

PRO BAHN *Post*

Rundbrief von PRO BAHN Oberbayern

Mai 2026



Eigentlich sollte die am Halt Siemenswerke aus Richtung Süden einfahrende S-Bahn schon längst in Geretsried statt in Wolfratshausen starten – im Jahr 2006 hieß es noch „S-Bahn rollt ab 2010 bis Geretsried“. Planänderungen und Sonderwünsche nach Tunnellösungen führten jedoch dazu, dass die Verlängerung der S7 bis Geretsried immer noch nicht realisiert ist. Bild: A. Barth

- Kurznachrichten – Seite 2
- Tramspange ermöglicht Verknüpfung mit der S-Bahn – Seite 4
- Konzept „Chiemgau-Express“ wurde untersucht – Seite 5
- Barrierefreie Haltestelle mit neuen Barrieren – Seite 7
- Bezirksversammlung 2026 – Seite 9

Kurznachrichten

Preissteigerungen für das Deutschlandticket beschlossen

Nachdem Bundestag und Bundesrat im November des vergangenen Jahres die Finanzmittel bereitgestellt haben, wurde bei der Verkehrsministerkonferenz am 25. und 26. März ein Index zur Preisentwicklung des Deutschlandtickets beschlossen. Das genaue Berechnungsverfahren für die Preissteigerungen kann unter <https://www.verkehrsministerkonferenz.de/VMK/DE/termine/sitzungen/26-03-25-26.html?nn=4812620> in TOP 5.2 nachgelesen werden. Damit entfällt glücklicherweise das jährliche „Ritual“ des Infragestellens des Deutschlandtickets und seines Preises vor jeder Verkehrsministerkonferenz. Allerdings dürften trotz des Satzes „*Das Deutschlandticket wird über 2025 hinaus fortgesetzt. Dabei wird der Anteil der Nutzerfinanzierung ab 2029 schrittweise und sozialverträglich erhöht.*“ in der Koalitionsvereinbarung von 2025 (S. 883-884) die Preissteigerungen schon vor 2029 überproportional von den Nutzern getragen werden, da die Zuschüsse von Bund und Ländern ja konstant bleiben.

PRO BAHN fordert Entlastungsmaßnahmen für den ÖPNV

Angesichts des von der Bundesregierung beschlossenen Tankrabatts für den Autoverkehr fordert der Fahrgastverband PRO BAHN wirksame Maßnahmen für den ÖPNV (https://www.pro-bahn.de/presse/pm_bv_show.php?id=557). Um die Fahrgäste zu entlasten, sollte die durch den Preisindex festgeschriebene Preiserhöhung des Deutschlandtickets (vgl. vorherige Kurznachricht) für die Jahre 2027 und 2028 ausgesetzt werden. Die dafür nötigen Finanzmittel wären geringer als die benötigten 1,6 Mrd. Euro für den Tankrabatt. Außerdem sollten Kunden, die sich längerfristig binden, einen Bonus erhalten und es sollte die Möglichkeit geben, das Deutschlandticket ohne Abo zu kaufen. Außerdem sollte die ÖPNV-Branche entlastet werden, z.B. durch eine Senkung der Trassenpreise für den Schienenverkehr auf die tatsächlich anfallenden Kosten (genannt Grenzkosten) oder eine Förderung bei der Beschaffung von Elektrobussen oder Ladeinfrastruktur.

Streckensperrungen 2026 im Werdenfels und Pfaffenwinkel

Wegen der Umbaumaßnahmen am Westkreuz wird die Strecke Starnberg–München Hbf nach derzeitigem Stand für insgesamt acht Wochen in vier Bauphasen gesperrt: Vom 01.06.2026 bis 15.06.2026, vom 03.08.2026 bis 24.08.2026, vom 23.10.2026 bis 09.11.2026 und vom 13.11.2026 bis 16.11.2026. Außerdem gibt es auf der Pfaffenwinkelbahn für ein halbes Jahr Schienenersatzverkehr wegen der Dammsanierung bei Grasla, ab dem 04.05. bei einzelnen Zügen und vom 20.07.26 bis 12.12.2026 vollständig. Weitere Sperrungen betreffen die Strecke Mittenwald–Innsbruck vom 09.05.2026 bis 12.05.2026 und vom 03.10.2026 bis 06.10.2026 sowie die Strecke Garmisch–Pfronten vom 16.05.2026 bis 08.06.2026.

Noch häufigere Sperrungen bei der Münchner S-Bahn und U-Bahn-Sperrungen

Im April hat die DB in einer Pressemitteilung eine weitere Steigerung bei der Häufigkeit der Sperrungen der Münchner S-Bahn-Stammstrecke angekündigt (<https://kurzlinks.de/wd7m>). Die Stammstrecke soll an drei Mai-Wochenenden inklusive fünf Tage über Pfingsten gesperrt werden. In der Meldung wird auch auf zusätzliche Einschränkungen im Außenbereich hingewiesen. Die Sperrungen Besucherpark–Flughafen vom 4.5. bis 8.5. und auf der S2 im Osten (1.5. bis 15.6., hiervon ist auch die Südostbayernbahn betroffen) werden ergänzt durch Bauarbeiten im Bereich Moosach, wo die S1 komplett und Regionalzüge teilweise eingestellt werden. Weitere S-Bahn-Baustellen sind auf den Webseiten der S-Bahn aufgeführt (<https://www.s-bahn-muenchen.de/de/fahren/baustellen>). Außerdem werden die U-Bahn-Linien U3 und U6 ab 18. Mai bis zum September zwischen Sendlinger Tor und Implerstraße gesperrt (<https://www.mvg.de/news/gopc.html>).

PRO BAHN fordert universelle Mobilitätskarte

Der Fahrgastverband PRO BAHN fordert angesichts der Einschränkungen bei der Nutzung der digitalen BahnCard 100 ein bundesweit nutzbares Ticket, auf das alle Fahrscheine und Rabattkarten geladen werden können – von BahnCard über Sparpreis bis zum Deutschlandticket. Der Fahrgastverband begrüßt grundsätzlich die Umstellung der BahnCard 100 auf ein digitales Ticket, kritisiert jedoch, dass es bei der Nutzung keine Rückfallebene gibt. Bei der neueren, flexibleren und fahrgastfreundlicheren Technologie des „account-based ticketing“ könnten verschiedene Formen des Tickets ausgegeben werden, da die Prüfung durch die IT im Hintergrund durchgeführt wird. Diese Technologie böte – über die BahnCard 100 hinaus – auch die Möglichkeit einer bundesweiten Mobilitätskarte, auf welche alle Abo-Karten des öffentlichen Verkehrs wie das Deutschland-Ticket, Rabattkarten wie die BahnCard und andere Fahrscheine wie Sparpreise geladen werden könnten (https://www.pro-bahn.de/presse/pm_bv_show.php?id=555).

Doch kein Kanal für Starnberg

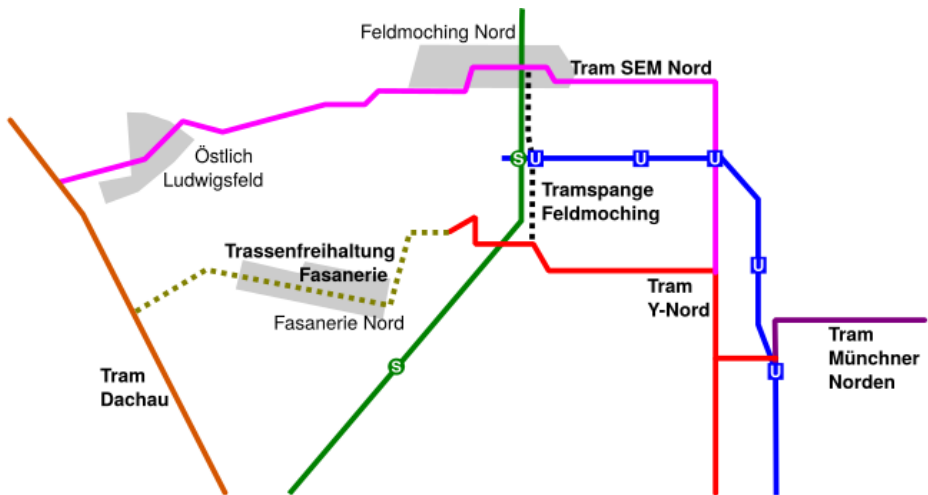
Bei dem Artikel über den Bau eines Kanals vom Starnberger See zum Bahnhof Starnberg Nord in der April-Ausgabe der PRO BAHN Post handelte es sich natürlich um den diesjährigen Aprilscherz. Wahr sind leider die Bestrebungen der Stadt Starnberg, den Bahnhof am See aufzugeben.

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.

SEM München Nord: Tramspange ermöglicht Verknüpfung mit der S-Bahn in Feldmoching

Anfang des Jahres hat das Expert*innengremium zur Ideenwerkstatt den Vorzugsentwurf für die SEM München Nord ausgewählt. Mit der SEM München Nord soll die künftige Bebauung im Münchner Norden gesteuert werden. SEM bedeutet Städtebauliche Entwicklungsmaßnahme und ist ein Instrument des Baugesetzbuchs dafür. Alle eingereichten Entwürfe können unter <https://kurzlinks.de/ky1s> eingesehen werden.

Auch wenn die Koalitionsverhandlungen noch ergebnislos bleiben werden, so werden die jetzt getroffenen Entscheidungen dennoch eine wichtige Grundlage der weiteren Bebauung sein. Im ausgewählten Entwurf sind drei Baugebiete geplant: „Feldmoching Nord“ nördlich von Feldmoching (und beidseits der Bahnstrecke nach Freising/Landshut) „Östlich Ludwigsfeld“ zwischen Ludwigsfeld und dem Autobahnring sowie „Fasanerie Nord“ nördlich der Fasanerie.



Verlauf der Tram SEM Nord

Die Gebiete Feldmoching Nord und Östlich Ludwigsfeld werden durch eine neue Trambahnstrecke erschlossen, die von der Aschenbrennerstraße (frühere Endstation Hasenberg) kommt und westlich von Ludwigsfeld auf die geplante Strecke München–Dachau trifft. In Planung ist mit der Tram Y-Nord eine Strecke zum in Bau befindlichen Quartier Lerchenauer Feld am Südrand von Feldmoching.

Die neue Tram-Strecke ist grundsätzlich eine interessante Verbindung. Leider wird jedoch das Feldmochinger Ortszentrum ebensowenig erreicht wie der U-/S-Bahnhof Feldmoching. Es bietet sich daher an, zwischen beiden Strecken ei-

ne Querspange östlich der Eisenbahnstrecke zu bauen und die Linien jeweils über diese zu führen und so auszukreuzen. Dann führen die Linien von Ludwigsfeld und Feldmoching Nord über den Bahnhof und die Y-Nord-Strecke Richtung Schleißheimer Straße, und die Strecke vom Lerchenauer Feld über den Bahnhof und die Aschenbrennerstraße zur Schleißheimer Straße. Damit können die Bürger sowohl auf direktem Weg den Bahnhof Feldmoching erreichen und dort in die U-/S-Bahn umsteigen, sowie ohne Umsteigen Richtung Am Hart / Innenstadt weiterfahren.

Die Querspange ist südlich des Bahnhofs unproblematisch, da dort im Bebauungsplan eine Tram offengehalten ist. Nördlich des Bahnhofs wird es dagegen eng. Jedoch ist der Nutzen so hoch, dass es angebracht ist, dennoch hier die Tram möglich zu machen. Eine Wendemöglichkeit am Bahnhof ist sinnvoll, ebenso Gleisdreiecke auf beiden Seiten der Querspange, damit die Strecken flexibel nutzbar sind.

Die Verlängerung der Tram vom Lerchenauer Feld über Fasanerie Nord zur Tram Dachau sollte mittels Trassenfreihaltung möglich bleiben, ebenso wie geeignete Zwischenwendeschleifen. Auch der viergleisige Ausbau der Bahnstrecke darf nicht verbaut bzw. anderweitig überplant werden. Das gilt sowohl für die Verbindung zusätzlicher Gleise zu den Bestandsstrecken Richtung Moosach und Nordring als auch für die Möglichkeit, eine potentiell von Norden kommende Neubaustrecke in einem Tunnel Richtung Hauptbahnhof zu führen. Alle Varianten sollten offengehalten werden: bestandsnaher Ausbau, Autobahnparallele, Tunnelbeginn im Feldmochinger Bahnhofsbereich oder bereits nördlich davon.

Andreas Frank

Konzept „Chiemgau-Express“ wurde vom Verkehrsministerium untersucht

Über das Vorhaben „Chiemgau-Express“ (CH-X) wurde bereits in der PRO BAHN Post vom Februar 2025 berichtet. Inzwischen wurde der Vorschlag im Rahmen einer Studie der Bayerischen Eisenbahngesellschaft (BEG) zur Elektrifizierung der Bahnstrecken in Südbayern untersucht und bewertet.

Das Konzept ist unter <https://www.chiemgau-express.de/> ausführlich beschrieben. Vorgeschlagen wurde, die Haltepunkte in den Gemeinden Stephanskirchen und Rimsting zu reaktivieren und mit einem passenden Betriebskonzept anzubinden. Zum Betrieb wurde vorgeschlagen, die existierende Chiemgaubahn (RB52), die normalerweise zwischen Aschau und Prien pendelt, einfach nach Rosenheim zu verlängern.

Da der in die Jahre gekommene Dieseltriebwagen auf der Hauptstrecke Prien–

Rosenheim zu langsam wäre, regt der Initiativkreis an, neue elektrische Züge einzusetzen, und diese auf dem nicht elektrifizierten Abschnitt Prien–Aschau mit Akku zu betreiben. Der Fahrplan sollte so gestaltet werden, dass der Knoten Rosenheim für die Anschlüsse in alle Richtungen bedient wird.

Im Jahr 2025 hat das Verkehrsministerium eine Untersuchung zur Umstellung der in Südostbayern noch per Diesel betriebenen Bahnstrecken auf elektrischen Betrieb, gegebenenfalls auch unter Einsatz von Akku-Technik, in Auftrag gegeben. Die Studie liegt seit Anfang Februar 2026 vor und ist auf den Seiten der BEG abrufbar (<https://kurzlinks.de/hkq8>).

In Bezug auf den Vorschlag „Chiemgau-Express“ stellt die Studie fest, dass dieser technisch ohne Erweiterung der Infrastruktur machbar ist, die Strecke Aschau–Rosenheim also mit einem Akku-Hybrid-Fahrzeug betrieben werden könnte und damit auch der Dieselbetrieb auf dem Abschnitt Prien–Aschau obsolet wäre.

Im Rahmen der Studie lehnt die DB InfraGO aber diesen zusätzlichen Zug „wegen Überlastung der Infrastruktur“ unter aktuellen Randbedingungen ab. Sie benennt drei Punkte, die als kritisch angesehen werden:

- der Abschnitt Landl–Bad Endorf sei aktuell schon überlastet (wenige Signale, keine Überholgleise),
- im Bahnhof Prien müsste der CH-X die Hauptstrecken kreuzen,
- der Knoten Bahnhof Rosenheim würde durch einen weiteren Zug zusätzlich belastet und gefährde so einen robusten Betrieb.

Eine erneute Prüfung des Vorschlages wäre möglich und sinnvoll, sobald nach Inbetriebnahme der ABS38 und des Brennernordzulaufs eine Entlastung der Strecke Rosenheim–Salzburg sowie des Knoten Rosenheim erfolgt sei.

In der Studie sind die Gründe noch etwas detaillierter aufgeführt. Insbesondere wird dort behauptet, dass aktuell schon der Abschnitt Landl–Bad Endorf mit fast 20 Prozent überlastet sei und dass man eine mangelhafte Betriebsqualität mit einem Qualitätsfaktor von 1,6 feststellen müsse. Dies bedeute, dass der Fahrplan nicht mehr robust fahrbar sei, kleine Verspätungen große Auswirkungen haben, Überholungen nicht mehr sauber funktionieren und Züge aufeinander auflaufen würden.

Das Verkehrsministerium hat den Landrat, sowie auch die betroffenen Gemeinden und den Initiativkreis über das Ergebnis der Untersuchungen informiert. Die Fragen zum weiteren Vorgehen sind momentan noch offen und bedürfen weitergehender Überlegungen.

Willi Messing

Barrierefreie Haltestelle mit neuen Barrieren

Mit der Eröffnung des „SAP Garden“, einer Mehrzweckhalle auf dem Grundstück des ehemaligen Olympia-Radstadions, wurde die Tram-Haltestelle „Olympiapark West“ umgestaltet. Die Bahnsteige liegen in der Mitte der Dachauer Straße, die hier drei Spuren in beide Richtungen hat. Die stadteinwärts führende Fahrbahn verbreiterte sich vor dem Umbau im Kreuzungsbereich auf fünf Spuren.

Eine Besonderheit dieser Haltestelle ist, dass die Trambahnsteige um gut 100 m stadtauswärts verlängert sind und dort über Treppen die Verbindung zu einer Fuß-/Radwegunterführung entlang des Nymphenburg-Biedersteiner Kanals herstellen. Der Weg verbindet das Wohnviertel Dantebad/Gern mit dem „SAP Garden“ und dem Olympiapark.

Die Fußwege vom „SAP Garden“ zur U-Bahn sind relativ lang: 1,3 km nach Gern oder zum Westfriedhof, 1,7 km zum Bahnhof Olympiazentrum. „Olympiapark West“ ist nur 500 m entfernt, weshalb der Tram eine größere Bedeutung im Veranstaltungsverkehr zukommt. Mitte Mai 2024 begannen die Umbauarbeiten für einen barrierefreien Bahnsteig, der einen niveaugleichen Einstieg in die Fahrzeuge ermöglicht. Dieser Bahnsteig wurde Ende September 2024, kurz vor Eröffnung des „SAP Garden“, in Betrieb genommen. Im Zuge des Umbaus wurde eine kurze Linksabbiegerspur rückgebaut zugunsten einer Verbreiterung des an dieser Stelle sehr schmalen Bahnsteigs. Gleichzeitig wurden im Kreuzungsbereich Radwege verbreitert und freilaufende Rechtsabbiegerspuren mit Ampeln gesichert, was die Sicherheit für Fußgänger und Radler deutlich verbessert.



Links: Lageplan der Haltestelle. Rechts: Blick in Richtung Treppen auf der Seite des barrierefreien Wegs. Graphik: OpenStreetMap und J. Kroll, Bild: J. Kroll

Die Südseite des Bahnsteigs wurde samt Verlängerung über die gesamten 150 m mit einem blauen Geländer mit Glasfüllung von der Fahrbahn abgetrennt, das in den Planungsunterlagen als „Spritzschutz“ bezeichnet wurde. Der Bahnsteig ist

allerdings so breit, dass Spritzer durch Fahrzeuge keine Beeinträchtigung darstellen. Der wirkliche Zweck des Geländers dürfte sein, dass Fahrgäste aus dem Wohngebiet an dieser Stelle regelmäßig die Straße überquert haben, um sich die 200 bis 250 m Umweg über die Ampelanlage zu sparen. Das Überqueren war auch gut möglich, weil der Verkehr durch die Ampel an der vorgelagerten Kreuzung Postillonstraße nur stoßweise kam und es immer wieder ausreichend lange Zeitabschnitte gab, in denen die Fahrbahn frei war und ist. An der Nordseite (am stadtauswärtigen Bahnsteig) wurde kein solches Gelände gebaut. Dort befindet sich aber auch kein Wohngebiet, nur der Olympiapark. Stattdessen wurde hier im März eine Hecke angelegt.

Um das Überschreiten der Gleise zu unterbinden, wurden einfache Geländer zwischen Bahnkörper und dem Weg zur Unterführung sowie ein Drahtgitterzaun zwischen den Gleisen gebaut. Der Drahtgitterzaun aber nur im Bereich des Bahnsteigs, so dass viele Sportfreunde nach dem Besuch des „SAP Garden“ nun auf kürzestem Weg zur Dachauer Straße marschieren, die Fahrbahn überqueren und im Slalom um Geländer und Gitterzaun die Gleise überqueren, um den stadteinwärts führenden Bahnsteig zu erreichen – das ist gefährlicher als vorher. Die frisch angelegte Hecke wurde stellenweise bereits niedergetrampelt.

Die Anwohner, die von der Südseite kommen, müssen nun einen Umweg durch die Unterführung nehmen, der zumutbar ist, sofern man gut zu Fuß ist. Wer allerdings mit schwerem Gepäck, Kinderwagen oder Gehhilfen unterwegs ist oder aus anderen Gründen die Treppe nicht bewältigt, muss den größeren Umweg über die Kreuzung nehmen. Nebenbei bemerkt verläuft der Ampelübergang diagonal über die Dachauer Straße, ist also verhältnismäßig lang und die Dauer der Grünphase reicht für Personen mit Gehbeeinträchtigung nicht aus. Dabei hätte der Platz gereicht, um anstelle der Treppen aus der Unterführung eine Rampe zu bauen.

Eine andere Alternative wäre gewesen, eine oberirdische Querung für Fußgänger in der Nähe der Treppen bzw. an den oberirdischen Zuwegen aus dem Olympiapark und dem Wohngebiet zu ermöglichen. Eine solche Querungsmöglichkeit mit einer Bedarfsampel wurde für einige Wochen während der Bauzeit des neuen Bahnsteigs eingerichtet, als die Halteposition der Trambahnen an die Treppen verlegt wurde. Völlig ungewöhnlich für deutsche Verhältnisse stoppte diese Ampel auf Knopfdruck sofort den Autoverkehr und schaltete für die Fußgänger auf grün - ohne die sonst übliche Wartezeit von 30 bis 60 Sekunden! Der Kfz-Verkehr kam dadurch erstaunlicherweise weder zum Erliegen noch gab es ein „Stau-Chaos“.

Fazit: Der niveaugleiche und auf den letzten Metern an der Ampel verbreiterte Bahnsteig ist ein Gewinn. Leider hat man für Fahrgäste aber neue Barrieren geschaffen, die den Weg zur Haltestelle verlängern. Autofahrende werden nicht durch eine zusätzliche Ampel gebremst. Freie Fahrt für Autos – Umwege für

Fußgänger. Das ist genau das Gegenteil von dem, was man unter Verkehrswende versteht.

Die Wiedererrichtung der Wartehäuschen hat übrigens nochmals 15 Monate gedauert. Sie wurden kurz vor Weihnachten 2025 halbfertig. Halb, weil die Sitzbänke noch verbarrikiert waren und erst weitere zwei Monate später freigegeben wurden. Klar, dass die technische Aufsichtsbehörde bei einem verbreiterten Bahnsteig genau prüfen muss, ob Wartehäuschen dort nach wie vor genügend Platz haben. In der zweiten März-Hälfte wurden schließlich auch die elektronischen Abfahrtsanzeigen montiert.

Joachim Kroll

Bezirksversammlung 2026

Am 11. April fand die jährliche Mitgliederversammlung des PRO BAHN Bezirksverbands Oberbayern statt. Tagungsort war der Laimer Bürgertreff „Interim“ in der Nähe der PRO BAHN Geschäftsstelle.

Den Gastvortrag am Vormittag mit dem Thema „*Vom Regionalplan bis zum MVV-Beitritt: Warum der ÖPNV kommunalpolitisches Engagement braucht – Ein Erfahrungsbericht*“ hielt der scheidende Landrat des Landkreises Bad Tölz-Wolfratshausen, Josef Niedermaier. Damit sollte nicht nur das Engagement von Josef Niedermaier gewürdigt werden, sondern auch zum Start der neuen Legislaturperiode gezeigt werden, wie kommunalpolitisches Engagement für den öffentlichen Personenverkehr auch unter schwierigen Rahmenbedingungen gelingen kann. In seiner Amtszeit hat Josef Niedermaier sich nicht nur im Landkreis Bad Tölz-Wolfratshausen Verdienste um den öffentlichen Verkehr erworben, sondern hat gerade auch in seiner Funktion als Vorsitzender des regionalen Planungsverbands verkehrspolitische Akzente im gesamten Oberland gesetzt, unter anderem hat er maßgeblich den Beitritt der Landkreise zum Münchner Verkehrsverbund gefördert.

In seinem Vortrag wies Landrat Niedermaier auf die stark unterschiedlichen Lebensumstände in der vom Speckgürtel München bis zur Landesgrenze Tirol reichenden Planungsregion 17 hin. Diese weist stark unterschiedliche Strukturen auf, einerseits städtisch, andererseits ländlich mit dispersen Siedlungsstrukturen, welche die ÖPNV-Erschließung erschweren.

Die unregelmäßige Siedlungsentwicklung in der Vergangenheit durch Grundstückserwerbungen der Gemeinden und Einheimischenmodelle, hohen Flächenverbrauch und falsche Wohnraumnutzung hat zu viel Individualverkehr geführt. In der Fortschreibung des Regionalplans mit den Schwerpunkten Siedlungsentwicklung und Mobilität haben inzwischen hundert Kommunen Hauptorte festgelegt und Verkehrsachsen definiert. Diese dienen auch als Grundlage für die Nah-

verkehrspläne in der Region. Die Fortschreibung hat auch die MVV-Erweiterung befördert, wobei viele Widerstände und Bedenken u.a. von der RVO, die konzessionierte Linien behalten wollte, auszuräumen waren und auch in den Nachbarlandkreisen viel Überzeugungsarbeit zu leisten war.

Ein generelles Problem sei, dass der ÖPNV eine freiwillige Aufgabe der Kommunen ist, die durch die Kreisumlage finanziert wird und Gemeinden Ausgaben für den ÖPNV beklagen können. Hier sollte lieber das Konnexitätsprinzip gelten, d.h. ÖPNV sollte eine Pflichtaufgabe sein und der Freistaat die entsprechenden Mittel für die Kommunen bereitstellen.

Herr Niedermaier ging auch auf das Thema S-Bahn nach Geretsried ein: Die Anbindung ist unbedingt notwendig, schließlich ist Geretsried die größte Stadt im Landkreis. Das jahrzehntelange Verfahren habe jedoch dazu geführt, dass die Bürger den Glauben an eine Umsetzung verloren haben.

Nach dem sehr anregenden Vortrag und der nachfolgenden Diskussion fand am Nachmittag die eigentliche Mitgliederversammlung statt. Im Anschluss an den obligatorischen Bericht des Vorstands mit einer Zusammenfassung der wichtigsten Punkte des Tätigkeitsberichts (dieser ist unter <https://www.pro-bahn.de/oberbayern/ueber/> verfügbar) standen mehrere Anträge zur Diskussion.

Der erste Antrag betraf die Verbesserung des Angebots und Sicherung der bestehenden Infrastruktur auf der Bahnstrecke Traunstein–Garching (Traun-Alz-Bahn, Strecke 5730). Nach längerer Diskussion hat die Versammlung folgende Resolution beschlossen:

Der Fahrgastverband PRO BAHN begrüßt die Planungen des Freistaats Bayern, die Traun-Alz-Bahn zu einer leistungsfähigen und attraktiven Regionalbahn weiterzuentwickeln. Dazu gehören zumindest der Stundentakt, die schnelleren Fahrzeiten und die Modernisierung der Strecke. Dies ist so bald wie möglich umzusetzen. PRO BAHN unterstützt die direkte Anbindung der Stadt Traunreut mittels der Traunreuter Spange und das sich damit ergebende bessere Angebot. Die Verbesserungen entlang der Strecke sind unabhängig davon sinnvoll und nötig, und daher auch kurzfristig(er) zu realisieren. Zur Vermeidung von Geschwindigkeitseinbrüchen sind auch Bahnübergänge zu beseitigen bzw. technisch zu sichern.

Ein weiterer Antrag betraf die Kosten für die Mitnahme von Fahrrädern mit 20-Zoll-Rädern in den Zügen der Bayerischen Regiobahn BRB im Bereich des MVV. Trotz der eindeutigen Regelung im MVV (<https://www.mvv-muenchen.de/tickets-und-abos/rund-um-tickets/tarifsystem/mitnahmeregelungen>) gab es hier Konflikte bei der Mitnahme entsprechender Fahrräder. Da dieser Punkt mit der BRB zu klären ist, gab es hierzu keine Resolution.

Zum Abschluss der Bezirksversammlung wurde noch, was auch ein Anliegen von Landrat Niedermaier war, eine Resolution zur Verlängerung der S-Bahn-Linie S7

nach Geretsried beschlossen:

Der Fahrgastverband PRO BAHN fordert in einer Resolution der Mitgliederversammlung des Bezirksverbands Oberbayern, endlich die Verlängerung der S-Bahn-Linie S7 nach Geretsried zu realisieren. Dazu ist das Planfeststellungsverfahren zügig abzuschließen und anschließend mit dem Bau zu beginnen. Die Schienenanbindung von Geretsried als der größten Stadt des Landkreises Bad Tölz-Wolfratshausen ist überfällig und den Fahrgästen schon lange versprochen. Das Planfeststellungsverfahren läuft seit 2013, die Tektur mit Eingehen auf teure Sonderwünsche aus Wolfratshausen seit 2020. Der verkehrliche Nutzen ist unstrittig hoch. Der Verband fordert von der Politik, das Projekt jetzt endlich fertig zu stellen und zu zeigen, dass auch im Süden Münchens noch sinnvolle Infrastruktur für die Bürger geschaffen werden kann.

Renate Forkel

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

So. 03.05. So. 10.05., So. 17.05., So. 24.05., und So. 31.05.; 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 unter <https://chiemgauer-lokalbahn.com>.

Mi. 10.06. 18:00 Uhr (bittegeänderten Termin beachten); Freilassing, Restaurant „Weißbräu“, Bräuhausstraße 6; **Jahresmitgliederversammlung des Verkehrsforums Berchtesgadener Land und Rupertiwinkel** Weitere Informationen: <https://verkehrsforum-bgl.de/> unter „News“.

Do. 28.05. 19:00 Uhr; Hohenfurch, Restaurant „Zeus“, Hauptplatz 2; **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.

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

Sa. 02.05. 14 Uhr; Weilheim, Bahnhofsvorplatz; **Verkehrspolitische Radltour von Weilheim nach Huglfing**. Veranstaltung im Rahmen des Klimafrühlings Oberland (Veranstaltung des ADFC mit PRO BAHN) (<https://kurzlinks.de/y2se>); Info: Florian Pieper (florian.pieper_privat@outlook.de) und PRO BAHN Post 4/2026, S. 10.

Mi. 06.05. 19 Uhr; München (Geschäftsstelle)/Videokonferenz; **PRO BAHN Treff Oberbayern**; Info und Einwahldaten: oberbayern@pro-bahn.de

Fr. 08.05. 19 Uhr (wegen Feiertag um eine Woche verschoben); Videokonferenz; **PRO BAHN Treff Region München**, Info und Einwahldaten: muenchen@pro-bahn.de

Sa. 09.05. 14 Uhr; Wolfratshausen, Bahnhofsvorplatz; **Verkehrspolitische Radltour von Wolfratshausen nach Penzberg**. Veranstaltung im Rahmen des Klimafrühlings Oberland (<https://kurzlinks.de/ux12>); Info: siehe Termin am 02.05.

Mo.18.05. 19:30 Uhr (wegen Pfingstmontag eine Woche früher als üblich); Videokonferenz; **PRO BAHN Treff Schwaben**: https://www.pro-bahn.de/bayern/termin_zeigen.php?app=aus

Mi. 20.05. 19 Uhr; München (Geschäftsstelle)/Videokonferenz; **PRO BAHN Treff Oberbayern**; Info und Einwahldaten: oberbayern@pro-bahn.de

Mi. 27.05. ab 19 Uhr; München, Restaurant „Il Castagno“, Grasserstraße 10 (direkt an der Hackerbrücke); **Stammtisch**.

Do. 28.05. ab 19 Uhr; Murnau, Bistro Bar „Chills“, Am Kreuzfeld 2; **Treffen der Regionalgruppe Oberland**; Info: Norbert Moy (n.moy@bayern.pro-bahn.de)

Mi. 03.06. 19 Uhr; Videokonferenz (Präsenzoption entfällt voraussichtlich); **PRO BAHN Treff Oberbayern**; Info und Einwahldaten: oberbayern@pro-bahn.de

Fr. 05.06. 19 Uhr; Videokonferenz; **PRO BAHN Treff Region München**, Info und Einwahldaten: muenchen@pro-bahn.de