

Tätigkeitsbericht 2024 des PRO BAHN Landesverband Bayern e.V.

Winterchaos auf den Schienen Bayerns

Schnee im Winter, wenn auch manchmal nur für ein paar Tage, ist in Bayern eigentlich keine Besonderheit. Trotzdem führte anhaltender Schneefall am Freitagabend in der Nacht auf Samstag, den 2.12.2023 zu einer kompletten Betriebseinstellung bei der Eisenbahn. Auch mehrere Stadtwerke stellten den Verkehr ein. So kam es, dass zum Beispiel in München nur noch die U-Bahn in den Tunnelabschnitten fuhr.

Während in Augsburg die Tram bald wieder fuhr, dauerte es in München bis zur weitgehenden Wiederaufnahme des Betriebes eine Woche. Die S-Bahn München brauchte beispielsweise auf der Strecke nach Solln wesentlich länger als die BRB auf gleicher Strecke, um den Betrieb wieder aufzunehmen. Durch die kalte Abstellung von Fahrzeugen bei der Bahn kam es zu geplatzten Leitungen, die lange zu Fahrzeugausfällen führten. Auch wenn es mehr als im Dezember üblich geschneit hatte, war die Dauer der Betriebsunterbrechung keineswegs zwingend. Vielmehr waren die schlechte Wintervorbereitung und auch der Personalmangel beim Räumen wesentliche Ursachen. Dabei hatte sich die DB wenige Tage zuvor noch für ihre gute Wintervorbereitung selbst gelobt.

Wenn während heftigen Schneefalls an einem Abend der Betrieb eingeschränkt ist, oder auch Züge langsamer fahren, ist das akzeptabel. Wenn aber der Öffentliche Verkehr eine Woche lang kaum nutzbar ist, während für den Autoverkehr keine Einschränkungen mehr spürbar sind, setzt dies ein vollkommen falsches Signal.

Der Landesvorstand führte Gespräche mit DB Regio und Go-Ahead (jetzt Arverio), um deren Sichtweise der Probleme in Erfahrung zu bringen. Zusammenfassend bleibt nur festzustellen, dass das Winterkonzept nicht funktioniert hat und dass unsere Nachbarländer mit gleichen Schneefällen besser klarkamen. Aus diesem Desaster ist ein bundesweites Positionspapier von PRO BAHN entstanden.

Soziale Medien für Fahrgäste

Insbesondere das Verhalten des Eigentümers des nun "X" genannten Netzwerks (vormals Twitter), hat eine Krise bei einigen Sozialen Medien ausgelöst. Trotzdem bleiben sie für PRO BAHN ein wichtiges Element der Öffentlichkeitsarbeit und Kommunikation. Basierend auf den Aktuell-Meldungen von PRO BAHN Bayern (https://www.pro-bahn.de/bayern/aktuell_bayern.php) nutzen wir seit mehr als 10 Jahren Twitter/X, und dieser Informationskanal ist mit über 1200 "Followern" weiterhin populär (https://x.com/PRO_BAHN_by). Die erwähnten Probleme haben vor zwei Jahren dazu geführt, dass wir mit den gleichen Inhalten einen Service bei Mastodon zur Verfügung stellen (https://muenchen.social/@PRO_BAHN_by).

Ganz anders aufgebaut, viel stärker mit Fotos und Grafiken, hat PRO BAHN Oberbayern seine Seite auf Instagram. Auf https://www.instagram.com/pro_bahn_oberbayern/ sind seit 2020 auch schon über 1000 Nutzer zusammengelassen.

Bundesweit sehr erfolgreich ist der Auftritt von PRO BAHN bei LinkedIn. Die Seite <https://www.linkedin.com/company/fahrgastverband-pro-bahn/> hat zwar noch nicht so viele Follower wie die bundesweiten Kanäle auf Twitter/X und Facebook, aber die höchsten Zuwachsraten. Eine große Vielfalt an Informationen bietet auch unser Service mit Links zu Medienmeldungen. Unter der Bezeichnung "#Bahn #ÖV #News" ist er via Mastodon, X und Telegram verfügbar: <https://mastodon.online/@bahnoev>, <https://x.com/bahnoev>, <https://t.me/bahnoev>.

Mitarbeit auf Bundesebene

Unser Landesverband ist nicht nur der größte Landesverband von PRO BAHN, sondern auch der aktivste. So stellen wir nicht nur ein Mitglied des Bundesvorstands, sondern auch mehrere Fachreferenten. Die Verwaltung der Mitglieder, der IT, der sozialen Medien und der Mailinglisten werden durch bayerische Aktive gestemmt. Weiterhin sind bayerische Mitglieder in den Leitungen der Fachausschüsse Fernverkehr, Touristische Verkehre sowie Tarife und Fahrgastrechte aktiv und wir stellen den Fachreferenten für Fahrgastinformation und den Inklusionsbeauftragten. Einen sehr wichtigen Aspekt stellt die Beantwortung der Kundeneingaben des Kummerkasten auf der Website, per Telefon und Post dar. Diese Aufgabe wird vom Fachreferat Fahrgastdialog unter Leitung von Andreas Frank gestemmt.

Bezirksverband Oberbayern

Infrastrukturprobleme bestimmen die Aktivitäten in Oberbayern: Kurzfristig anberaumte Streckensperrungen, unzureichende Ersatzverkehre und langwierige Baustellen prägen den Alltag der Fahrgäste. Ein Brandbrief von PRO BAHN Oberbayern im November 2023 lenkte die öffentliche Aufmerksamkeit auf die dramatisch zunehmenden Defizite bei der Bahninfrastruktur.

Die Pünktlichkeit der Züge hat beim Fern-, Regional- und S-Bahnverkehr hat sich weiter verschlechtert.

Für den Bereich der Werdenfels- und Ammerseebahn hat PRO BAHN auch dieses Jahr wieder einen Baustellenkalender aufgelegt, der den Fahrgästen etwas mehr Vorschau und Reiseplanung ermöglichen soll.

Leider erfolgen manche **Baustellenplanungen** überstürzt und zu Lasten der Bahnkunden: So musste PRO BAHN die unzureichend kommunizierten Zugausfälle zwischen München und Augsburg scharf kritisieren. Viele Nahverkehrskunden sind gezwungen, sich teure Fahrscheine des Fernverkehrs zu kaufen, um überhaupt noch ihr Ziel zeitgerecht zu erreichen.

Beim **Bahnausbau in der Region München** sind eine Vielzahl von Maßnahmen auf Umsetzungswürdigkeit untersucht worden. Wie zu erwarten, hat das bayerische Verkehrsministerium die Reaktivierung der Wasserburger Altstadtbahn wieder negativ beurteilt. Allerdings verschweigen Kurzfassung und Pressemitteilung, dass das Fahrgastpotenzial der Altstadtbahn mit 1400 Fahrgästen pro Tag die Reaktivierungskriterien des Freistaats bei weitem übertrifft. Als PRO BAHN den eigentlich rechtswidrigen Stilllegungsbescheid des Freistaats Bayern beklagte, lagen den Richtern nur die sehr niedrigen Zahlen eines alten Gutachtens vor. Aktuell versuchen wir, die neue, aber weiterhin ablehnende Argumentationslinie des Ministeriums zu verstehen. Immerhin hat jetzt eine deutliche Stadtratsmehrheit in Wasserburg der geplanten Entwidmung eine Abfuhr erteilt.

Sowohl der **Ausbau der ABS 38** München – Mühldorf – Freilassing wie auch die Planung des **Brennennordzulaufs** finden die Unterstützung von PRO BAHN, vor allem durch die aktive Teilnahme an den Dialogforen, aber auch bei einem Workshop der Europa-Gemeinderäte in Rosenheim. Während bei ersterem Projekt alle 16 Planungsabschnitte bis Ende des Jahres im Genehmigungsverfahren sein werden, wird der Brennennordzulauf selbst im besten Fall erst acht Jahre nach Fertigstellung des Tunnels und der österreichischen Zulaufstrecken fertig sein. Unsere in einem Fernsehbeitrag geäußerte Kritik an der Verzögerungstaktik der örtlichen Politik stieß bei den Kritisierten prompt auf Missfallen. PRO BAHN stellt sich aber gerne weiter dem Diskurs.

In München war wichtigstes Thema bei der Kommunalwahl 2020 die Verkehrspolitik. Die neue Regierungskoalition hatte sich sinnvolle Ausbauten vorgenommen und eine gut begründete **Mobilitätsstrategie** vorgegeben. Doch bei der Umsetzung hakelt es zu oft. Jetzt zwingen die städtischen Finanzlage und auch die großzügigen Ausgaben der vergangenen Jahre zur Priorisierung. Wir setzen uns für die Interessen der Fahrgäste ein. Der Ausbau der Tram und damit auch die Umverteilung des Platzes zugunsten des Umweltverbands, von Aufenthaltsqualität und von Entsiegelung sind für eine zukunftsfähige Stadt unverzichtbar. Auf die Ausgaben für den neue Autotunnel im Münchner Norden („BMW-Tunnel“) kann hingegen verzichtet werden. Die begonnenen Tram-Planungen jetzt zur Genehmigung fortzuführen (Planfeststellung), ermöglicht, bei besserer Finanzlage die Strecken auch zu bauen und nicht wieder vor dem Nichts zu stehen. Auch die Flächen für die nötigen weiteren Betriebshöfe sind unbedingt zu sichern. Im Herbst 2023 mussten wir uns zudem dafür einsetzen, dass der direkte Umsteigeweg zwischen Tram und U-Bahn an der Station Silberhornstraße erhalten bleibt.

Mittel- und Oberfranken

Stadt-Umlandbahn Erlangen (StUB)

52,4% der Erlanger Bürger stimmten in einem Bürgerentscheid für eine Verlängerung der Nürnberger Straßenbahn um 26 km durch Erlangen bis nach Herzogenaurach. Auf politischer Ebene war und ist dieses Projekt umstritten: während die SPD (die den Oberbürgermeister stellt) und DIE GRÜNEN das Projekt unterstützen, bildete sich eine starke Front von Ablehnern aus CSU, FW, FDP und 2 Bürgerinitiativen. Trotz der Ablehnung durch die lokale CSU sprachen sich Ministerpräsident Söder (aus Nürnberg) und Innenminister Herrmann (aus Erlangen) für das Projekt aus. Entscheidend für das positive Ergebnis war eine parteiübergreifende Initiative „WIR PRO StUB“, an der auch PRO BAHN beteiligt war. In der Initiative haben sich insbesondere auch viele junge Mitbürger mit großem Engagement für dieses Projekt eingesetzt.

Elektrifizierung Nordostbayern

Bei der Elektrifizierung der Strecken von Nürnberg Richtung Tschechien über Marktredwitz bzw. über Amberg und Schwandorf geht leider weiterhin wenig voran. Auf einem gemeinsamen Verkehrsgipfel Tschechien-Sachsen-Bayern am 2.5.2024 in Karlovy Vary (Karlsbad) wurden nochmals die Erwartungen der Städte, Landkreise, aber auch der Wirtschaftsverbände deutlich gemacht. Immerhin handelt es sich hier um TEN-Korridore. Unsere Staatsregierung schiebt den Schwarzen Peter Richtung Bund (ohne zu erwähnen, dass das Projekt unter mehreren CSU-Verkehrsministern völlig vernachlässigt wurde). Der tschechische Verkehrsminister

formulierte das Versagen der deutschen Seite in politischer Höflichkeit: Wir haben in den neunziger Jahren einen Vertrag über den Ausbau mit der Bundesrepublik Deutschland geschlossen. Wir sind fertig!

S-Bahn Nürnberg

Die von PRO BAHN seit 2010 geforderten „Interimslösung“ für die S-Bahn ist jetzt fertig. Zwischen Erlangen (teilweise auch ab Forchheim) und Nürnberg fahren inzwischen 3 S-Bahnen pro Stunde. Leider muss sich die S-Bahn den zweigleisigen Abschnitt zwischen Eltersdorf und Fürth auf absehbare Zeit mit dem Fern-, Regional- und Güterverkehr teilen, was die Pünktlichkeit nicht erhöht.

Korridorsanierung

Die für 2026 geplanten Korridorsanierungen Nürnberg – Regensburg und Regensburg – Passau bereiten uns erhebliche Kopfschmerzen. Die naheliegenden Umleiterstrecken sind teilweise eingleisig und mit Regionalverkehr ausgelastet. Wir befürchten dauerhafte Fahrgastverluste, wenn der Regionalverkehr auf den gesperrten Strecken komplett und auf den Umleiterstrecken weitgehend durch Busse ersetzt wird. Die weiträumigen Umleiterverkehre insbesondere für Güterzüge werden den ÖPNV in großen Teilen Bayerns beeinflussen.

Stellwerk Coburg

Das Stellwerksprojekt in Coburg verzögert sich leider. Dementsprechend fehlte im Bahnhof die nötige Flexibilität, die bestellten Verkehre abzuwickeln. Konsequenz war, dass der zweistündlich verkehrende RE 32 von Bayreuth nach Coburg in fahrgastunfreundlich Creidlitz (5km vor Coburg) wenden musste. Mit Einführung des schnellen RE von Nürnberg über Coburg nach Erfurt zum kleinen Fahrplanwechsel 2024 reichen die Bahnsteigkanten und Signale in Coburg glücklicherweise trotzdem aus, um den RE32 bis Coburg zu fahren

Reaktivierungen

Die Reaktivierung Gunzenhausen – Wassertrüdingen ist beschlossen. Leider verzögert sich die für einen sinnvollen Fahrplan nötige Kreuzungsmöglichkeit in Langlau. Die Weichen sind eingebaut, aber es gibt Verzögerungen beim benötigten Stellwerk.

Der Lückenschluss Eisfeld-Coburg der Werrabahn wäre ein Reaktivierungsprojekt, das sogar das bayerische 1000er-Kriterium erfüllt. Leider steht hier der Freistaat Thüringen auf der Bremse.

Schwaben

Große Sorgen bereitet uns die Beeinträchtigung des Angebots auf zahlreichen Strecken durch oft zu spät von DB InfraGO angekündigte **Baustellen**, in deren Folge die EVUs mit der Erstellung von Baufahrplänen und SEV nicht mehr nachkamen. Sehr stark wurde hier Arverio (vormals Go-Ahead) getroffen, sodass die vom EVU selbst erzielten Fortschritte bei Fahrzeug- und Personalverfügbarkeit nicht ihre gesamte Wirkung entfalten konnten. Auf dem Ast Donauwörth – Nördlingen sorgen mehrere zeitweise unbesetzte Stellwerke bis zum Dezember für monatelangen SEV. Wir sind regelmäßigen Austausch mit Arverio, Im Juli gerade erst wieder in Augsburg vor Ort mit einer Besichtigung der Leitstelle.

Das Thema Kurzfristigkeit von Baustellenankündigungen durch DB InfraGO haben wir mehrfach in Pressemeldungen, Newslettern und in der Kommunikation mit den Medien adressiert.

Beim **Augsburger Stadtverkehr** müssen wir immer noch bemängeln, dass das Angebot nicht wieder den Stand vor Corona erreicht hat und ausgedünnte Takte verbunden mit Mängeln in der Anschlusssicherung zu langen Fahrzeiten führen.

Ein weiterer Punkt der Öffentlichkeitsarbeit ist der am 8.12.23 feierlich neu eröffnete **Augsburger Hbf**. Die Station ist nun zwar barrierefrei, aber leider immer noch ohne Straßenbahnanschluss und hat auch nach 9 Monaten immer noch viele ärgerliche Mängel, wie nicht funktionierende Anzeigetafeln, fehlende Anzeigen am neuen West-Eingang, abgebaute Gepäckbänder nebst Schließfächern in der nicht barrierefreien Südunterführung, fehlende Entwerter in der neuen Hauptunterführung. Hierzu gab es eine gemeinsame Begehung mit der AZ.

Im **Fernverkehr** beschäftigen uns die Auswirkungen des Hochwassers in Bayern im Juni. Aufgrund eines Hangrutsches musste die Strecke Sontheim-Memmingen gesperrt werden, dadurch entfiel der ECE auf dem gesamten Laufweg München-Lindau Reutin. Hier fordern wir den Ausbau der Elektrifizierung zwischen Buchloe und Hergatz via Kempten im Allgäu, um Umleitungsmöglichkeiten zu schaffen. Ebenso gab es eine Stellungnahme zum Thema Eingleisigkeit der Strecke Buchloe Memmingen und drohender Wegfall eines RE durch den Wunsch der Schweiz, mehr ECE zu fahren.

Durch unermüdliches Nachfassen gelang es uns, das lästige Thema „einteilige Garnituren RE 96 Memmingen-Lindau) in Zusammenarbeit mit dem Land BaWü zu entschärfen: es sind nun Bahnsteigverlängerungen angedacht

die ab Dezember 2024 Doppeltraktionen erlauben. Als Mitglied des Bündnisses Lindauer Inselbahnhof setzen wir uns gegen eine Verkürzung der Bahnsteige ein, u.a. durch Unterstützung einer Flyeraktion.

Darüber hinaus engagieren wir uns für die Nutzung des ÖPNV bei Ausflügen, so wurden mehrere unserer Ausflugsvorschläge per Bahn und Bus im Gemeinde-Mitteilungsblatt von Durach und im Stadtteil-Magazin von Kempten-St. Mang abgedruckt. Weitere Themen waren Initiativen zur besseren Pünktlichkeit und Kapazität beim RE 96 und RE 72 auf der Strecke zwischen Memmingen und München, u.a. durch Kontakte zur Bayerischen Eisenbahn-GmbH (BEG) und zu Arverio sowie Verfassen von Stellungnahmen und Vorschläge zum Ausbau des ÖV im Rahmen der Regionalplanung der Region Donau Iller.

Wir setzen die Augsburger PRO BAHN Treff Reihe (aktuell Treff 343; virtuell, jeweils am letzten Montag im Monat) sowie die vierteljährlichen Allgäu-Bodensee-Treffen fort.

Oberpfalz

Vom Regen in die Traufe hieß es auf der Linie München - Regensburg - Hof. War vorher das Problem oft der aus Tschechien wegen Grenzkontrolle verspätete Alex, so ist es seit der Übernahme durch DB Regio gefühlt alles. Bis heute klappt der Lokwechsel in Regensburg oft nicht in der vorgesehenen Zeit. Die alten Loks der Baureihe 218 sind überfordert und Fahrzeugausfälle sind an der Tagesordnung. Besonderer Höhepunkt war der Ausfall der meisten Umläufe in Folge des Wintereinbruchs in München wegen angeblichen Fahrzeugmangels - genau die gleichen Fahrzeuge waren für die Vierschanzentournee aber auf magische Weise verfügbar. PRO BAHN hat öffentlich Druck aufgebaut und es wird kontinuierlich weniger schlecht.

Positives lässt sich vom Bahnprojekt Hof - Regensburg - Obertraubling berichten. Hier wurde für den ersten Abschnitt von Hof bis Martinlamitz das Planfeststellungsverfahren gestartet. Ein wichtiger Aspekt ist hier der Wiederaufbau des dritten Gleises Oberkotzau - Hof, das der sinkenden Nachfrage in Folge der deutschen Teilung zu Opfer gefallen war. Im Parallelprojekt Nürnberg - Schwadorf - Furth im Wald - Grenze DE/CZ läuft die Vorplanung an. Im Gegensatz zu anderen Regionen zeigen sich die Oberpfälzer Bürgerinitiativen sehr vernünftig und konstruktiv.

Bezirksgruppe Unterfranken

Würzburger Straßenbahn

Erhebliche Einschränkungen hat der Straßenbahnverkehr seit November 2023 erfahren. Nach einem Defekt an einer Bahn der Baureihe GT-N wurden alle GT-N und somit die Hälfte aller Würzburger Straßenbahnen im November vorsorglich außer Betrieb genommen und die Linie in den Stadtteil Zellerau auf Busverkehr umgestellt. Bis zum Ende der Sommerferien im September 2024 sollen aber so viele Straßenbahnen einsatzbereit gemacht werden, dass der Straßenbahnverkehr in die Zellerau wieder in vollem Umfang aufgenommen werden kann. Dennoch stehen nicht alle Fahrzeuge zur Verfügung, um den vorgesehenen 5-Minuten-Takt in der Innenstadt umzusetzen. PRO BAHN begrüßt die Bemühungen der WSB, die Einschränkungen für die Fahrgäste so gering wie möglich zu halten.

Regio-S-Bahn für Unterfranken

Die von PRO BAHN Unterfranken vorgeschlagenen und unterstützten Reaktivierungen von Lohr Stadt und der Mainschleifenbahn nach Astheim (Volkach) finden sich jetzt auch in den weiteren Planungen der BEG; sie sollen in die künftigen Ausschreibungen für ein Regio-S-Bahn-System Aufnahme finden. Damit ließe sich u.a. eine Durchbindung von Lohr Stadt über Würzburg Hbf nach Marktbreit realisieren. Ein vorgeschlagener zusätzlicher Halt in Neuendorf (westlich Gemünden) findet sich im Idealnetz der Regio-S-Bahn ebenfalls. Dies wurde auch bei der Regionalkonferenz der BEG für Unterfranken am 25.07.24 vorgestellt und bestätigt.

Nahverkehrspläne werden fortgeschrieben

Unterfrankenweit werden seit einigen Monaten die Nahverkehrspläne (NVP) im Regierungsbezirk Unterfranken fortgeschrieben. PRO BAHN Unterfranken hat sich in einer ausführlichen Stellungnahme zum Nahverkehrsplan Bad Kissingen geäußert. Weitere NVP werden fortgeschrieben, wozu PRO BAHN z.T. Stellungnahmen abgeben konnte.

Neue Kreisgruppe für die Landkreise Aschaffenburg und Miltenberg geplant

Nachdem der Fahrgastbeirat der Westfrankenbahn aufgelöst wurde, haben ehemalige Mitglieder dieses Beirates Interesse gezeigt, unter PRO BAHN weiterhin für die Fahrgäste aktiv sein zu wollen. Die Bezirksgruppe Unterfranken unterstützt diese Überlegungen sehr und bereitet für den Herbst ein Aktiventreffen in Aschaffenburg vor. Da die Entfernungen in Unterfranken relativ groß und die Interessenlagen oft unterschiedlich sind (der Bayerische Untermain ist schon immer stark gen Rhein-Main/Frankfurt ausgerichtet), besteht der Vorschlag, dass sich diese Aktiven und die Mitglieder aus dieser Region zu einer Kreisgruppe zusammenschließen.