasing. Ankunft dort war sogar ein bis zwei Minuten vor Plan. Wegen der U5-Baustelle lag der Ausstieg aber nicht direkt am Bahnhof auf der Josef-Felder-Straße, sondern in einer schmalen Hausdurchfahrt zum Busbahnhof, also mehrere hundert Meter vom Bahnhof Pasing entfernt. Die folgenden S-Bahn-Anschlüsse habe ich trotzdem erreicht, sogar mit Umsteigen am Hirschgarten statt in Laim, da die S1 natürlich zuverlässig zu spät dran war. Die kumulierte Verspätung durch Anschlussverlust in Altomünster und üblicher S1-Trödelei betrug dann in Unterschleißheim satte 66 Minuten.

Edmund Lauterbach

ÖPNV im ländlichen Bereich – ein Vergleich

In Bayern hat der zuständige Landkreis den öffentlichen Nahverkehr mit Bussen zu organisieren. Es gibt Landkreise, die sich sehr stark für den öffentlichen Nahverkehr engagieren und Landkreise, die die öffentliche Anbindung ihrer Gemeinden nur als Pflichtaufgabe sehen und nur das Allernotwendigste anbieten. In diesem Artikel möchte ich mal einen Vergleich zwischen dem Landkreis Fürstenfeldbruck und dem Landkreis Erding ziehen.

Ich habe für diesen Vergleich die Gemeinde Isen im Landkreis Erding und die Gemeinde Moorenweis im Landkreis Fürstenfeldbruck herangezogen. Beide Orte sind ländlich geprägt und haben keinen Bahnanschluss, Isen liegt 45 km und Moorenweis 50 km von München entfernt, so dass davon auszugehen ist, dass Pendlerbeziehungen zwischen Moorenweis und München sowie zwischen Isen und München bestehen. Auf der anderen Seite besteht am Wochenende auch Ausflugsverkehr zwischen der Großstadt und diesen ländlichen Orten.

Betrachten wir zunächst einmal das Angebot an Montagen bis Freitagen. Von Moorenweis nach München Marienplatz bestehen von 3.48 bis 0.35 Uhr Bus-Bahnverbindungen häufig alle 20 Minuten, mindestens alle 40 Minuten. Die Busverbindungen zwischen 3.48 und 4.57 Uhr und zwischen 21.55 und 0.35 Uhr erfolgen mit dem Ruftaxi, das 45 Minuten vor Abfahrt bestellt werden muss. Die sonstigen Verbindungen erfolgen überwiegend mit einem Linienbus, in Grafrath bzw. Fürstenfeldbruck wird in die S-Bahn umgestiegen. Die Fahrzeiten liegen in

der Regel zwischen 55 Minuten und einer Stunde und fünf Minuten.

Im Vergleich dazu ist das ÖPNV-Angebot von Isen nach München weniger attraktiv. Montags bis Freitags bestehen täglich 30 Verbindungen von Isen nach München, von Moorenweis nach München sind es dagegen 58 Verbindungen. Der erste Bus ab Isen fährt um 5.05 Uhr, der letzte Bus verkehrt um 21.44 Uhr, während es ab Moorenweis von 3.48 bis 0.35 Verbindungen nach München gibt. Die Busse nach Isen verkehren halbstündlich, teilweise aber nur stündlich. Die Fahrtzeit beträgt zwischen 52 Minuten und einer Stunde 26 Minuten.

An Sonn- und Feiertagen besteht von Moorenweis zum Münchener Marienplatz von 4.35 Uhr bis zum Folgetag 0.35 Uhr mindestens eine stündliche Verbindung mit dem Ruftaxi mit wenigen Verdichtungen, die Fahrtzeit beträgt in der Regel eine Stunde und fünf Minuten. Von Isen zum Münchener Marienplatz bestehen an Sonn- und Feiertagen keine Verbindungen mit dem Linienbus, allerdings bietet ein fünfmal täglich verkehrendes Ruftaxi zwischen Markt Schwaben und Isen ein minimales Grundangebot.

Leider muss hier gesagt werden, dass die schwache Anbindung von Isen an den öffentlichen Nahverkehr leider eher die Regel als die Ausnahme in ländlichen Regionen Bayerns ist. Die hervorragende Erschließung von Orten des Landkreises Fürstentumbruck mit dem öffentlichen Nahverkehr hat mit einem engagierten Mitarbeiter der Stabsstelle öffentliche Mobilität im Landratsamt Fürstentumbruck zu tun, der sich mit großem Engagement erfolgreich für eine umweltfreundliche Mobilität auch im ländlichen Bereich eingesetzt hat. Im Landkreis Erding gibt es ein solches Engagement leider nicht.

Isen hat zumindest an Werktagen außer Samstagen ein ausreichendes Grundangebot mit der Einschränkung, dass Isen von München nach 21.44 Uhr nicht mehr erreichbar ist. Das Sonntagsangebot ist mit nur fünf Fahrten dürftig, da ist noch viel Luft nach oben.

Frank Lipke

Smartphonezwang beim BC100-Deutschlandticket

Der Preis für die Bahncard 100 (BC100) der DB wurde im vergangenen Dezember überdurchschnittlich angehoben mit dem Argument, dass das Deutschlandticket integriert ist. Das klingt zunächst verständlich. Das integrierte Deutschlandticket kann man aber nur nutzen, wenn man ein Smartphone besitzt, da die Plastikkarte der BC100 nicht digital ausgelesen werden kann, wie es bei den Plastikkarten der Verbünde für das Deutschlandticket der Fall ist. Damit werden wieder einmal gerade ältere Fahrgäste, die kein Smartphone besitzen, erheblich benachteiligt. Ein Teil der besten Kunden der Bahn muss für eine Leistung zahlen, die sie nicht bekommen.

Besonders grotesk ist, dass die Bahn dieses Vorgehen mit ihrer Nachhaltigkeitsstrategie begründet. Zu fragen ist, wieso die Anschaffung eines Smartphones nachhaltiger sein soll als die Digitalisierung einer Plastikkarte? Möglich ist auch, dass sich Kunden wegen dieser Schikane kein Smartphone zulegen wollen und sich statt einer BC100 ein digitales Deutschlandticket bei einem Verbund besorgen. Wie das dann nachhaltiger sein soll als eine digitale BC100 bleibt auch ein Geheimnis der DB.

Andreas Schulz

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 Abonnen-tenverwaltung 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 18 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. 05.03. 18:00 Uhr; Freilassing, Restaurant Schlössl, Bräuhausstraße 6; **Verkehrsforum Berchtesgadener Land und Rupertiwinkel**. Weitere Informationen: <https://verkehrsforum-bgl.de/> unter „News“.

Sa. 08.03. 13–15 Uhr; Passau Hbf (Treffpunkt Eingangshalle); **Sonderfahrt „Frauen in Fahrt“**; Sonderfahrt für Frauen nach Passau-Lindau mit Bewirtung und Kulturprogramm anlässlich des internationalen Frauentags; Info und Anmeldung (bis 06.03.): <https://lokalbahn-hauzenberg.de/>.

Mo.17.03. 18:30 Uhr; München, Ehem. Königl. Bayerisches Verkehrsministerium, Arnulfstr. 9–11; **Lichtbildervortrag** H. Holz-Koberg: „Die Sylter Inselbahn“. Veranstalter: DGEG. Info: https://dgeg.de/52-Mitgliedergruppe_Muenchen, Tel. 08092/33348.

Vollständiges Fahrtenprogramm der Passauer Granitbahn siehe https://lokalbahn-hauzenberg.de/s/Granitbahn_Flyer_2025.pdf.

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 im „Restaurante Portugal“, München, Friedenstraße 26a (S-Bahn München Ost).

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

Mi. 05.03. 19 Uhr; München (Geschäftsstelle) und Videokonferenz; **PRO BAHN Treff Oberbayern**; Info: oberbayern@pro-bahn.de

Fr. 07.03. 19 Uhr; Videokonferenz; **PRO BAHN Treff Region München**, Info und Einwahldaten: muenchen@pro-bahn.de

Mi. 19.03. 19 Uhr; München (Geschäftsstelle) und Videokonferenz; **PRO BAHN Treff Oberbayern**; Info/Einwahldaten: oberbayern@pro-bahn.de

Mi. 26.03. ab 19 Uhr; München, „Restaurante Portugal“, Friedenstraße 26a; **Stammtisch**.

Do. 27.03. ab 19 Uhr; Murnau, Restaurant „Lions King“, Am Kreuzfeld 2, **Treffen der Regionalgruppe Oberland**; Info: [Norbert Moy \(n.moy@bayern.pro-bahn.de\)](mailto:n.moy@bayern.pro-bahn.de)

Mo.31.03. 19:30 Uhr; Videokonferenz; **PRO BAHN Treff Schwaben**: Thema stand bei Redaktionsschluss noch nicht fest. Info: erro1.yazgac@pro-bahn.de, https://www.pro-bahn.de/bayern/termin_zeigen.php?app=aus

Mi. 02.04. 19 Uhr; München (Geschäftsstelle) und Videokonferenz; **PRO BAHN Treff Oberbayern**; Info/Einwahldaten: oberbayern@pro-bahn.de

Fr. 04.04. 19 Uhr; Videokonferenz; **PRO BAHN Treff Region München**, Info und Einwahldaten: muenchen@pro-bahn.de

Sa. 05.04. 13:30 Uhr; Röthenbach/Allgäu, Bahnhof, Eisenbahnwaggon d. Modellbahnfreunde; **Treffen der Regionalgruppen Allgäu/Bodensee**; Info: https://www.pro-bahn.de/bayern/termin_show_one.php?id=2748&app=aus, Info: J. Vögele, Tel. 0171/4885149

Das PRO BAHN Post-Archiv mit Autorensuche

20 Jahrgänge unter

https://www.pro-bahn.de/bayern/pbp_archiv.htm
