

PRO BAHN *Post*

Rundbrief von PRO BAHN Oberbayern

August 2025



Wegen beschädigter Schwellen an insgesamt sieben Weichen kam es Ende Juni zu einer kurzfristigen Sperrung des Streckenabschnitts Giesing-Holzkirchen. Die als Pendelzüge verkehrenden Züge der RB 58 über Solln waren während der Sperrung die einzige Bahnverbindung zwischen München Hbf und Deisenhofen. Das Bild zeigt einen LINT der BRB Oberland in Deisenhofen, der trotz der Beschriftung RB 55 als RB 58 nach München fahren sollte. Bild: Thomas Osterman

- Kurznachrichten – Seite 2
- Sperrung zwischen Giesing und Holzkirchen – Seite 3
- Mehr Sicherheit an Haltestellen – Seite 5
- PRO BAHN sorgt sich um Zukunft des Fernverkehrs – Seite 7
- Bahnübergang Großhelfendorf – Seite 8
- Schriftarten bei der MVG – Seite 9

Kurznachrichten

Stuttgart 21 kommt scheinchenweise

Mitte Juli hat die Deutsche Bahn bekanntgegeben, dass sie den neuen Stuttgarter Hauptbahnhof („Stuttgart 21“) nicht direkt für alle Züge eröffnen will. Der Umzug soll Ende 2026 starten und sich dann über ein Jahr hinziehen. In ihrer Mitteilung (<https://kurzlinks.de/12e3>) stellt die DB natürlich vorwiegend die Vorteile für die Fahrgäste heraus. Für die Inbetriebnahme des neu geordneten Stuttgarter Bahnknotens sind sowohl 2026 als auch 2027 größere Sperrungen von Bahnhöfen und Teilstrecken notwendig. Baubeginn für Stuttgart 21 war 2010 und die Kosten werden inzwischen auf über 11 Milliarden Euro geschätzt, wobei auch schon höhere Zahlen genannt wurden.

Trassenpreiserhöhungen gefährden den Bahnverkehr

Anfang Juni hat der Fahrgastverband PRO BAHN in einer Pressemitteilung vor den Gefahren steigender Trassenpreise gewarnt (https://www.pro-bahn.de/presse/pm_bv_show.php?id=529). PRO BAHN begrüßt die geplante Senkung der Eigenkapitalverzinsung bei DB InfraGO als richtigen Schritt zur Abmilderung steigender Trassenpreise. Doch ohne weitere Maßnahmen drohen trotzdem massive Kürzungen im Fern- und Regionalverkehr. Dies läuft den Bekenntnissen der Bundesregierung zur Stärkung der Bahn entgegen. Gleiches gilt auch für den Güterverkehr auf der Schiene, steigende Trassenpreise sorgen für mehr LKW-Transporte. Selbst wenn die Trassenpreise dort ab Dezember statt um 35 % „nur“ um 16 % ansteigen sollten, gefährdet dies den Anteil der Schiene am Güterverkehr. Der Verband „Die Güterbahnen“ hat nun einen Reformvorschlag für ein gemeinwohlorientiertes Trassenpreissystem vorgestellt. In der Pressemitteilung unter <https://kurzlinks.de/k80c> ist dazu auch ein ausführlicheres Konzeptpapier verlinkt sowie eine Präsentation mit einer Darstellung von Zusammenhängen und Vorschlägen.

Saarland will zwei Bahnstrecken reaktivieren

Im November 2024 hatte eine Machbarkeitsstudie Vorschläge zur Reaktivierung von Bahnstrecken im Saarland gemacht. Zwei Strecken sollen jetzt nach dem Willen der Landesregierung und der Anliegerkommunen reaktiviert werden (<https://kurzlinks.de/7j1w>). Reaktiviert werden sollen die Primsalbahn (Dillingen/Saarlouis–Körprich–Lebach/Schmelz–Wadern) und die von Saarbrücken ausgehende Rosselalbahn zusammen mit der davon abzweigenden Bisttalbahn. Nicht reaktiviert werden soll die Strecke Merzig–Losheim. Die Stadt Merzig und der Gemeinderat von Losheim haben sich gegen eine Reaktivierung der Strecke ausgesprochen (<https://kurzlinks.de/dgyu>), u.a. zugunsten der Entwicklung eines ehemaligen Betriebsgeländes und um den Autoverkehr nicht zu behindern.

Für den Terminkalender: Landesversammlung 2025

Auch wenn der Termin erst in einigen Monaten stattfindet, soll hier schon einmal auf die Mitgliederversammlung von PRO BAHN Bayern hingewiesen werden. Diese findet am 11. Oktober in Aschaffenburg statt. Details hierzu gibt es in der schriftlichen Einladung, die im September an die Mitglieder von PRO BAHN Bayern verschickt wird.

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

Sperrung zwischen Giesing und Holzkirchen: Eine Bestandsaufnahme

Am späten Nachmittag des 27. Juni 2025 wurden drei Weichen im Bahnhof Deisenhofen und alle vier Weichen der Überleitstelle Unterhaching wegen beschädigter Schwellen gesperrt. Dies hatte zur Folge, dass die S3 den Abschnitt Giesing–Holzkirchen nicht mehr bedienen konnte und die Bayerische Regiobahn (BRB) in/aus Richtung Oberland und Rosenheim in Holzkirchen wendete. Zwischen Giesing und Holzkirchen wurde ein Notverkehr mit Bussen und Taxen eingerichtet. Für Fahrgäste ins Oberland oder Mangfalltal schied die alternative Fahrtmöglichkeit über Kreuzstraße faktisch aus, da zwischen Aying und Kreuzstraße bis zum Abend des 29. Juni wegen der Errichtung provisorischer Schrankenanlagen ein Schienenersatzverkehr (SEV) eingerichtet war und dieser nicht die Kapazitäten hatte, um den Pendler- und Ausflugsverkehr der S3 und der BRB aufzunehmen.

Es leuchtet ein, dass ein leistungsfähiges Ersatzkonzept nicht ad hoc auf die Beine gestellt werden konnte und eine Prognose zur Dauer der Einschränkungen nicht sofort möglich war. Die Fahrgastinformation am Wochenende 28./29. Juni ließ jedoch zu wünschen übrig. So gab es über die voraussichtliche Störungsdauer unterschiedliche Angaben: Der Streckenagent der S-Bahn München kommunizierte eine Sperrung bis zum 30. Juni, die BRB zunächst bis zum 30. Juni, 2:30 Uhr, und auf der Seite <https://strecken-info.de/> der DB InfraGO wurde der 11. Juli vormittags genannt. Später änderte die BRB ihre Prognose in „Fr. 27. Juni 2025 17:45 bis Mi. 30. Juli 2025 02:30“ (also einen Monat länger als in der Erstmeldung) und die S-Bahn München das Enddatum in „6. Juli 2025“.

Für die Fahrgäste waren diese widersprüchlichen Angaben wenig hilfreich; man konnte sich nur darauf einstellen, dass die Fahrt von und nach München bis auf Weiteres mit erheblichen Behinderungen verbunden sein würde.

Am Abend des 29. Juni gab die DB eine Pressemitteilung zum aktuellen Stand heraus: <https://www.deutschebahn.com/de/presse/--13428832>. Darin wurde bekanntgegeben, dass die Strecke Giesing–Holzkirchen „auch zum Wochen-

start“ gesperrt bleibe, ein Ersatzverkehr „mit mehreren Bussen und bis zu 60 Großraumtaxen“ eingerichtet sei, „stündlich Pendelzüge der BRB zwischen Deisenhofen über Solln zum Hauptbahnhof“ verkehrten und eine Prognose zur Störungsdauer erst im Laufe der kommenden Woche möglich sei. Auch die BRB schrieb auf ihrer Homepage, dass ab Montag, 30. Juni stündlich Fahrzeuge der RB58 zwischen Deisenhofen und Hauptbahnhof pendeln würden. Ein Fahrplan dieser Pendelzüge wurde jedoch nirgends veröffentlicht.

Tatsächlich verkehrten diejenigen Fahrten der RB58, die auch nach dem regulären Fahrplan in Deisenhofen beginnen und enden. Das bedeutete, dass nur zwischen etwa 6 Uhr und 20 Uhr eine Fahrtmöglichkeit Deisenhofen–Solln–Hauptbahnhof bestand. Es wurde zunächst ein sechsteiliger Triebzug der BRB Chiemgau-Inntal eingesetzt, später zwei aneinander gekuppelte Triebzüge der BRB Oberland.

Der Fahrgastverband PRO BAHN forderte in einer Pressemitteilung (<https://www.pro-bahn.de/oberbayern/presse/20250701.html>) deutliche Verbesserungen des dürftigen Ersatzkonzepts: einen 20-Minuten-Takt zwischen Deisenhofen und Hauptbahnhof zu den Betriebszeiten der S-Bahn, längere Züge und eine Ausrichtung des SEV auf diesen Zugverkehr. Außerdem wurde eine transparentere Kommunikation angemahnt, welche Schäden genau bestehen und warum welche ad-hoc-Maßnahmen (beispielsweise Spurhaltestangen zur provisorischen Wiederherstellung der Spurhaltefähigkeit) nicht möglich sind.

Ab dem 2. Juli verkehrte der SEV zwischen Giesing und Holzkirchen mit festen Fahrzeiten. Pro Fahrt sollten zwei Busse eingesetzt werden. Damit wurde speziell von und zu Stationen südlich von Unterhaching die Reise wieder planbarer. Fahrgäste von/nach Unterhaching hatten alternative Fahrtmöglichkeiten, beispielsweise die Buslinien 220 oder den Expressbus X204. Außerhalb der Hauptverkehrszeit (HVZ) fuhren die zu einer Fahrt gehörenden Busse meist gemeinsam, während der HVZ oft getrennt voneinander.

Am 3. Juli gab die DB in einer weiteren Pressemitteilung (<https://www.deutschebahn.com/de/presse/--13431310>) bekannt, dass die Weichen in Unterhaching temporär ausgebaut würden, so dass die S3 ab dem 10. Juli wieder bis Deisenhofen fahren könne. Außerdem sei es gelungen, die Produktion und Lieferung neuer Weichen für den Bahnhof Deisenhofen zu beschleunigen, so dass ab dem 17. Juli die S3 und die BRB wieder auf dem kompletten Laufweg verkehren könnten. Tatsächlich waren am Wochenende 5./6. Juli sowohl in Unterhaching als auch in Deisenhofen Bauarbeiten zu beobachten und die Prognosen zur Wiederaufnahme des Betriebs bewahrheiteten sich.

Die Forderungen von PRO BAHN nach einer deutlichen zeitlichen Ausweitung des Pendelverkehrs Deisenhofen–Hauptbahnhof und längeren Zügen wurden leider nicht erfüllt. Immerhin konnte die RB58 am Wochenende 5./6. Juli stun-

denweise zwischen Deisenhofen und Hauptbahnhof verkehren. Am Wochenende 12./13. Juli war dies nicht möglich, laut BRB wegen fehlenden Personals.

Rückblickend lässt sich sagen, dass die Kommunikation und das „Ersatzkonzept“ vor allem zu Beginn der Sperrung mangelhaft waren. Wie bereits erwähnt, gab es unterschiedliche Angaben zur Dauer der Sperrung. Außerdem waren in den Auskunftsmitteln die Züge der BRB Oberland während der gesamten Dauer der Sperrung mit ihrem regulären Laufweg von/bis München Hbf enthalten und wurden jeweils erst zwei Tage vorher als Ausfall gekennzeichnet, mitunter auch noch kurzfristiger. Die Fahrplanauskunft gab also vermeintliche Fahrtmöglichkeiten aus, bei denen von vornherein klar war, dass diese so nicht möglich sein würden. Ein Ortskundiger, der nicht ein oder zwei Tage vor der geplanten Fahrt noch einmal in der Fahrplanauskunft nachsah, erlebte eine böse Überraschung.

Außerdem stellen sich einige Fragen: War der Schaden nicht absehbar, nachdem in den Wochen vor Beginn der Sperrung im und rund um den Bahnhof Deisenhofen Langsamfahrstellen eingerichtet wurden, unter anderem an den am 27. Juni gesperrten Weichen? Warum passierte das an so vielen Weichen gleichzeitig? Wurden technische Notmaßnahmen wie das provisorische mechanische Stabilisieren der Weichen in Erwägung gezogen? Falls ja, warum wurden diese wieder verworfen? Diese Fragen wurden leider nie beantwortet.

Thomas Osterman

Mehr Sicherheit an Haltestellen

Am 7. Mai wurden zwei an der Straßenbahn-Haltestelle Donnersbergerstraße wartende Fahrgäste durch den Autoverkehr getötet, weitere teils schwer verletzt.

Am 26. Juni hat PRO BAHN zusammen mit anderen Verbänden wie dem Arbeitskreis Attraktiver Nahverkehr und dem Bund Naturschutz dort gemeinsam mit Betroffenen der Toten und Verletzten gedacht und zugleich bessere Sicherheit gefordert. Im Zentrum standen die Trauer und das Gedenken an die beiden Getöteten. Auch Betroffene sprachen und schilderten ihre Wahrnehmung des Geschehens.

Unser gemeinsames Fazit: Es darf nicht sein, dass Menschen sterben, während sie arglos auf die Tram warten. Der öffentliche Raum muss für alle sicher sein.

Deshalb zeigt dieser Unfall erneut auf, dass der Schutz der Fahrgäste vor dem Autoverkehr priorisiert werden muss. Die Stadt München hat sich mit der „Vision Zero“ zum Ziel gesetzt, dass es keine Toten und keine Schwerverletzten mehr im Straßenverkehr gibt. Dafür muss die Stadt auch etwas tun. Die Vorfälle an der Donnersbergerstraße und in den Vorjahren am Stiglmaierplatz sowie am

Leonrodplatz zeigen leider deutlich, wie groß der Handlungsbedarf ist. Maßnahmen müssen sofort erfolgen. Ansonsten sind die nächsten Schwerverletzten und Toten nur eine Frage der Zeit.

Die Unfälle zeigen auch, dass das bisherige System Verkehrsteilnehmende sehr unterschiedlich gefährdet. Es braucht jetzt politischen Mut und klare Prioritäten für eine menschenfreundliche Mobilität. Solche schrecklichen Unfälle dürfen nicht mehr passieren!

In einem gemeinsamen Forderungspapier fordern die beteiligten Verbände (Arbeitskreis Attraktiver Nahverkehr AAN, BUND Naturschutz, FUSS e.V, PRO BAHN, Straßenbahnfreunde München und VCD) die Politik zum Handeln auf:

1. „Vision Zero“: konsequent und schnell umsetzen

„Vision Zero“ (keine Verkehrstoten, keine Schwerverletzten) muss konsequent und schnell umgesetzt werden. Jede Verzögerung kostet Menschenleben. Städte wie Oslo oder Helsinki sind hier München weit voraus.

2. Fehlerverzeihende Infrastruktur

- Leben ist nicht verhandelbar.
- Menschen machen Fehler.

Die Infrastruktur muss die Fehler der Menschen ausgleichen. Nur so ist das Ziel „keine Toten, keine Schwerverletzten“ erreichbar. Ethisch gibt es keine Alternative dazu.

3. Gefahren benennen und konsequent reduzieren

Geschwindigkeit und Masse des Auto- und LKW-Verkehrs gefährden arglose Fahrgäste, Fußgänger und Radfahrer. Zur Gefahrreduzierung hat sich folgende Priorität bewährt, beispielsweise im Arbeitsschutz:

1. Gefahrenquellen vermeiden / beseitigen: Verlagerung auf weniger gefährliche Verkehrsmittel, Reduktion von Geschwindigkeit (Regelgeschwindigkeit 30km/h) und Masse, keine auf Fußgängerbereiche und Haltestellen zulaufenden Fahrspuren, konsequente Durchsetzung der Verkehrsregeln.
2. Ergänzend bauliche Trennung von Gefahrenquelle und Personen an kritischen Stellen: physisch den Auto-/LKW-Verkehr wirksam von Radfahrern, Fußgängern und Fahrgästen abtrennen, beispielsweise durch Poller, die einem Anprall standhalten.
3. Am wenigsten wirksam sind organisatorische und verhaltensbezogene Maßnahmen.

Zäune lehnen wir ab, denn sie erhöhen eher die Gefahr, da sie Fluchtwege abschneiden, jedoch einem Aufprall nicht Stand halten. Dies gilt auch für Zäune zwischen Gleisen.

4. Mögliche Gefährdungen konsequent beseitigen

Jede Gefährdung, jeder Beinaheunfall zeigt: es besteht konkreter Handlungsbedarf. Werden diese Ereignisse konsequent aufgearbeitet und nicht auf eine Unfallhäufung gewartet, werden so Schwerverletzte und Tote verhindert. Andere Städte haben es vorgemacht, machen wir es auch.

Norbert Moy

PRO BAHN sorgt sich um die Zukunft des Fernverkehrs

Noch zum Erscheinen des dritten Entwurfs des Deutschlandtakts im Jahr 2020 kündigte die Deutsche Bahn vollmundig an, alle Fernverkehrslinien in diesem Entwurf auch fahren zu wollen. Davon ist heute wenig übrig. Stattdessen werden – noch bevor die neuen Fahrzeuge überhaupt zugelassen sind – ICE- und Intercityfahrzeuge abgestellt, zerlegt oder verkauft. Entsprechende Medienberichte, die sich auf Aufsichtsratsunterlagen der DB Fernverkehr berufen, konnte der Fahrgastverband PRO BAHN inzwischen unabhängig verifizieren. An ein Angebotswachstum und eine Verdoppelung der Fahrgastzahlen auf der Schiene ist damit nicht mehr zu denken.

Auch das Dementi der Deutschen Bahn stößt beim Fahrgastverband PRO BAHN auf wenig Verständnis. Die Aussage, die neuen Fahrzeuge bereiteten einen geringeren Wartungsaufwand und verjüngten die Flotte, war bereits bei der Beschaffung der ICE 3 und ICE T um die Jahrtausendwende zu hören. Die fehlende Wartung in den Anfangsjahren rächt sich jetzt durch in dieser Zeit entwickelte langfristige Störungen. Und die Neufahrzeuge von heute sind die Altfahrzeuge der Zukunft. Insbesondere bezüglich Aussagen über den Wartungsaufwand des ICE L kann man skeptisch sein, da dieser bisher nicht einmal zugelassen ist und daher keine Vorhersagen zum Praxiseinsatz möglich sind.

Der Abbau kommt beim Fahrgast an. Die zum Fahrplanwechsel abgestellten fünfteiligen ICE T fehlen zwischen Dresden, Leipzig, Frankfurt und Wiesbaden. Züge fallen aus oder sind überfüllt. Mehrere Intercity-Linien stehen unmittelbar vor der Ausdünnung oder Streichung (siehe Anlage zur Pressemitteilung vom 2.7.2025: https://www.pro-bahn.de/presse/pm_bv_show.php?id=528). „Die bisherige Art, Fernverkehr zu betreiben, ist dem Verkehrsträger Schiene nicht mehr zuträglich“, stellt Detlef Neuß, Bundesvorsitzender des Fahrgastverbands PRO BAHN, fest.

Der Fahrgastverband PRO BAHN fordert daher Bundesverkehrsminister Patrick Schnieder auf, unverzüglich eine Eigentümerstrategie für den DB-Konzern vorzulegen, was seine Vorgänger die letzten 31 Jahre seit der Bahnreform versäumt

haben. In dieser braucht es eine klare Ansage an die Erwartungshaltung gegenüber der DB Fernverkehr AG. Soll diese ausschließlich auf Gewinn fahren oder auch „politische Linien“ bedienen? Bei ersterer Variante braucht es dann eine Lösung für das Flächennetz mit dem Bund als zentralem Koordinator. Nur drei Länder in Europa haben keinen nationalen Aufgabenträger für den Schienenpersonenfernverkehr: Zypern, Malta und Deutschland – wobei Zypern und Malta keine Eisenbahn haben.

Lukas Iffländer

Bahnübergang Großhelfendorf

Seit 2021 gibt es Pläne der DB, am Haltepunkt Großhelfendorf in der Gemeinde Aying die Bahntrasse zur Unterquerung einer Straße tiefer zu legen. Die Begründung damals und heute: Der bestehende Bahnübergang kann laut der Technischen Mitteilung TM 2013-059.I.NVT („keine Änderung an AltbaufORMen mehr zulässig“) nicht erneuert werden.

Das Thema ist laut Zeitungsberichten jetzt wieder aktuell geworden. Seit April 2025 liegt ein Planfeststellungsbeschluss vor (<https://kurzlinks.de/9cpq>).

Im Gespräch mit dem Bauamtsleiter von Aying ergab sich, dass die Gemeinde selbst diese Tieferlegung wünscht. Man sei mit der DB in gutem Kontakt; auch lokale Politiker (MdL) würden das Vorhaben unterstützen. Entscheidend ist für die Gemeinde, dass der Bahnübergang aus ihrer Sicht ein Sicherheitsrisiko darstellt. Er ist mit Halbschranken und separaten Schranken für den Rad- und Fußweg gesichert. Auf der Ostseite der Bahntrasse liegen die Werksanlagen der Firma Fritzmeier, auf der Westseite die Parkplätze für die Belegschaft. Wegen der Werksanlagen kommt eine Straßenunterführung offenbar nicht infrage. Auch eine Fußgängerunterführung stand anscheinend nicht zur Diskussion. Die Mitarbeiter der Firma Fritzmeier überqueren häufig den bereits geschlossenen Bahnübergang, weil sie die S-Bahn schon aus großer Entfernung wahrnehmen können und die Bahn sich wegen des Haltepunktes nur langsam nähert. Die Schrankenschließzeiten sind nach eigener Beobachtung relativ lang, was zusätzlich zum Missachten der geschlossenen Schranken verleitet. Für den Werksverkehr und den allgemeinen Kfz-Verkehr hat der Bahnübergang keine besondere Bedeutung.

Die Baumaßnahme erstreckt sich auf etwa 740 m Länge; ihre Realisierung ist für 2026 vorgesehen. Der Aufwand erscheint völlig übertrieben für diese wenig frequentierte Wegekreuzung. Im S-Bahnbereich dürfte es nur wenige beschränkte Bahnübergänge mit noch weniger Straßenverkehr geben. Hier stellt sich die Frage, ob man nicht besser die TM-Vorschrift ändern sollte als einen vermutlich zweistelligen Millionenbetrag für eine wenig sinnvolle Baumaßnahme zu inve-

stieren. Im Internet findet man zu der o.g. Vorschrift einen unbeschränkten BÜ bei Oldenburg, für den ebenfalls der Bestandsschutz aufgehoben wurde. Er wurde mit einer Halbschrankenanlage erneuert. Heißt das, dass in solchen Fällen jeweils ein höheres Sicherheitslevel zur Anwendung kommen muss? Da hätte in Großhelfendorf auch eine Fußgängerunterführung gereicht.

Im Programm Bahnausbau Region München des Bayerischen Verkehrsministeriums ist der zweigleisige Ausbau der S5 (früher S7) bis Kreuzstraße seit Jahren (aktuell wieder 2024) als „zu untersuchende“ Ausbaumaßnahme für das S-Bahnnetz München aufgeführt. Durch die Tieferlegung der Trasse wird dieser Ausbau zumindest ab Aying wahrscheinlich obsolet.

Günther Polz

Schriftarten bei der MVG

Etwa ab dem Jahr 2002 führte die MVG eine neue Schriftart ein und gestaltete damit mehrere bestehende U-Bahnhöfe und auch Haltestellenschilder an der Oberfläche um. Ich beklagte das damals schon als Geldverschwendung und erkannte keinen Vorteil für die Fahrgäste. Mir wurde damals erklärt, dass die neue Schriftart Vialog heiße und es umfangreiche lesetechnische Untersuchungen gab. Der guten Lesbarkeit diene, dass Buchstaben offen gestaltet wurden, also z. B. bei S, a, e, g und s die Striche eher waagrecht enden und nicht zu anderen Teilen des jeweiligen Buchstabens herangeführt werden.

Ich habe nie nachvollzogen, dass diese Eigenschaft für eine gute Lesbarkeit wesentlich sein soll. Ich habe selbst recherchiert und erhielt dabei andere Informationen: Bei Schriften, die aus Entfernung gelesen werden sollen, sollen keine Serifen verwendet werden, bei Texten, die man wie ein Buch in der Hand liest, sollen Serifen verwendet werden. Deswegen werden auch bei Zeitungen die Schlagzeilen und Überschriften auf der Titelseite ohne Serifen gedruckt, da diese von potentiellen Käufern aus Entfernung gelesen werden, wenn die Zeitung noch im Regal oder stummen Verkäufer ist. Die Textkörper werden dagegen mit Serifen gedruckt. Die Schriftart Vialog hat wenige Serifen, bei i, J, j und l allerdings schon.

Natürlich spielt auch die Schriftgröße und Strichdicke für die Lesbarkeit eine Rolle. Bezüglich der Schriftgröße ist anzumerken, dass die Einführung der Schriftart Vialog durch die MVG die Lesbarkeit erschwert hat, da die neue Beschriftung meistens kleiner ausfiel als die vorherige Beschriftung. Im U-Bahnhof Rotkreuzplatz sind z.B. auf dem Linienband an einer Stelle Vialog und ältere Beschriftung nebeneinander. Ohne Not wurde die Beschriftung verkleinert.

Ab Sommer 2025 setzt die MVG nun die Schriftart MVG Atkinson Hyperlegible Next auf ihren Anzeigern über U-Bahnsteigen und in U-Bahnen ein.

U2 Nächster Halt Next stop	←	MVG	04:11	Nächster Halt Next stop	←	U2	05:00
Trudering 139, 185, 192, 193, 194				Trudering 139, 185, 192, 193, 194			
Verbindungen Connections <small>Abfahrten in Min. Departures in min.</small>				Anschlüsse Connections <small>Abfahrten Departures</small>			
192	Neuperlach Zentrum		46	193	Haar, Jagdfeldzentrum		8
193	Haar, Jagdfeldzentrum		56	185	Berg am Laim Bf.		12
185	Berg am Laim Bf.		61	193	Haar, Jagdfeldzentrum		28
139	Klinikum Harlaching		65	185	Arabellapark		33
193	Haar, Jagdfeldzentrum		76	194	Nauestraße		34
				139	Messestadt West		36
				139	Klinikum Harlaching		36

Die bisherige (links) und die neue Schriftart (rechts) im Vergleich.

Bild: T. Groetschel

Die Haltestellennamen sind etwas breiter, was die Lesbarkeit verbessern mag. Neben der Änderung der Schriftart gibt es jedoch noch weitere Unterschiede. Die Angabe „in Min.“ ist entfallen. Es sollen aber immer noch Minutenangaben sein und ist nicht so zu verstehen, dass es noch 12 Abfahrten der Linie 185 nach Berg am Laim Bf. gibt. Bei der Liste der Anschlüsse gibt es Meinungen, dass die Lesbarkeit schlechter geworden ist. Zum einen wurde der Zeilenabstand verringert. Außerdem ist der Abstand zur Minutenangabe größer. Die graue Hintergrundfarbe jeder zweiten Anschlussangabe gleicht das nicht aus. Dass die Ziele der Anschlüsse dünner erscheinen als zuvor, beeinträchtigt auch.

Nachdem die Schriftart Vialog eingeführt wurde, hat die MVG oft von Vereinheitlichung geschrieben. Dabei waren vor dem Jahr 2000 im kommunalen Nahverkehr in München die Beschriftungen einheitlicher als jemals nach Gründung der MVG. Im Jahr 2025 wurden die U-Bahnhöfe Partnachplatz bis Klinikum Großhadern saniert. Auf den Hintergleiswänden ist jedoch noch die Beschriftung von vor dem Jahr 2000 erhalten geblieben. Das ist auch kein Problem, da es sich dabei um eine geeignete Beschriftung handelt. Und bei den U-Bahnhöfen Haras, Giesing und Karl-Preis-Platz wurde im Jahr 2025 an den Hintergleiswänden noch der Bahnname in Vialog angebracht, obwohl inzwischen wieder eine neue Schriftart eingeführt wird. Dies trägt bestimmt nicht zur Vereinheitlichung bei.

Bei der MVG Atkinson Hyperlegible Next auf den Anzeigern hat das i noch eine Serif. Die MVG hat eine Internetseite (<https://www.mvg.de/ueber-die-mvg/unsere-marke.html>) gestaltet, nach der die neue Schrift barriereärmer sein soll. In den Slogans auf den Bildern dieser Internetseite hat das i keine Serif, so dass noch eine weitere Schriftart ins Spiel kommt, und es damit noch weniger einheitlich bei der MVG zugeht.

Bei der MVG Atkinson Hyperlegible Next sind die Strichenden von S, a, e, g und s nun weniger waagrecht und damit weniger offen als bei Vialog. Für mich ist das kein Problem. Nachdem das aber bei der Einführung der Vialog als wesentliches Kriterium für eine gute Lesbarkeit angegeben wurde, nährt das Zweifel, ob

sachliche Kriterien den Ausschlag für derartige Änderungen geben, oder ob es eher um Marketing und Selbstdarstellung geht.

Leider gibt es Beispiele, dass offenbar die Verbesserung der korrekten Funktionsweise bei den Anzeigern nicht im Fokus stand. So gibt es immer noch Fälle, wo auf die falsche Ausstiegsseite verwiesen wird. Ebenso stellt man sich Fragen bezüglich der Prioritätensetzung, wenn für Änderungen der Schriftart Geld ausgegeben wird, und es zugleich Nachrichten über derzeitige Fahrtausfälle wegen Personalengpässen und Taktausdünnungen ab dem nächsten Fahrplanwechsel gibt.

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

Mi. 03.09. 18:00 Uhr; Freilassing, Restaurant „Schlössl“, Bräuhausstraße 6; **Verkehrsforum Berchtesgadener Land und Rupertiwinkel** (Treffen jeweils am ersten Mittwoch eines ungeraden Monats). Weitere Informationen: <https://verkehrsforum-bgl.de/> unter „News“.

bis 03.10. München, Deutsches Museum Verkehrszentrum, Am Bavariapark 5, Halle III; **Sonderausstellung** „Stuttgart Hauptbahnhof“. Weitere Informationen: <https://www.deutsches-museum.de/verkehrszentrum/ausstellungen/sonderausstellungen>

Ob im August Fahrten auf der Chiemgauer Lokalbahn Bad Endorf-Obing stattfinden können, wird unter <https://chiemgauer-lokalbahn.com> bekanntgegeben.

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 Gasthaus „Harlachinger Gartenstadt“, Naupliastraße 2 (U1 Mangfallplatz).

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

Fr. 01.08. 19 Uhr; Videokonferenz ; **PRO BAHN Treff Region München**, Info und Einwahldaten: muenchen@pro-bahn.de

Mi. 06.08. 19 Uhr; München (Geschäftsstelle) und Videokonferenz; **PRO BAHN Treff Oberbayern**; Info: oberbayern@pro-bahn.de

Mi. 13.08. 19 Uhr; Videokonferenz; **Bayern-Treff für die Aktiven**; Info und Einwahldaten: https://www.pro-bahn.de/bayern/termin_show_one.php?id=2772&app=obb,marco.kragulji@bayern.pro-bahn.de

Mi. 20.08. 19 Uhr; München (Geschäftsstelle) und Videokonferenz; **PRO BAHN Treff Oberbayern**; Info/Einwahldaten: oberbayern@pro-bahn.de

Mi. 27.08. ab 19 Uhr; München, Gasthaus „Harlachinger Gartenstadt“, Naupliastraße 2; **Stammtisch**.

Do. 28.08. ab 19 Uhr ; Garmisch-Partenkirchen, Gaststätte El Greco, Bahnhofstraße 24; **Treffen der Regionalgruppe Oberland**; Info: [Norbert Moy \(n.moy@bayern.pro-bahn.de\)](mailto:n.moy@bayern.pro-bahn.de)

Mi. 03.09. 19 Uhr; München (Geschäftsstelle) und Videokonferenz; **PRO BAHN Treff Oberbayern**; Info/Einwahldaten: oberbayern@pro-bahn.de

Fr. 05.09. 19 Uhr; Videokonferenz; **PRO BAHN Treff Region München**, Info und Einwahldaten: muenchen@pro-bahn.de

• **Der PRO BAHN Treff Schwaben entfällt im August.**

Überlassen Sie die Zukunft des Bahnverkehrs
nicht der Autolobby!

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