

Tätigkeitsbericht 2022 des PRO BAHN Landesverband Bayern e. V.

Das 9-Euro-Ticket – Wie geht es weiter mit dem ÖPNV?

Das 9-Euro-Ticket führte nicht nur zur Überlastung zahlreicher Züge, sondern auch vieler unserer Aktiven, bei denen sich die Anfragen der Medien stapelten. Dies gab uns die Chance, in den Interviews die schon lange bestehenden Probleme im Schienenverkehr, wie zu kurze Bahnsteige, fehlende Gleise, Fahrzeug- und Personal-mangel und eine unzureichende Finanzierung, zu erläutern. Während es in den Straßen- und U-Bahnen eher geringen Fahrgastzuwachs gab, kam es im regionalen Schienenverkehr auf Ausflugsstrecken und auf den Verbindungen zwischen den großen Städten zu teilweise chaotischen Verhältnissen. Nicht unerwartet – PRO BAHN hatte bereits seit Anfang April die Bestellung von zusätzlichen Zügen gefordert. Während andere Bundesländer ab Juni das Angebot erweiterten, erfolgte dies im Freistaat erst ab Mitte Juli.

Im Gegensatz zum Tankrabatt ist die Entlastung durch das 9-Euro-Ticket bei vielen Bürgern angekommen und hat ihnen umweltfreundliche Fahrten mit dem ÖPNV zu einem konkurrenzlos niedrigen Preis und ohne die Komplexität der Tarife ermöglicht. Doch auf der anderen Seite gab es als Leidtragende zahlreiche Fahrgäste, die auf den SPNV angewiesen sind (Berufspendler, Reisende ohne Führerschein oder mit Mobilitätseinschränkungen, Bürger, die sich kein Auto für notwendige Fahrten leisten können) und die nun teilweise gar nicht oder nur mit massiven Verspätungen befördert wurden.

Positiv ist die seit Mitte Juli immer stärkere Diskussion über eine Anschlusslösung, die nach Ende des 9-Euro-Tickets umweltfreundlichen ÖPNV einfach nutzbar macht. Da eine bundesweite Lösung zum 1.9. aktuell nicht in Sicht ist, haben wir Verkehrsminister Christian Bernreiter vorgeschlagen, ein bayernweites ÖPNV-Abo zu einem Monatsbetrag von 69 € – vergleichbar mit dem österreichischen Klimaticket – einzuführen.

ÖPNV Finanzierung in Schieflage (I) – Fahrgastsschwund nach Corona

Von uns ermittelte Fahrgastzahlen zeigen, dass wir nach wie vor im reinen SPNV-Berufsverkehr ca. 30 % unter den Vor-Corona-Werten liegen, d. h. auch die Zahl der Abo-Inhaber ist dementsprechend gesunken. Allein im Schienenverkehr fehlen damit in Bayern 300 bis 400 Millionen Euro zur Finanzierung des aktuellen Angebots. Aber wer während Corona auf das Auto umgestiegen ist oder nur noch tageweise in das Büro fährt, kehrt auch nicht zum Abo alter Form zurück. So werden die anstehenden Kostenerhöhungen (in Augsburg plant der AVV beispielsweise knapp 10 %) auf immer weniger Abonnenten durchschlagen. Auch das ist ein Grund, mit einem bayern- und bundesweiten Klima-Abo den ÖPNV einfach und trotzdem günstig und damit für mehr Bürger attraktiv zu machen.

ÖPNV Finanzierung in Schieflage (II) – Kostenexplosion 2. Stammstrecke

Parallel dazu ist leider eingetreten, wovon wir seit Langem gewarnt haben: die Fertigstellung des Megaprojektes 2. Stammstrecke verschiebt sich von 2028 auf 2037 und die Kosten steigen auf bis zu 7,2 Milliarden Euro. Da die Mehrkosten von 3,35 Millionen Euro im Verhältnis 60:40 zwischen Bund und Freistaat geteilt werden, muss Bayern **1,34 Milliarden Euro** zusätzlich finanzieren. Zum Vergleich: Alle Ausgaben für das Verkehrswesen im Haushalt 2022 des Freistaats belaufen sich auf **411 Millionen Euro**. Das ist schon nicht viel angesichts der Maßnahmen beim Angebotsausbau auch gerade in den ländlichen Gebieten, die der bayerische ÖPNV Zukunftsrat, in dem wir die Fahrgäste vertreten, gefordert hat. Nun bekommt der Freistaat aus Berlin jedes Jahr 1,4 Milliarden Euro zur Bestellung des Zugverkehrs, und das war schon immer als Notnagel beim Tunnel gedacht. **Unsere Position ist: Finger weg von den Regionalisierungsmitteln, denn die sind für Züge und nicht für Beton.**

Während einerseits 7,2 Milliarden Euro verbuddelt werden, sieht es über der Erde gar nicht gut aus. Auf zahlreichen Regionalstrecken wie im Oberland und im Werdenfels ruht der Verkehr, nachdem das schwere Zugunglück bei Garmisch das Thema Streckenunterhalt in den Fokus gerückt hat. Während aber die Entgleisung wahrscheinlich die Folge mangelhafter, relativ neuer Betonschwellen war, weisen wir immer wieder auf die Probleme für die Fahrgäste hin, wenn z. B. nach Messfahrten kurzfristig Sperrungen oder Langsamfahrstellen eingerichtet werden. Unsere Forderung angesichts des immensen Sanierungsstaus z. B. im Werdenfels: **Kurzfristige Umwidmung von Straßenbaumitteln – Stabile Gleise statt unnötiger Tunnel!**

Mitarbeit im Bundesverband

Mit Dr. Lukas Iffländer sind wir im Bundesvorstand vertreten. Er ist auch einer der zwei Vorsitzenden des Bundesausschusses, des höchsten Beschlussorgans des Verbandes zwischen den Bundesverbandstagen und intensiv in der Pressearbeit und in der Initiative Deutschland-Takt tätig. Weiterhin leitet er mit unserem Kassenwart Timm Kretschmar den Fachausschuss Fernverkehr. Jörg Bruchertseifer arbeitet neben seiner Aufgabe als Fachreferent „Fahrgastinformation“ auch in der Leitung des Fachausschusses Tarife mit. Andreas Frank betreut den bundesweiten Fahrgastdialog (bisher mehr als 6000 Eingaben nur aus Bayern). Die Bundesgeschäftsstelle in München und die Mitgliederverwaltung wird durch Renate Forkel betreut. **Viele weitere unserer Mitglieder bringen sich kreativ und fachlich auf Bundesebene ein.**

PRO BAHN in den Medien

Im vergangenen Jahr gaben wir zweiundzwanzig Pressemitteilungen heraus. Edmund Lauterbach sorgt für aktuelle Informationen in den sozialen Netzwerken Facebook und Twitter und der Aktuell-Seite auf pro-bahn.de. Dazu kamen dieses Jahr sehr viele Anfragen der Medien, insbesondere während der Laufzeit des 9-Euro-Tickets, deren zeitnahe Beantwortung für die Aktiven in den Regionen nur durch besonderen Einsatz gestemmt werden konnte.

Bezirksverband Oberbayern

Zwei tragische Eisenbahnunfälle erschütterten die Fahrgäste in Oberbayern in diesem Jahr: Der Zusammenstoß zweier S-Bahnen bei Schäftlarn am 14. Februar und die Entgleisung der Regionalbahn bei Burgrain am 3. Juni 2022. PRO BAHN war hier als Ansprechpartner bei den Medien sehr gefragt. Die richtigen Worte zu finden, Vorverurteilungen zu vermeiden und den Medienvertretern auch die Bahn zu erklären, waren für uns eine große Herausforderung.

Schon vor dem unfassbaren Zugangsglück bei Burgrain waren der unzulängliche Instandhaltungs- und Ausbauzustand sowie das Baustellenmanagement bei DB Netz ein Dauerthema im Oberland. So bezog PRO BAHN im November 2021 Stellung zum miserablen Baustellenmanagement im Netz der Oberlandbahn sowie zu den Langsamfahrstellen bei der Ammerseebahn. Im Februar 2022 wies PRO BAHN zum wiederholten Mal auf die Benachteiligung der Werdenfelsbahn gegenüber dem Ausbau der Straße hin (<https://www.br.de/nachrichten/bayern/garmisch-partenkirchen-kaempft-gegen-verkehr,SyBq95M>). Nach dem Zugangsglück am 3. Juni nahm das mediale Interesse an der Problematik massiv zu, die Streckensperrungen und Langsamfahrstellen nahmen ein desaströses Ausmaß an. Die Stellungnahmen und Hintergrundinformationen von PRO BAHN sorgten dafür, dass die Versäumnisse von Politik und Unternehmenspolitik auch medial in den Blick genommen wurden, z.B. in einem Beitrag der [Sendereihe „Kontrovers“](#). Gemeinsam mit anderen Verbänden und politischen Gruppierungen fand am 23. Juli in Weilheim eine Demonstration für die Werdenfelsbahn unter dem Motto „Mehr Bahn fürs Klima“ statt.

Beim Ausbau der S4 West konnte PRO BAHN mit der BI „S4 Ausbau jetzt“ erreichen, dass nun der viergleisige Ausbau zwischen Pasing und Eichenau in die Planungen aufgenommen wird. Die ursprünglich dreigleisige Planung hätte zu einem katastrophalen Nadelöhr für den Regionalverkehr und den Fernverkehr geführt.

Im Kundenbeirat der Südostbayernbahn werden neben den alltäglichen Sorgen der Fahrgäste auch strategische Themen wie die Beibehaltung der 1. Klasse im Regionalverkehr diskutiert, oder die Umsetzung des Deutschlandtakts im Linienstern Mühldorf. Thema ist auch die Ausbaustrecke ABS 38 (München – Mühldorf – Freilassing), deren Fertigstellungstermin 2030 durch politische Fehlentscheidungen nicht mehr zu halten sein wird. In der Region Inn-Salzach engagiert sich PRO BAHN für den grenzüberschreitenden Verkehr über Simbach und für weitere Themen. Die Regionalgruppe pflegt auch den grenzüberschreitenden Austausch mit den Verkehrsinitiativen in Oberösterreich und Salzburg, sowie den Kollegen des Verkehrsforums Berchtesgadener Land.

Weitere Aktivitäten in Oberbayern sind:

- Die Verkehrsplanung in der Landeshauptstadt, in der wir uns mit dem Leistungsprogramm 2023 der MVG und der Mobilitätsstrategie 2035 der Stadt München inkl. der Tram beschäftigen.
- Die Kreisgruppe Rosenheim unterstützt unter dem Arbeitstitel „Chiemgau-Express“ Bürger und Politiker der Kommunen zwischen Rosenheim und dem Chiemsee dabei, geeignete Lösungen für einen klimafreundlichen und zukunftsorientierten Bahnbetrieb zu finden.
- Mitarbeit in den drei Dialogforen zum Brennernordzulauf. PRO BAHN hat im Raumplanungsverfahren zur Auswahl der Trassen eine Stellungnahme abgegeben.

- Die aktive Mitarbeit in Fahrgast-/Kundenbeiräten bei der BOB, SOB und MVV, die monatliche Herausgabe der PRO BAHN Post, Stellungnahmen zu neuen Nahverkehrsplänen der Landkreise sowie die Pflege des seit zwei Jahren bestehenden Instagram-Kanals.

Oberpfalz

Elektrifizierung und der Ausbau zwischen Hof und Regensburg: PRO BAHN ist hier durch Dr. Lukas Iffländer im Koordinierungsrat vertreten. Dieser tagt mehrmals jährlich. Aktuell ist die Vorplanung im Abschnitt Hof – Marktredwitz abgeschlossen. In den anderen Abschnitten läuft diese gegenwärtig. Südlich von Nabburg soll die Strecke durch einen kurzen Neubauabschnitt begradigt werden. Auch auf Drängen von PRO BAHN hat die DB Netz von Anfang an zwischen Regensburg und Obertraubling aufwärtskompatibel zu einer Viergleisigkeit geplant, sodass nach Freigabe des entsprechenden Planungsauftrags durch den Bund nicht von vorn begonnen werden musste. Im Zuge des Ausbaus der Strecke steht auch das Thema Barrierefreiheit auf der Tagesordnung. Hierzu fand mit MdB Stefan Schmidt und der Fraktion der Grünen im Weidener Stadtrat gemeinsam eine Begehung des Bahnhofs Weiden statt, um über eine vorzeitige Barrierefreiheit von Gleis 1 und einen besseren Anschluss an das Stadtbusnetz zu sprechen.

Ein leidiges Thema ist die **Betriebsqualität beim Alex**. Insbesondere der Ast nach Prag ist weit von jeglicher Pünktlichkeit entfernt und wirkt sich stark auf die Linie nach Hof aus. Züge aus Hof kommen oft pünktlich in Schwandorf an und müssen hier teilweise über eine halbe Stunde auf den verspäteten Prager Zugteil warten. Ab Dezember 2023 entfällt – auch auf Forderung unseres Verbandes – die Flügelung und es entsteht neu ein Stundentakt Schwandorf – München.

Weiterhin ist PRO BAHN an der Überarbeitung des **Nahverkehrsplans im Landkreis Regensburg** inkl. Wiedereinführung einer Straßenbahn in Regensburg beteiligt.

Mittel- und Oberfranken

Reaktivierungen Gunzenhausen – Wassertrüdingen und Dombühl – Wilburgstetten

PRO BAHN ist in den begleitenden Arbeitskreisen vertreten. Für die 15 km von Gunzenhausen nach Wassertrüdingen gibt es einen konkreten Termin für die Reaktivierung (12/2024). Da die Infrastruktur nicht DB Netz, sondern der Bayernbahn gehört, entfallen viele bürokratische Hürden der DB.

Die Bezirksgruppe unterstützt die überparteiliche Initiative "Verbindung zwischen Freunden" in Wassertrüdingen, die seit 2020 mit vielfältigen Aktionen frischen Wind bringt.

Interimslösung bei der S-Bahn Nürnberg – Erlangen

Die S-Bahn sollte eigentlich seit Jahren zwischen Fürth und Erlangen auf eigenen Gleisen fahren. Bekanntermaßen hat der geplante Verschwenk zu Klagen der Stadt Fürth geführt, was den Ausbau stark verzögert hat. Die fehlenden Gleise führten häufig zu Verspätungen, in Fürth Hbf konnte ein S-Bahn-Gleis nicht genutzt werden und die Haltepunkte Fürth Unterfarnbach und Eltersdorf waren nicht barrierefrei. Inzwischen ist die von PRO BAHN seit 2010 geforderte „Interimslösung“ teilweise realisiert und der Rest im Bau. Nach Fertigstellung rücken auch die geplanten drei S-Bahnen pro Stunde in greifbare Nähe.

ICE-Werk im Raum Nürnberg

Die Bezirksgruppe befürwortet das neue ICE-Werk im Großraum Nürnberg. In einem offenen Brief forderten wir die Anlieger, die Naturschutzverbände, die Genehmigungsbehörden und die Politiker auf, den erheblichen Nutzen des Projekts angemessen zu berücksichtigen.

PRO BAHN sieht auch den nicht unerheblichen Flächenverbrauch. Aber dieses Werk dient einem klimafreundlichen Verkehr, während an anderen Stellen für Autobahnbau Flächen für immer mehr klimaschädlichen Straßenverkehr versiegelt werden. Zum Vergleich: für den aktuell laufenden, sechsspurigen Ausbau der A3 zwischen dem Autobahnkreuz Fürth/Erlangen und Biebelried wird mindestens die doppelte Fläche benötigt und komplett versiegelt.

Elektrifizierung der rechten Pegnitzstrecke

Als „unendliche Geschichte“ begleitet uns die Elektrifizierung der rechten Pegnitzstrecke schon seit der deutschen Wiedervereinigung. Immer wieder wurden Pläne vorgestellt und verworfen. Am 26.04.21 veröffentlichte das Bayerische Staatsministerium für Wohnen, Bau und Verkehr eine Pressemitteilung mit dem Hoffnung erweckenden Titel „Neue Perspektiven für die S-Bahn Nürnberg“ und versprach „gute Nachrichten für Fahrgäste auf den Strecken ins Pegnitz- und Schnaittachtal“. Die sucht man dann im weiteren Text allerdings vergebens, denn die schon seit einem Vierteljahrhundert im Gespräch befindliche Elektrifizierung für die S-Bahn wird wieder einmal nur untersucht und weiter verschoben.

Weiteres

Ansonsten haben wir uns noch mit unzumutbaren Baustellenfahrplänen (wie z. B. im Juli/August 2022 auf der rechten Pegnitzstrecke) und Schienenersatzverkehren, mit der Zukunft der Neigetechnik in Nordostbayern, mit fehlenden Beschilderungen an Bahnhöfen und mit vielen weiteren Themen auseinandergesetzt.

Schwaben

In Schwaben war das letzte Jahr nicht immer einfach: Obwohl wir ein mit VCD und BUND abgestimmtes Positionspapier für den viergleisigen Ausbau der Strecke Ulm – Augsburg haben, sitzen wir und andere Befürworter im Dialogforum des Projektes inzwischen einer immer größeren Zahl von örtlichen Initiativen gegenüber, die zwar grundsätzlich für Umwelt- und Klimaschutz sind, aber gegen den Streckenaus- und Neubau im Detail. Zu den durch das 9-Euro-Ticket überlasteten Verbindungen verwies der Freistaat bei unseren Anfragen auf fehlende Finanzausschüsse des Bundes, um dann zumindest im Laufe des Julis zusätzliche Entlastungszüge und Zusatzkapazitäten zu bestellen. Gut voran schreitet dagegen der barrierefreie Ausbau des Bahnhofs Donauwörth, für den wir uns im Rahmen des dortigen Bahnhofsverbundes engagieren. Wiederum erst nach unzähligen Gesprächen, Briefen und Medienmitteilungen kehrten die Stadtwerke in Augsburg bei ihren während Corona ausgedünnten Abendbusverkehren Anfang Juni auf mehreren Linien zum 15-Minuten-Takt zurück. Auch im Süden ist der Weg zum von uns dringend gewünschten Verkehrsverbund Allgäu für Bus und Schiene noch lang. Dafür besuchte der Bürgermeister beim 1. Mobilitätstag der Gemeinde Pfronten die Aktiven am Stand und informierte über den neuen Taler-Bus von Pfronten in das Tannheimer Tal, sodass unsere Forderung nach Angeboten für einen autofreien Besuch der Region nicht ungehört verhallte. Der schlechte Streckenzustand so mancher Regionalstrecken führte bei uns zu einer monatelangen Sperrung der Außerfernbahn, für deren Erhalt wir uns in der Region einsetzen. Erfreulicherweise verlief der Betreiberwechsel von DB Regio zu Go-Ahead auf einigen Verbindungen abgesehen von Infrastrukturproblemen weitestgehend reibungslos, was auch für die Augsburger Netze als gutes Vorzeichen zu werten ist. Dort sollen ab Dezember mehrere von uns im Rahmen der Ausschreibung eingebrachte Verbesserungen im Angebot und bei den Fahrzeugen umgesetzt werden, wovon dann aber erst 2023 zu berichten ist. Im Allgäu konnten wir erreichen, dass die ursprünglich eigentlich nur für Mo-Fr geplanten und mit der Betriebsaufnahme von Go-Ahead Bayern eingeführten HVZ-Verstärker-Regionalbahnen von Kempten nur bis Hergatz mit direktem Anschluss sowohl Richtung Memmingen als auch Richtung Lindau-Insel nun auch am Wochenende verkehren.

Im September ist die bereits seit 1996 laufende Vortragsreihe "Augsburger PRO BAHN Treff" mit Referenten aus Verkehrsunternehmen, Verbänden, Verwaltung und Politik nach weiteren zehn Terminen als Videokonferenz (Zoom) bei der 321. Veranstaltung angelangt. Ein Teil der Veranstaltungen findet auf Initiative von Jörg Bruchertseifer in Zusammenarbeit mit AG „Tarife“ des Bundesverbandes statt. Auch deshalb haben wir regelmäßig Zuhörer aus ganz Deutschland. Eine Rückkehr zu einer rein lokalen Veranstaltung wird es deswegen derzeit nicht geben. Das vierteljährliche PRO BAHN-Allgäu-Bodensee-Treffen findet wieder ebenfalls gut besucht vor Ort im Bahnhof Röthenbach statt.

Bezirksgruppe Unterfranken

Steigerwaldbahn

Nach wie vor ungeklärt ist die Frage, wie es mit der Steigerwaldbahn weitergeht. Auf die Ablehnung des Antrages auf Unternehmensgenehmigung durch das Bayerische Staatsministerium für Wohnen, Bau und Verkehr für eine Übernahme der Strecke durch die Thüringer Eisenbahn hat diese Rechtsmittel eingelegt. Auskünfte über den Grund der Ablehnung sind öffentlich nicht zu bekommen. Außerdem hat der Landkreis Schweinfurt das Ergebnis des Potenzialgutachtens der BEG akzeptiert und sein geltend gemachtes Verkehrsbedürfnis auf der Strecke zurückgenommen. Dem hat sich auch der Landkreis Kitzingen angeschlossen. Das sind alles keine guten Voraussetzungen, wenn die politische Mehrheit in der Region nicht hinter der Strecke steht. Zusammen mit dem VCD werden wir uns weiterhin für die Reaktivierung starkmachen.

Weitere Themen

- Der Neubau der Linie 6 der Würzburger Straßenbahn ist planfestgestellt. Offen sind aber Finanzierungsfragen;
- Für eine „Regio-S-Bahn Mainfranken“ ist eine Machbarkeitsstudie der BEG vorgesehen. Das Konzept entspricht den Vorstellungen von PRO BAHN;
- Mitarbeit in der ARGE Bahndreieck Spessart.