

PRO BAHN *Post*

Rundbrief von PRO BAHN Oberbayern

Mai 2025



Nachdem der Testbetrieb für den Wasserstoffzug Mireo Plus H im April ausgeweitet wurde, fährt er nun von Augsburg über die Ammerseebahn nach Weilheim, bzw. frühmorgens auch bis nach Peißenberg. Bei seiner Fahrt wird der Zug jedoch zwischen Riederau und Utting von einer Langsamfahrstelle mit 40 km/h ausgebremst – obwohl dieser Streckenabschnitt im letzten Jahr saniert worden ist. Bild (Mireo Plus H in Dießen): R. Forkel

- Bezirksversammlung am 24. Mai 2025 – *Seite 2*
- Kurznachrichten – *Seite 2*
- Generalsanierung und die rechtlichen Aspekte – *Seite 4*
- 200 Jahre Bahnfahr Gäste – *Seite 5*
- Österreich führt Interregios ein – *Seite 6*
- Reaktivierungs-Offensive: Aprilscherz – *Seite 7*
- Verlegung Bahnhof Westerham – *Seite 8*
- Verspätungsangaben in der S-Bahn – *Seite 10*

Bezirksversammlung am 24.5.2025

Der PRO BAHN Bezirksverband Oberbayern lädt alle Mitglieder zur Mitgliederversammlung 2025 ein. Die Versammlung beginnt am 24. Mai um 11 Uhr mit einem Vortrag, die eigentliche Mitgliederversammlung findet am Nachmittag statt. Der Versammlungsort ist in diesem Jahr das Pfarrheim Maria Schutz, Bäckerstr. 29, in München-Pasing.

Im Hinblick auf die anstehenden Generalsanierungen starten wir um 11 Uhr mit einem Referat zum Thema „Generalsanierung der Hochleistungskorridore in Südbayern“. Als Gastreferentin konnten wir Frau Bärbel Fuchs, Geschäftsführerin der Bayerischen Eisenbahngesellschaft (BEG), gewinnen. Frau Fuchs wird darüber berichten, welche Auswirkungen die anstehenden Generalsanierungen der Hochleistungskorridore in Bayern auf den Schienenpersonennahverkehr und seine Kunden haben werden und wie die Ersatzmaßnahmen geplant werden.

Die Mitgliederversammlung beginnt nach einer kurzen Mittagspause um 13 Uhr. Ein Hauptpunkt der Tagesordnung ist die Neuwahl des Vorstands. Anträge für die Mitgliederversammlung bitte bis zum 24. Mai 2025 schriftlich einreichen (E-Mail oberbayern@pro-bahn.de oder per Brief an die Geschäftsstelle).

Mitglieder des PRO BAHN Bezirksverbands Oberbayern haben die Einladung mit der Tagesordnung per Briefpost zugeschickt bekommen. Bei Familienmitgliedschaften gilt die schriftliche Einladung für alle als Mitglieder registrierten Familienangehörigen.

Wir würden uns freuen, Sie am 24. Mai im Pfarrheim Maria Schutz in München-Pasing begrüßen zu dürfen.

Kurznachrichten

Ab Mai Ortswechsel beim Münchner PRO BAHN-Stammtisch

Im Sommer möchten wir mit dem Stammtisch in München wieder in ein Biergartenlokal umziehen. Dementsprechend ist für die beiden nächsten Stammtische am 28. Mai und am 25. Juni im Gasthaus „Harlachinger Gartenstadt“, Naupliastraße 2 reserviert – bei entsprechender Witterung im Biergarten. Das Lokal liegt unmittelbar an der Endstation der U1 Mangfallplatz am in Fahrtrichtung des ein-fahrenden Zuges hinten links gelegenen Ausgang.

Ammerseebahn: Langsamfahrstelle und Wasserstoffzug

Mit der mehrmonatigen Sperrung der Ammerseebahn im letzten Jahr verband sich schon die Hoffnung, wenigstens zwischen Weilheim und Utting eine dauerhaft sanierte Strecke vorzufinden. Seit dem 3. April müssen die Züge jedoch wegen eines Oberbaumangels zwischen Riederau und Utting wieder auf

600 Meter Länge mit 40 km/h dahinkriechen. Und im Herbst soll die Ammerseebahn wieder für Monate zugesperrt werden, weil man letztes Jahr mit dem Abschnitt Utting–Geltendorf nicht fertig geworden ist. Dafür verkehrt derzeit der Wasserstoffzug Mireo Plus H von Siemens Mobility im Testbetrieb von Montag bis Freitag frühmorgens und am späteren Vormittag zwischen Augsburg und Peißenberg, bzw. Weilheim (Fahrplan auf der Webseite der BRB unter <https://kurzlinks.de/z812>).

Fahrtensaison bei LEO, Granitbahn und Ilztalbahn

Im Mai nehmen die Touristikbahnen wieder ihr Fahrtenprogramm auf, so auch die Chiemgauer Lokalbahn LEO an allen Sonn- und Feiertagen ab Anfang Mai. Der historische Triebwagen VT 26 soll rechtzeitig aus der Werkstatt zurück sein. Man sollte sich aber sicherheitshalber vor einer geplanten Mitfahrt noch einmal unter <https://chiemgauer-lokalbahn.com/> informieren. Auf der Granitbahn Passau–Hauzenberg beginnt das reguläre Fahrtenprogramm am 18. Mai (<https://lokalbahn-hauzenberg.de/>), es wurden aber bereits in diesem Jahr erfolgreiche Fahrten zum Weltfrauentag und zu Ostern durchgeführt. Weiterhin besteht die Kooperation mit der Ilztalbahn, die ebenfalls neben dem regulären Fahrtenprogramm an den Wochenenden zwischen dem 17. Mai und dem 18. Oktober noch verschiedene Eventfahrten anbietet (<https://ilztalbahn.eu/2025/03/21/vorschau-saison-2025/>).

Verkehrsverlagerung durch Deutschlandticket

Zu den Wirkungen des Deutschlandtickets auf die Verminderung von Autofahrten und damit auch auf die Reduzierung der CO₂-Emission im Verkehrssektor wurde Anfang April eine neue Studie vorgelegt. Laut dem sogenannten Ariadne-Report, der im Rahmen der Kopernikus-Projekte des Bundesforschungsministeriums erstellt wurde, ist das Deutschlandticket ein „effektives Instrument für die Verkehrswende“. Es seien aber weitere flankierende Maßnahmen notwendig, um die Wirkung des Deutschlandtickets langfristig zu stabilisieren (<https://ariadneprojekt.de/news-de/deutschlandticket-verkehrsverlagerung-statt-zusaetzliche-fahrten/>).

DB-Service-Stores als Einrichtung der DB erhalten

Der Fahrgastverband PRO BAHN spricht sich in einer Pressemitteilung gegen die geplante Veräußerung der DB-Service-Stores durch die DB InfraGO AG aus (https://www.pro-bahn.de/presse/pm_bv_show.php?id=525). PRO BAHN sieht die Gefahr, dass ein Investor, der die Läden übernimmt, sich von Standorten mit geringeren Umsätzen nach einiger Zeit trennt.

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.

Generalsanierung und die rechtlichen Aspekte

Seit 2024 läuft das Generalsanierungsprogramm, welches laut aktueller Planung 2026 Bayern erreichen wird. Vom 6. Februar bis 10. Juli wird dann der Abschnitt Nürnberg–Regensburg voll gesperrt, wogegen das Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU) agilis bei der Bundesnetzagentur (BNetzA) im August 2024 Beschwerde einlegte. Agilis sieht sich in seinem Recht auf Netzzugang verletzt und kritisierte fehlende Alternativen, bei denen ein Teilverkehr möglich wäre, beispielsweise eingleisige Sperrungen oder wandernde Abschnitte.

Die Beschwerde wurde als zulässig betrachtet aber als unbegründet zurückgewiesen, hauptsächlich mit dem Argument, dass die vorgetragene Beschwerde zu spät gekommen sei. Die Beschlusskammer rügte zwar Verstöße seitens DB InfraGO gegen die Konsultationsfristen des Delegierten Beschlusses 2017/2075/EU (<https://eur-lex.europa.eu/legal-content/DE/ALL/?uri=CELEX:32017D2075>), argumentierte dann aber, dass wie bei §46 Verwaltungsverfahrensgesetz diese Verstöße mangels Ergebnisrelevanz nicht zur Aufhebung des Verwaltungsaktes führen.

Der genannte Delegierte Beschluss ist in ganz Europa direkt gültig und sieht bei Kapazitätsbeschränkungen, die mindestens 30 aufeinanderfolgende Tage andauern und mehr als 50 Prozent des geschätzten Verkehrsaufkommens auf einer Schienenstrecke betreffen, einen Alternativenvergleich der geplanten Maßnahme vor. Dieser umfasst mindestens zwei alternative Kapazitätsbeschränkungen, welche der Infrastrukturbetreiber zusammen mit dem Antragssteller gestaltet und dann konzeptionell bereitstellen muss. Allerdings ist dieser Vergleich nur in der sogenannten „Ersten Konsultationsrunde“ vorgesehen.

Da laut des Delegierten Beschlusses die Beschränkungen der Generalsanierungen mindestens 24 Monate vor dem Beginn der Maßnahmen veröffentlicht werden müssten, ist es äußerst fragwürdig, ob in diesem Fall tatsächlich eine „erste Konsultationsfrist“ verstrichen ist. Die Beschlusskammer rügte ja wie erwähnt die DB InfraGO bezüglich des Nichteinhaltens von Fristen, beanstandete aber zugleich die späte Beschwerdeeinreichung seitens agilis, vor allem mit dem Hinweis, dass es seitens des Netzbetreibers keine Hinweispflicht auf diese Möglichkeit der Verfristung gibt.

Agilis selber griff die Zurückweisung der Beschwerde vor Gericht nicht an. Es ist aber davon auszugehen, dass von nun an alle von einer weiteren Generalsanierung betroffenen EVU in der frühestmöglichen Phase eine Alternativprüfung vom Netzbetreiber DB InfraGO verlangen werden.

Die EVU sowohl im Personen- als auch Güterverkehr stehen angesichts der Generalsanierungen vor wirtschaftlichen Schwierigkeiten. Beispielsweise muss agilis durch die mehrmonatige Vollsperrung 36 Prozent der Mitarbeiter in „Kurzarbeit Null“ schicken. Bei Schienenersatzverkehr droht eine Finanzierungslücke, und

die direkten Verluste beziffert agilis auf 44 Millionen Euro und damit als existenzbedrohend. Zusätzlich könnten noch Sekundäreffekte dazukommen, beispielsweise durch dauerhaft abgewanderte Kunden. Auch hier betrifft es den Personen- und Güterverkehr.

Schon vor einem Jahr bemängelte Dr. Matthias Stoffregen, Geschäftsführer von mofair, im einleitenden Gastkommentar der Eisenbahntechnischen Rundschau (ETR Ausgabe 04/2024), dass der Bund nicht für die Folgekosten der General-sanierungen eintritt, obwohl er jahrzehntelang zusah, wie das Schienennetz in einen immer schlechteren Zustand hinabgeglitten ist.

Darüber hinaus gibt es keine Gewissheit, dass die Vollsperrungen der General-sanierungen ein „Befreiungsschlag“ sind. Eventuell wird es auch nach 2030 eine permanent andauernde Kette von weiteren Generalsanierungen und damit Vollsperrungen geben. Dies würde dann zu einer permanenten Reduktion der Netzkapazität führen, die in Deutschland sowieso schon am Anschlag ist (weiterführende Artikel finden sich u.a. in der PRO BAHN Post 05/2024 oder in der ETR 11/2024). Fehlende Genehmigungen für einzelne Gewerke, welche ursprünglich in den Generalsanierungen vorgesehen waren, sowie fehlende Kapazitäten seitens der Bauindustrie und explodierende Kosten lassen nichts Gutes erahnen.

Unstrittig ist der Sanierungsbedarf des deutschen Schienennetzes, und Einschränkungen wird es geben müssen. Allerdings zeigen uns die Nachbarländer Österreich und Schweiz, dass diese durch Konsenslösungen zwischen den Eisenbahnverkehrsunternehmen und dem Netzbetreiber zustande kommen müssen. Dazu bedarf es klarer Richtlinien und einer finanziellen Ausstattung seitens des Bundes, die es dem Gesamtsystem Bahn erlaubt, seiner volkswirtschaftlichen Bedeutung gerecht zu werden.

Hinweis: Die rechtlichen Aspekte und der Fall „agilis“ wurden dem Vortrag von Prof. Dr. Urs Kramer von der Universität Passau auf dem BahnCongress Bayern vom 2. April 2025 entnommen.

Harald Nikolisin

200 Jahre Bahnfahrergäste

Eigentlich soll es ja Unglück bringen, vor dem runden Geburtstag zu feiern. Der wäre am 27. September dieses Jahres. Trotzdem begeht ganz Großbritannien schon das volle Jahr über das 200. Jubiläum der öffentlichen Eisenbahn. Obwohl man eigentlich nicht überall Grund zum Feiern hat. Denn auch dieses Land hat einen wüsten Kahlschlag seines Netzes hinter sich. Aber was solls. Gratulieren wir also auch.

Überall im Land laufen Festveranstaltungen bei Bahnmuseen, in Bahnhöfen, mit

Sonderzügen. Hier auch nur eine Auswahl zu bringen wäre hoffnungslos; stattdessen der Link: <https://railway200.co.uk/de/>.

Die Strecke Stockton-Darlington war die erste für öffentlichen Verkehr, Güter wie Personen. Aber Schienenbahnen gab es viel länger. Angefangen mit den Spurrillen schon in römischen Straßen, die dem Kutscher ersparten zu lenken, außer um abzubiegen. Bekannt sind Grubenloren, die mit gekerbten Walzen darauf wohl mehr holperten als rollten. Und auch andere Pioniere als nur Stephenson hatten schon beigetragen, so zum Beispiel Richard Trevithick mit ebenerdigen Schienenflächen, gewissermaßen als ortsfeste Spurkränze innen an den Schienen. Diese Fahrzeuge hatten den Vorteil, dass sie auch frei vom Gleis laufen konnten, außerdem kamen die Weichen mit nur einer Zunge aus (Bild Wikipedia unter Stichwort „Weiche“). Als Erfinder des heute üblichen Wulstes innen am Rad gilt ein Ralph Allen um 1730.

Es geht also allein darum, dass diese Errungenschaft ab jetzt für einen zahlenden Kundenkreis zugänglich wurde. Und damit ein gewaltiger Schub für Industrie und Handel einsetzte, so wie Fahrten ab jetzt für das „einfache Volk“ möglich wurden. So etwa für Arbeiter, die zwischen Wohn- und Einsatzort bis heute pendeln. Unsere seither gewohnte Zivilisation hätte ohne Schienennetze nie entstehen können. Und sogar die Zeitzonen wurden erst eingeführt, um zwischen den Orten Fahrpläne festlegen zu können. Bemerkenswert ist auch die Schnelligkeit, mit der sich die Netze ausbreiteten. Der Kraftakt, den dies verlangt hatte.

200 Jahre sind nach gängiger Rechnung (30 Jahre) mehr als sechseinhalb Generationen. Die öffentliche Eisenbahn ist damit längst Teil der Geschichte und auch der Kultur. Wir müssen in Deutschland noch weitere zehn Jahre auf das Jubiläum warten.

Michael Werner

Vorbild für Deutschland?

Österreich führt Interregios ein

Am 14. Dezember 2025 soll die neue Koralmbahn von Graz nach Klagenfurt in Betrieb gehen, eine Hochgeschwindigkeitsstrecke mit etwa 50 Kilometern in Tunneln. Dies wird im Süden Österreichs zu erheblichen Fahrplanänderungen führen. Unter anderem fährt der Intercity von Frankfurt am Main, der heute vier Mal täglich nach Klagenfurt und zwei Mal täglich nach Graz fährt, dann alle zwei Stunden über Klagenfurt und die Koralmbahn nach Graz und meist weiter nach Wien.

Damit verlieren die Altstrecken über Selzthal und Bruck an der Mur weitgehend den klassischen Fernverkehr. Als Ersatz führen die ÖBB erstmals sechs Interregio-

Linien im 1- oder 2-Stunden-Takt ein, wie die Fachzeitschrift Forum Mobil berichtet. In Österreich ist das aus zwei Gründen deutlich leichter als bei uns:

- Die Infrastrukturgebühren sind erheblich niedriger.
- Das Klima-Ticket gilt auch im Fernverkehr.

Das deutsche Trassenpreissystem soll laut Koalitionsvertrag reformiert werden, was auch immer das bedeutet. Trotz der deutlichen Nachfragerückgänge im deutschen Fernverkehr gibt es aber bislang keinerlei Überlegungen, das Deutschland-Ticket zu einem Klima-Ticket weiter zu entwickeln. In Österreich gibt es das Klima-Ticket auch mit Gültigkeit nur in einem Bundesland. Das Deutschland-Ticket kostet pro Jahr knapp 700 Euro, das Klima-Ticket für ganz Österreich knapp 1200 Euro, mit erheblichen Nachlässen im Sozialbereich. Österreich ist etwas größer als Bayern. Wenn man zum Beispiel ein deutsches Klima-Ticket inklusive Fernverkehr anböte, das es auch für die Gültigkeitsbereiche der Länder-Tickets gäbe, kämen sich die Preise ziemlich nahe. So ganz aus der Welt ist der Vorschlag, das österreichische Modell auf Deutschland zu übertragen und damit auch hier leichter ein umfassendes Interregio-Netz (wieder) etablieren zu können, daher nicht.

Andreas Schulz

Reaktivierungs-Offensive im MVV-Erweiterungsgebiet

Aprilscherz

Der Beitrag „Reaktivierungs-Offensive im MVV-Erweiterungsgebiet“ in der letzten Ausgabe war ein Aprilscherz. Es tut mir aufrichtig leid, wenn ich damit bei dem einen oder anderen erst die Hoffnung geweckt und dann zerstört habe, bald wieder vor Ort in den Zug steigen zu können.

Eigentlich war in dem Artikel ziemlich alles frei erfunden – abgesehen von der skurrilen Bewandnis mit der langen MVV-Kurzstrecke: Tatsächlich kann man von Tutzing nach Huglfing für nur einen MVV-Streifen fahren. Wahr ist auch, dass die Gemeinden und PRO BAHN auch gerne viele Bahnhöfe wieder reaktivieren würden. Nicht existent ist die UIC-Richtlinie 0401 mit den 95 Reaktivierungskriterien. Und mal ganz ehrlich: Unseren Behörden traut man schon vieles zu. Deshalb wird heute manche Skurrilität selbst von Insidern für nicht abwegig gehalten.

Dann hoffe ich jetzt nur, dass die Idee mit den virtuellen Haltestellen als „digitaler Zwilling“ nicht noch von den zuständigen Stellen aufgegriffen und umgesetzt wird, sondern die Bahnhöfe vielleicht doch “real“ reaktiviert werden.

Norbert Moy

Umbau des Bahnhofs Westerham

Der Bahnhof Westerham weist derzeit einen Haus- und einen Mittelbahnsteig mit 15 bzw. 20 cm Höhe auf. Die DB plant für 2028 den Ausbau mit 76-cm-Außenbahnsteigen und einer Unterführung. Die Außenbahnsteige sollen durch die Unterführung und Aufzüge verbunden werden. Zusätzlich soll ein Zugang von Süden her geschaffen werden. Die Bahnsteige sollen 140 m lang werden mit einer zusätzlichen Sicherungslänge von 15 m als Erweiterungsmöglichkeit für zukünftige Fahrzeuge. Bei einer neuen Ausschreibung der Strecke ab 2029 dürfen möglicherweise nur noch Triebwagen verkehren, die für die jetzigen Bahnsteige nicht zugelassen sind. Das bedeutet dass die DB den Bahnhofsumbau bis dahin realisiert haben muss.

Der Arbeitskreis Verkehr der Lokalen Agenda 21 war der Meinung, dass der Bahnhof besser um 300 m nach Osten zum Bahnübergang der Westerhamer Straße verlegt werden sollte. Dazu wurden zwei Varianten vorgeschlagen:



Vorschläge der Lokalen Agenda 21 zum Umbau der Bahnsteige am Bahnhof Westerham

Variante #1 (in der Karte weiß) geht von zwei Bahnsteigen beiderseits des Bahnübergangs aus. Das am Hausbahnsteig anliegende Ausweichgleis 1 müsste nach Osten verlängert werden, um Kreuzungen unabhängig vom Zughalt zu ermöglichen. In beiden Richtungen würden die Züge nach Passieren des Bahnübergangs am jeweiligen Bahnsteig anhalten.

Bei Variante #2 (schwarz) würde der bestehende Hausbahnsteig nach Westen in Richtung Bahnübergang verlängert. Für beide Fahrtrichtungen würden die Züge an einem eigenen Abschnitt dieses Bahnsteiges anhalten. Um sie aneinan-

der vorbei auf das Gleis 2 und umgekehrt überzuleiten, müsste eine zusätzliche Gleisverbindung geschaffen werden.

Vorteile für die Fahrgäste: Die meisten Bewohner von Feldkirchen und Westerham erreichen derzeit die Bahnsteige vom Bahnübergang her. Für sie würden sich die Fuß- und Radwege deutlich verkürzen. Außerdem könnten ausreichend P+R-Plätze geschaffen werden (am jetzigen Bahnhof problematisch). Die Haltestellen für den Busverkehr (Linienbusse und SEV) liegen bereits jetzt beim Bahnübergang.

Vorteile für die DB: Die Kosten für die Gleisänderungen wären niedriger als für die Unterführung inklusive Rampen bzw. Aufzug. Positiver Nebeneffekt bei Variante #1: Das verlängerte Ausweichgleis würde die Kreuzung von 740-m-Güterzügen ermöglichen (derzeit sind nur 500 m möglich).

Beide vorgeschlagenen Varianten basierten darauf, dass der nördliche Bahnsteig auf der Trasse des ehemaligen Lagerhaus-Anschlussgleises errichtet würde. Deren Verfügbarkeit war aufgrund des kürzlich erfolgten Verkaufs des Lagerhausgeländes anfangs noch ungeklärt. Das Gleis seit langem abgehängt und als Lagerfläche genutzt, aber nicht überbaut worden. Die Gemeinde müsste am neuen Standort P+R-Parkplätze und Fahrradständer errichten. Landwirtschaftlich genutzter Grund könnte voraussichtlich erworben oder gepachtet werden. Die Investitionskosten für diese Einrichtungen müsste die Gemeinde tragen; sie werden aber vom Freistaat bezuschusst.

Die Gemeinde hat sich mit den Agenda-Vorschlägen an die DB gewandt. In einer von DB InfraGO organisierten Video-Konferenz wurden sie gemeinsam mit Gemeinde und Agenda 21 abgehandelt. Dabei wurde bekannt, dass die Fläche des ehemaligen Lagerhausanschlussgleises endgültig nicht mehr verfügbar ist. Damit schied Variante #2 und auch #1 in der vorgeschlagenen Form aus. Beide Vorschläge hätten Aussicht auf Verwirklichung gehabt, wenn die DB weitsichtiger gehandelt und das Anschlussgleis nicht an das Lagerhaus verkauft hätte. Unglücklich war zudem, dass das einer Bank gehörende Gelände des aufgegebenen Lagerhauses kürzlich an neue Eigentümer übergegangen war, die auf die Flächen des Anschlussgleises nicht verzichten wollten.

Eine Spiegelung der Variante #1 (#1b: unterbrochene Linie) wäre technisch möglich gewesen, hätte allerdings wegen des Platzbedarfs für das verlängerte Ausweichgleis und den Bahnsteig eine Verlegung der Straße „An der Bahn“ erfordert. Wegen der damit verbundenen Grundstücksfragen lehnten Gemeinde und DB (die das mit dem engen Termin 2028 begründete) auch diese Variante ab.

InfraGO brachte im Zusammenhang mit einer Ausweichgleis-Verlängerung auch eine Bahnunterführung ins Gespräch. Diese wird auch von einer Bürgergruppe in Westerham schon seit langem gefordert, wurde aber vor etwa 10 Jahren von

DB Netz abgelehnt.

Eine Verlagerung des Bahnhalts nach Osten in den eingleisigen Bereich der Strecke war schon vor Jahren von PRO BAHN vorgeschlagen worden. Wegen der wenigen Zugkreuzungen in Westerham schien dies praktikabel. Die DB lehnt den Vorschlag aber ohne wirklich überzeugende Begründungen ab.

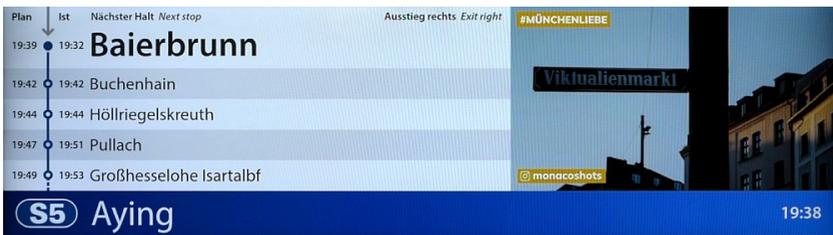
Günther Polz

Verspätungsangaben in der S-Bahn

Auf Fahrgastinformationsmonitoren in S-Bahnen gibt es manchmal Angaben der planmäßigen Ankunfts- und Abfahrtszeiten. Teilweise gibt es neben der Spalte „Plan“ eine zusätzliche Spalte, die mit möglicherweise abweichenden Uhrzeitangaben gefüllt ist. In letzter Zeit hatte diese Spalte die Überschrift „Ist“. Es ist jedoch nicht immer so, dass die S-Bahn zu der angegebenen Zeit an der entsprechenden Station ist, so dass vielleicht „Prognose“ eine geeignetere Überschrift wäre.

Bei den in dieser Spalte angegebenen Uhrzeiten ist manchmal eine Verspätung ab einer Station erkennbar, bis zu der noch mehrere Stationen folgen. Das mag Sinn ergeben, wenn zum Beispiel absehbar ist, dass ein verspäteter Gegenzug vor einem eingleisigen Streckenabschnitt abgewartet werden muss oder eine bekannte Langsamfahrstelle nicht in den Fahrplan eingearbeitet ist.

Beim folgenden Beispiel ist jedoch nicht nachvollziehbar, wie das Fahrgastinformationssystem die angezeigten Werte ermittelt hat. Es handelt sich um eine Fahrt von Wolfratshausen nach München am 21. April 2025. In Icking erfolgte die Zugkreuzung pünktlich. Zwischen Hohenschäftlarn und Baierbrunn wurde um 19:38 Uhr bei der bis dahin pünktlichen Fahrt als Ist-Wert für Baierbrunn 19:32 Uhr angezeigt. Weiterhin werde die Fahrt bis Höllriegelskreuth pünktlich fortgesetzt. Ab Pullach gebe es vier Minuten Verspätung:



Anzeige um 19:38 Uhr

Ohne Kenntnis weiterer Umstände wirkt es seltsam, dass die Verspätung erst im zweigleisigen Streckenabschnitt entsteht. Tatsächlich ist die Verspätung in Baierbrunn durch Abwarten eines Gegenzuges entstanden. Während des Abwartens

wurde ein geänderter, aber bei Betrachtung der aktuellen Uhrzeit immer noch unrealistischer Ist-Wert für Baierbrunn angezeigt:



Anzeige um 19:42 Uhr

Die Weiterfahrt erfolgte um 19:45 Uhr.

Thomas Groetschel

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 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

So. 04.05. So. 11.05., So. 18.05., So. 25.05. und Do. 29.05.; Bad Endorf (jeweils 9:55, 11:55, 15:20 und 17:20 Uhr) / Obing (jeweils 8:55, 10:55, 14:20 und 16:20 Uhr); **Touristikfahrten auf der Lokalbahn Endorf-Obing** Info: <https://chiemgauer-lokalbahn.com>.

Mi. 07.05. 18:00 Uhr; Freilassing, Restaurant Schlössl, Bräuhausstraße 6; **Verkehrsforum Berchtesgadener Land und Rupertiwinkel**, Jahreshauptversammlung mit Auflösungsbeschluss oder Vorstandswahl. Weitere Informationen: <https://verkehrsforum-bgl.de/> unter „News“.

Do. 08.05. 19:00 Uhr; Schongau, Restaurant Hatay, Burggener Str. 8; **Arbeitskreis Fuchstalbahn**. Weitere Informationen: <https://www.uip-online.de/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 i.d.R. am letzten Mittwoch im Monat ab 19 Uhr, ab Mai im Gasthaus „Harlachinger Gartenstadt“, Naupliastraße 2 (U1 Mangfallplatz).

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

Fr. 02.05. 19 Uhr; Videokonferenz; **PRO BAHN Treff Region München**, Info und Einwahldaten: muenchen@pro-bahn.de

Mi. 07.05. 19 Uhr; München (Geschäftsstelle) und Videokonferenz; **PRO BAHN Treff Oberbayern**; Info: oberbayern@pro-bahn.de

Mi. 21.05. 19 Uhr; München (Geschäftsstelle) und Videokonferenz; **PRO BAHN Treff Oberbayern**; Info/Einwahldaten: oberbayern@pro-bahn.de

Do. 22.05. ab 19 Uhr (Wegen des Feiertags eine Woche früher als üblich); Bernried, „Bräustüberl Bernried“, Bahnhofstraße 26, **Treffen der Regionalgruppe Oberland**; Info: Norbert Moy (n.moy@bayern.pro-bahn.de)

Sa. 24.05. 11 Uhr; München-Pasing, Pfarrheim Maria Schutz, Bäckerstr. 29; **Vortrag** „Generalsanierung der Hochleistungskorridore in Südbayern“; Info: S.2 und schriftliche Einladung an alle Mitglieder sowie oberbayern@pro-bahn.de

Sa. 24.05. 13 Uhr; München-Pasing, Pfarrheim Maria Schutz, Bäckerstr. 29; **Mitgliederversammlung Bezirksverband Oberbayern**; Info: Siehe Termin um 11 Uhr.

Mo.26.05. 19:30 Uhr; Videokonferenz; **PRO BAHN Treff Schwaben**: vsl. „Nachhaltiges intermodales Reisen in Europa vereinfachen“; Info: erro1.yazgac@pro-bahn.de, https://www.pro-bahn.de/bayern/termin_zeigen.php?app=aus

Mi. 28.05. ab 19 Uhr; München, Gasthaus „Harlachinger Gartenstadt“, Naupliastraße 2 (Achtung, neues Lokal); **Stammtisch**.

Mi. 04.06. 19 Uhr; München (Geschäftsstelle) und Videokonferenz; **PRO BAHN Treff Oberbayern**; Info/Einwahldaten: oberbayern@pro-bahn.de

Fr. 06.06. 19 Uhr; Videokonferenz; **PRO BAHN Treff Region München**, Info und Einwahldaten: muenchen@pro-bahn.de