

PRO BAHN *Post*

 Rundbrief von PRO BAHN Oberbayern

März 2018



Nur etwa die Hälfte aller Bahnlinien in Bayern ist elektrifiziert. Die „Bayerische Elektromobilitäts-Strategie Schiene zur Reduzierung des Dieserverkehrs im Bahnnetz in Bayern“ (BESS) soll Abhilfe schaffen – aber leider nicht für alle Strecken, für die es sinnvoll wäre. Die Pfaffenwinkelbahn Weilheim–Schongau soll beispielsweise nicht berücksichtigt werden. (Bild: M. Wiegner)

- Kurznachrichten – *Seite 2*
- Beinahe kostenloser Nahverkehr – *Seite 3*
- BESS: Große Strategien und reale Politik – *Seite 5*
- Reisen mit dem Sparpreis: Kleine Detailkunde – *Seite 7*
- PRO BAHN fordert Verkehrswende statt Funkstille – *Seite 8*
- Bahnhalt „Weilheim-Süd“ weiterhin umstritten – *Seite 10*

Kurznachrichten

Enttäuschende Perspektiven für die Pfaffenwinkelbahn

Keine umsteigefreien Verbindungen nach München, keine Taktverdichter bis Schongau und auch keine signifikante Reisezeitverkürzung: Die aktuellen Planungen des Freistaats Bayern für die Pfaffenwinkelbahn Weilheim–Schongau sorgen nicht nur bei PRO BAHN sondern auch bei den Anliegerkommunen für Enttäuschung. Sie fordern gemeinsam mit PRO BAHN zukunftsweisende Entscheidungen für die Pfaffenwinkelbahn (https://www.pro-bahn.de/weilheim/presse_show_weilheim.php?id=920).

DB-Baustellen in Bayern 2018 und Stammstreckensperrungen

Mitte Februar hat die DB ihre Bauvorhaben in Bayern für 2018 in einer Pressemitteilung erläutert (https://www.deutschebahn.com/presse/muenchen/de/aktuell/presseinformationen/16994878/2018_Modernisierungskurs_fuer_die_Infrastruktur.html). Hervorgehoben werden die Vollsperrung der Münchner S1 im Sommer, Baustellen rund um Rosenheim, die Elektrifizierung München–Lindau sowie insgesamt fünf Wochenendsperrungen der Münchner S-Bahn-Stammstrecke. Letzteres ist in Widerspruch zu früheren Ankündigungen der DB: Im Januar 2017 wurde angekündigt, die immer wieder vorkommenden Komplettsperrungen der Münchner S-Bahn-Stammstrecke künftig zu zwei sogenannten „Instandhaltungswochenenden“ zusammenzufassen. 2017 wurde das auch so gemacht, 2018 gibt es jedoch drei Stammstreckensperrungen wegen verschiedener Baumaßnahmen und zusätzlich will man auf die Sperrungen an den beiden „Instandhaltungswochenenden“ nicht verzichten. Die betroffenen Fahrgäste fragen zu recht, was das soll, und was Ankündigungen der DB noch wert sind. PRO BAHN Oberbayern hat das widersprüchliche Verhalten der DB in einer Pressemitteilung thematisiert und fordert, die vier Sperrungen im Herbst 2018 zusammenzufassen (<https://www.pro-bahn.de/oberbayern/presse/20180220.html>).

ÖPNV in München: Jetzt handeln, statt auf den Bund zu warten

PRO BAHN hat am 16. Februar die Münchner Stadtpolitik in einer Pressemitteilung dazu aufgefordert, aktiv für einen attraktiven Öffentlichen Nahverkehr zu sorgen, statt sich lediglich als Standort für einen Modellversuch mit kostenlosem Nahverkehr ins Gespräch zu bringen (<https://www.pro-bahn.de/muenchen/presse/20180216.html>). In der Pressemitteilung sind auch noch einmal die wichtigsten Maßnahmen erwähnt, die PRO BAHN München zuletzt im Januar angesichts der versprochenen „ÖPNV-Offensive“ gefordert hatte. Da die Luft in München nur sauberer wird, wenn man auch den Einpendlern entsprechend gute ÖV-Angebote macht, weist PRO BAHN in der Pressemitteilung auch noch einmal auf die Vorschläge zum Ausbau des regionalen Bahnnetzes hin (siehe auch Artikel auf S. 8).

Beinahekollision in Utting

Zu einem schweren Zwischenfall kam es am 22. Februar im Bahnhof Utting. Ein Triebwagenzug aus Richtung Augsburg wurde bei der Einfahrt auf ein Gleis geleitet, auf dem bereits der Gegenzug am Bahnsteig wartete. Der relativ langsamen Einfahrtgeschwindigkeit und der Reaktion des Lokführers ist zu verdanken, dass es nicht zu einem Unglück kam. Die Ursache ist noch unklar (<https://www.merkur.de/9642744.html>), PRO BAHN wird die Aufarbeitung des Vorfalls kritisch verfolgen. Verbesserungen bei der Infrastruktur der Ammerseebahn wären jedoch unabhängig davon unbedingt sinnvoll, sind jedoch nach Aussage des Bayerischen Verkehrsministeriums nicht vorgesehen.

Weitere aktuelle Meldungen findet man auch auf den Webseiten von PRO BAHN unter <http://www.pro-bahn.de/aktuell/>. Meist wird dort auch auf weitergehende Informationen verwiesen.

Wie die Bundesregierung beinahe kostenlosen Nahverkehr versprach

Seit langem gibt es Initiativen, die einen kostenlosen Öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) fordern, also ein auf irgendeine Weise umlage- oder steuerfinanziertes „Bürgerticket“. PRO BAHN hat den Bestrebungen immer etwas skeptisch gegenübergestanden, da ein solches Finanzierungsmodell auch Probleme mit sich bringt, den Ruf des ÖPNV nicht unbedingt verbessert und in einer leistungsorientierten Gesellschaft als Fremdkörper erscheint. Trotzdem hat der Ansatz sowohl sozialpolitisch als auch verkehrspolitisch einige Vorteile. Es muss allerdings gelingen, den Weg zu einem Bürgerticket beginnend bei der heutigen, unzureichenden Situation zu definieren, zu gestalten und eine stabile Finanzierung für den Mehrbedarf zu finden.

Bislang war die Diskussion dazu abgesehen von wenigen Modellstädten im In- und Ausland aber eher akademisch. Das änderte sich ganz plötzlich am 13. Februar, als das Online-Magazin politico.eu (<https://www.politico.eu/newsletter/morgen-europa>) unter dem Titel „Freie Öffis gegen schlechte Luft“ über einen Brief dreier Bundesminister an die EU-Kommission berichtete, der einen Vorschlag für Tests in fünf bundesdeutschen Städten u.a. mit kostenlosem ÖPNV enthielt. Hintergrund dieser Initiative ist der krampfhaftige Versuch von Autolobby und Politik, Fahrverbote für Diesel-PKW zu verhindern.

Jedenfalls waren plötzlich alle Medien voll von Artikeln, die sich danach anhörten, als ob wir in wenigen Wochen nichts mehr für Bus und Bahn bezahlen müssten. Die betroffenen Teststädte reagierten allerdings eher irritiert, während andere, nicht genannte Städte und Regionen gerne noch auf den Zug aufspringen wollten. Auf der Aktuell-Seite von PRO BAHN fragten wir „Zeitenwende im

städtischen ÖPNV in Sicht?“ und konnten auch von ersten kritischen Reaktionen berichten.

Die kritischen Reaktionen übernahmen dann am nächsten Tag die Schlagzeilen in den Zeitungen. Entsprechend entliehen wir den Titel der nächsten Aktuell-Meldung von der Frankfurter Rundschau: „Kostenloser Nahverkehr – 10 Jahre zu spät?“. Auf unserer Facebook-Seite wurden einige der Reaktionen zitiert, die von „völlig realitätsfern“ über „kein Allheilmittel“ bis „einen Versuch wert“ reichten. Fachlich wurde nun in erster Linie die unzureichende und nicht schnell erweiterbare Kapazität genannt und dass allein über den (wegfallenden) Preis der ÖPNV auch nicht so attraktiv wie gewünscht werde.

Ebenfalls am 14. Februar reagierte PRO BAHN mit einer bundesweiten Pressemitteilung: „Mehr öffentlicher Nahverkehr – Ein Beitrag für bessere Luft in den Städten“. Darin wurde begrüßt, dass der Brief der Bundesminister eine breite Diskussion über Leistungsfähigkeit und Qualität des ÖPNVs ausgelöst habe, es wurden aber auch die bekannten Probleme von kostenlosem Nahverkehr benannt. Die Pressemitteilung endete mit dem Vorschlag, das Wiener Modell einer 365-Euro-Jahreskarte zu prüfen, mit der man für einen Euro pro Tag mit Bus und Bahn in der Stadt mobil ist.

Genau dieses Modell tauchte am nächsten Tag dann in einer Online-Petition auf, was wir auf der Aktuell-Seite von PRO BAHN mit einer weiteren Meldung würdigten: „ÖPNV: Kostenlos, 1 Euro und andere Modelle“. Auch woanders wurde die Gelegenheit genutzt, mit dem Thema in die Medien zu kommen. So wies die Universität Kassel mit der Erkenntnis, dass „der Autoverkehr ... die Kommunen das Dreifache des ÖPNV“ kostet, auf ein seit mehreren Jahren laufendes Forschungsprojekt hin.

Weil sich auch die Stadt München dem Bund als weitere Testregion für kostenlosen Nahverkehr angedient hatte, reagierte am 16. Februar PRO BAHN München mit einer Pressemitteilung, was sich auf der bayerischen Aktuell-Seite dann so las: „München muss handeln, statt auf den Bund zu warten“. Die Pressemitteilung enthielt eine Liste von Maßnahmen, die PRO BAHN immer wieder angeregt hatte – zuletzt im Januar angesichts der Versprechungen der Stadtratsfraktionen von SPD und CSU zur „ÖPNV-Offensive“. Da die Luft in München nur sauberer wird, wenn man auch den Einpendlern entsprechend gute ÖV-Angebote macht, wurde nochmals auf die Anfang Februar veröffentlichten Vorschläge zum Ausbau des regionalen Bahnnetzes hingewiesen.

Alle hier erwähnten Aktuell-Meldungen findet man unter <https://www.pro-bahn.de/aktuell/> und https://www.pro-bahn.de/bayern/aktuell_bayern.php; Pressemitteilungen und Facebook-Beiträge sind dort verlinkt. Die Diskussion ist zum Zeitpunkt des Redaktionsschlusses der PRO BAHN Post noch nicht beendet. Wir erwarten jedoch weder dieses noch nächstes

Jahr kostenlosen Nahverkehr, erhoffen uns aber positive Impulse dadurch, dass fast alle Medien auf das Thema eingegangen sind.

Edmund Lauterbach

BESS: Wenn große Strategien auf reale Politik treffen

BESS ist die Abkürzung für „Bayerische Elektromobilitäts-Strategie Schiene zur Reduzierung des Dieserverkehrs im Bahnnetz in Bayern“ und wurde am 23. Januar von Staatsminister Hermann vorgestellt (<http://www.stmi.bayern.de/med/aktuell/archiv/2018/180122elektromobilitat/>). Streckenelektrifizierungen und innovative Antriebstechniken sind längst überfällig angesichts der Tatsache, dass in Bayern nur 49 Prozent der Bahnlinien elektrifiziert sind. Schon seit Jahren liegen Pläne auf dem Tisch (man denke nur an Mühldorf) und auch die Erkenntnis, dass elektrisch betriebene Schienenfahrzeuge kostengünstiger als Dieselfahrzeuge sind, ist nicht neu. Dass für viele Fälle, wo eine Elektrifizierung der Infrastruktur möglicherweise nicht wirtschaftlich ist, auch einmal innovative Antriebe zum Einsatz kommen können, ist spätestens nach der Innotrans 2016 deutlich geworden. PRO BAHN hatte daraufhin angeregt, solch ein Konzept mit Oberleitungs-Hybrid-Zügen auf der Pfaffenwinkelbahn umzusetzen, um damit umsteigefreie Verbindungen bis in die Landeshauptstadt herzustellen, ohne mit dem teuren Diesel unter Fahrdracht zu fahren.

Ein Vordenker für die jetzt vom Minister angekündigten Innovationen muss an dieser Stelle unbedingt genannt werden: Heino Seeger hat diese schon als BOB-Geschäftsführer unermüdlich mit Blick auf die Zukunft der Oberlandbahn angemahnt. Dass die Strecken im Oberland jetzt im „BESS“ gelandet sind dürfte unbestritten sein Verdienst sein. Der Einsatz von Oberleitungs-Akku-Hybrid-Zügen ist dabei wohl als Übergangslösung gedacht, da die Integralfahrzeuge wohl noch vor der Elektrifizierung ersetzt werden müssen.

Filzenexpress: Zu kurz gesprungen!

Unter den Elektrifizierungsprojekten findet sich in Oberbayern neben Kaufering-Landsberg auch der einstige Stilllegungskandidat Ebersberg-Reitmehring, der nun zur S-Bahn aufgewertet wird. Die Situation wird damit noch skurriler: Bis kurz vor der Stadt Wasserburg fördert der Freistaat einen vorbildlichen Ausbau samt Integration in den MVV. Um dann noch in die Stadt am Inn zu kommen muss der Fahrgast jedoch für die letzten Kilometer in den Bus umsteigen und ein neues Ticket lösen – willkommen im Bahnland Bayern! Obwohl der größte Siedlungsschwerpunkt am Filzenexpress die Stadt Wasserburg ist, gibt sich das Innenministerium überzeugt, dass es dort auch in Zukunft kein schienenwürdiges Fahrgastpotenzial gibt.

Elektrisches Fahren auch ohne Fahrdrat

Bei den Fahrzeugkonzepten gibt sich das Ministerium dagegen überraschend experimentierfreudig mit verschiedenen Antriebskonzepten, die Oberleitungsbetrieb mit Diesel oder Batteriebetrieb kombinieren. Dabei schreckt man auch vor verwegenen Lösungen nicht zurück: Hinter der Bezeichnung „Eco DeMe Train“ für die Strecke München–Mühldorf verbirgt sich die dort bereits eingesetzte Viermotoren-Diesellok der BR 245, die man mit einem zweiachsigen Stromabnehmerwagen fest kuppelt, der dann wohl auch den Transformator enthalten dürfte. Der Vergleich mit dem Tender von Dampfloks drängt sich hier auf und die Lok dürfte damit – wie eine Dampfloks – ebenfalls nur noch ein Ein-Richtungs-Fahrzeug sein, das auf einen funktionierenden Steuerwagen am anderen Zugende angewiesen ist. Auch die lauftechnische Auslegung des zweiachsigen Stromabnehmerwagens für 160 km/h dürfte eine Herausforderung darstellen.

Dieselfahrverbote auch für die Eisenbahn?

Angesichts der oben genannten Bastellösung und aus der Auswahl der Strecken kann man daher die Befürchtung ableiten, dass mögliche Dieselfahrverbote auch auf Schienenfahrzeuge ausgedehnt werden können. Wenn aber der Fahrdrat nach Mühldorf auf absehbare Zeit nicht kommt, dürfte auch der Güterverkehr mit den veralteten Dieselloks, bekannt als „Class 77“, Probleme bekommen, die heute – teilweise mit Gefahrguttransporten – über den Südring durch die Münchner Innenstadt dieseln. Längst hätte man diesen Güterverkehr aus der Innenstadt verbannen können, wenn man die Feldkirchner Tangente zwischen der Mühldorfer Strecke und dem Nordring wieder in Betrieb genommen hätte. Aber die hohe Auslastung des Südrings war ja lange ein willkommenes Argument, um den Südring als Alternative zum S-Bahn-Tieftunnel zu verhindern.

Pfaffenwinkelbahn bleibt „Mauerblümchen“

Zu den Verlierern in „BESS“ gehört auch die Pfaffenwinkelbahn, vielleicht deswegen, weil die Züge auch künftig nicht nach München durchlaufen sollen. Zwar werden die Bahnsteige auf 55 cm erhöht und die veraltete Signaltechnik im Kreuzungsbahnhof Peißenberg ab 2019 durch ein ferngesteuertes elektronisches Stellwerk ersetzt, signifikante Angebotsverbesserungen für die Fahrgäste auf dieser wichtigen Regionalbahn finden sich aber in der aktuellen Ausschreibung der BEG ab 2021 nicht. Wenigstens eine Verlängerung der Zwischentakte über Peißenberg bis nach Schongau wäre schon eine deutliche Attraktivitätssteigerung gewesen. Von umsteigefreien Verbindungen zwischen Schongau und München können die Fahrgäste vorerst nur träumen, da weder Oberleitungs-Akku-Hybridzüge noch Elektrifizierung vorgesehen sind. Enttäuscht sind auch die Bürgermeister der Anliegerkommunen, die seit Jahren erfolglos die Attraktivierung ihrer Strecke einfordern.

Norbert Moy

Reisen mit dem Sparpreis – kleine Detailkunde

Die Deutsche Bahn hat ein Sparpreissystem entworfen und einen Sparpreisfinder installiert - trotzdem beschleicht den Reisenden der Eindruck, dass das Fahrpreissystem intransparent ist und die im Sparpreisfinder angegebenen Preise auch nicht der Weisheit letzter Schluss sind. Ich habe lange versucht, eine Systematik im Sparpreissystem zu finden und damit auch einen Weg, das intransparente Sparpreissystem an der einen oder anderen Stelle für mich transparenter zu machen.

Nicht alle Reisen können Wochen im Voraus gebucht werden und nicht alle Reisen können zu Zeiten angetreten werden, an denen voraussichtlich nur wenige Reisende in einem Zug sitzen. Ich unterstelle, ich will am Mittwoch, den 7. März in der Hauptverkehrszeit eine Reise von München nach Hannover antreten, meine Abfahrtszeit in München ist nach 17 Uhr. Wenn ich zu ziviler Zeit in Hannover sein will, kann ich den ICE 582 nach Hannover nehmen, der Hannover ohne Umsteigen um 21.33 Uhr erreicht. Die Verbindung kostet 98,90 Euro mit BahnCard 25, es ist eben eine nachgefragte Verbindung. Ist das der günstigste Fahrpreis oder gibt es nicht doch noch eine Möglichkeit, Hannover zur gleichen Zeit mit dem Zug, aber eben etwas günstiger zu erreichen?

Ich überlege etwas und stelle fest, dass der ICE 582 Nürnberg um 18.33 verlässt, und da ist die Hauptverkehrszeit vorbei. Also frage ich den Preis für eine Verbindung von Nürnberg nach Hannover ab, und da kostet die Verbindung nur noch 22,40 Euro (BahnCard 25). Natürlich brauche ich noch eine Fahrkarte von München nach Nürnberg und diese Verbindung ist für 40,40 Euro (BahnCard 25) im Angebot. Die Fahrkarte nach Nürnberg kostet also bei getrennter Buchung nur noch 62,80 Euro. Ich fahre also im gleichen durchgehenden Zug mit ca. 35% Ermäßigung. Das gleiche Vorgehen kann ich auch bei Fernreisen ins Ruhrgebiet anwenden, wenn ich die Fahrt gegen 17 Uhr in München beginne und zwei Fahrkarten löse, und zwar von München nach Ulm und danach von Ulm nach Essen. Auch hier ist bei einer getrennten Fahrkarte eine Ersparnis von ca. 30% bei gleicher Verbindung und gleicher Fahrzeit möglich.

Gibt es noch weitere Möglichkeiten zu sparen? Ich glaube ja. Es bedarf allerdings einer guten Streckenkenntnis – unkundige Fahrgäste zahlen mehr. Zwischen Frankfurt und dem Rheinland fahren auf der gleichen Schnellfahrstrecke Züge, die nach Meinung der Bahn offensichtlich unterschiedliche Preise verdienen. Von Frankfurt nach Köln fahren kurz hintereinander zwei ICEs über die Schnellfahrstrecke zu unterschiedlichen Preisen, die Fahrt mit dem ICE 1122 um 13.11 Uhr kostet am 17. März 44,90 Euro, und mit dem ICE 154 um 13.29 Uhr kostet 14,90 Euro. Wer von München nach Geldern an den Niederrhein fahren möchte, wird automatisch auf den teureren Zug verwiesen und zahlt 86,90 Euro (Abfahrt München Hbf 9.51 Uhr, Geldern an 16.01 Uhr). Wer in Frankfurt Hbf in den preiswerteren ICE 154 umsteigt, erhält die gleiche Leistung bei etwas

mehr Umstiegen für 71,90 Euro. Der Sparpreisfinder kennt diese Verbindung allerdings nicht.

Es besteht also doch eine gewisse Systematik im System Sparpreis, die allerdings nur schwer zu durchschauen ist. Transparent ist das System Sparpreis keineswegs. Und es ist auch niemandem zu erklären, warum bei ICEs von Nürnberg nach München beziehungsweise von Frankfurt nach Köln, die kurz hintereinander bei gleicher Fahrzeit verkehren, Preisunterschiede von bis zu 300% bestehen, wie das angeführte Beispiel für die Fahrt von Frankfurt nach Köln gezeigt hat.

Frank Lipke

PRO BAHN fordert vom Freistaat mehr Einsatz beim Bahnausbau

Verkehrswende statt Funkstille!

Der Freistaat Bayern wurde am 29. Januar erneut zu einem Zwangsgeld verurteilt, weil er der zunehmenden Belastung der Atemluft in Städten untätig zusieht. Das Urteil ist eine vernichtende Bewertung der Umwelt- und Verkehrspolitik der Staatsregierung. Die angeprangerte Untätigkeit beobachtet PRO BAHN insbesondere im Raum München schon seit langem. Die vergangenen Jahre und Jahrzehnte wurden nicht genutzt, um Maßnahmen umzusetzen, die den Verkehr halbwegs bändigen können. Es wurde angekündigt, es wurde versprochen – ohne spürbare Effekte. Die Autoflut und dadurch ausgelöste Gesundheitsgefahren nehmen immer weiter zu.

PRO BAHN hält die bisherigen Pläne zum Ausbau des Bahnknoten Münchens angesichts der Verkehrs- und Klimaentwicklung für völlig unzureichend. Die „Funkstille der Staatsregierung“ kann auch als Zeichen der Ratlosigkeit interpretiert werden. Obwohl die CSU seit vielen Jahren auch den Bundesverkehrsminister stellt, schiebt man die Schuld für verkehrspolitisches Versagen gerne auf die Bundesregierung.

Deshalb hat PRO BAHN Oberbayern am 2. Februar in einer Pressemitteilung vom Freistaat deutlich mehr Einsatz beim Bahnausbau gefordert (https://www.pro-bahn.de/bayern/presse_show_bayern.php?id=918). PRO BAHN fordert eine Reihe von Bahnausbauten, die deutlich über die bisherigen Pläne zum Ausbau des Bahnknotens München und seiner Zulaufstrecken hinausgehen.

Im S-Bahn-Bereich fordert PRO BAHN beispielsweise, dass auf allen hochbelasteten Strecken die S-Bahnen eigene Gleise erhalten. Hier hat man in der Vergangenheit zu oft nach dem Prinzip Zufall statt nach Bedarf ausgebaut. Im Regionalzugnetz erwartet PRO BAHN, dass die auf München zulaufenden Strecken für zusätzlichen Verkehr ertüchtigt werden.

Die Unzuverlässigkeit der Münchner S-Bahn treibe Pendler sogar ins Auto zu-

rück, so die Pressemitteilung. PRO BAHN wirft dem Freistaat und der Deutschen Bahn (DB) vor, nicht genügend zu tun, um bei S-Bahn-Störungen besser reagieren zu können. Warum wurde beispielsweise beim Bau der Station Hirschgarten nicht ein Wendegleis mit eingeplant? Ebenso wäre es vorausschauend gewesen, den Bahnhofsumbau in Lohhof und die lange Sperrung der S1 im Sommer zu nutzen, um dort wieder ein Wenden von S-Bahnen im Störfall zu ermöglichen. Hier wurden die Prioritäten oft falsch gesetzt und man fragt sich mitunter, ob es an der Kommunikation mangelt oder ob die DB selber nicht weiß, welche Bahnausbauten wirklich nötig sind?

Im Einzelnen fordert PRO BAHN folgende Maßnahmen:

Projektliste S-Bahn-Netz

- Viergleisiger Ausbau entlang der S4 bis Buchenau (zwei Gleise S-Bahn, zwei Gleise Fern-/Regionalverkehr)
- Entlastungsstrecke für die S1 entlang der A92 von Feldmoching bis Neufahrn (Neubauabschnitt für Güter-/Regionalverkehr und Flughafenexpress)
- Beschleunigte Fertigstellung der S-Bahn-Verlängerung nach Geretsried
- Viergleisiger Ausbau entlang der S2 bis Markt Schwaben (zwei Gleise S-Bahn, zwei Gleise Fern-/Regionalverkehr)
- Zweigleisigkeit der S2 zwischen Markt Schwaben und Erding
- Trennung Güterverkehr/S-Bahn im Bereich Daglfing/Johanneskirchen
- Ausbau der Sendlinger Spange mit Anschluss an den S-Bahnhof Laim
- Zweigleisiger Ausbau der S7 bis Höhenkirchen-Siegertsbrunn
- Zweites Gleis Grafing–Ebersberg (abschnittsweise)
- Zweigleisigkeit der S2 bis Petershausen
- Ertüchtigung der S-Bahn für besseren Umgang mit Störungen: mehr Wendemöglichkeiten und Gleiswechsel (auf den Außenstrecken, z.B. in Lohhof, aber auch im Bereich der Stammstrecke, z.B. Laim/Hirschgarten)

Projektliste Regionalzugnetz

- Zweigleisiger Ausbau der Strecke Landshut - Plattling
- Entlastungsstrecke entlang der A92 von Feldmoching bis Neufahrn (Neubauabschnitt für Güter-/Regionalverkehr und Flughafenexpress)
- Trennung S-Bahn/Regionalzüge zwischen Pasing und Buchenau
- Trennung S-Bahn und Regionalzüge im Bereich Riem/Markt Schwaben
- Beschleunigter Ausbau und Elektrifizierung München–Mühldorf(–Freilassing)
- Reaktivierung des Anschlusses zur Wasserburger Altstadt und Elektrifizierung Ebersberg–Wasserburg Stadt
- Regionalzughalt Poccistraße beschleunigt umsetzen
- Zweites Gleis Grafing–Ebersberg (abschnittsweise)

- Mehr zweigleisige Abschnitte auf der Strecke nach Garmisch (z.B. Tutzing–Weilheim)
- Elektrifizierung der Oberlandbahn
- Bau des Verknüpfungshalts Mengerschwaige

PRO BAHN fordert die Staatsregierung auf, sich zu den genannten Projekten zu bekennen, umgehend Planungsschritte einzuleiten und den Druck auf den für das Schienennetz verantwortlichen Bund zu erhöhen.

Pressemitteilung: Andreas Barth

Bahnhalt „Weilheim-Süd“ weiterhin umstritten

Ein Baustein auf dem Weg der Pfaffenwinkelbahn zur modernen Regionalbahn ist die Errichtung eines neuen Haltepunkts „Weilheim-Süd“ im Rahmen der „Stationsoffensive Bayern“, der neben der Wohnbebauung ein großes Gewerbegebiet erschließen wird.

Auf einer Informationsveranstaltung, zu der die Stadt Weilheim die betroffenen Einwohner eingeladen hatte, stellten BEG, Innenministerium, DB Netz und Station&Service das Projekt vor. Anwesend waren – entsprechend der Einladung – vor allem Anwohner aus der Nachbarschaft, die in der anschließenden Diskussion ihre negative Haltung zu dem Vorhaben zum Ausdruck brachten. Schon im Vorfeld hatte ein Stadtrat, ebenfalls aus dem Umfeld der geplanten Haltestelle, die Bürger auf die vermeintlichen negativen Folgen sowie auf den volkswirtschaftlichen Schaden durch den Bahnhof eingeschworen. Wie aufs Stichwort reagierten eine Reihe Zuhörer mit Hohngelächter, als Dr. Niggel von der BEG die prognostizierten Ein- und Aussteigerzahlen (350) nannte, was ihn sichtlich überraschte. „Niemand“ würde dort in den Zug steigen, weil ja „alle“ mit dem Auto fahren können, so der Tenor mancher Diskutanten.

Letztlich wurde die Diskussion von Themen wie den viel zu langen Schließzeiten des Bahnübergangs, Parkplatzproblemen oder abstrusen Theorien über qualmende und lärmende Dieselloks dominiert. Am Ende inszenierte der besagte Stadtrat auch noch eine „basisdemokratische Abstimmung“ über den Bahnhof, die erwartungsgemäß in seinem Sinn ausfiel.

Es bleibt also spannend und man kann nur hoffen, dass sich die Weilheimer Stadträte nicht von einseitigen Stimmungsbildern leiten lassen, sondern auch die Chancen erkennen, die eine Stärkung des Schienenverkehrs für ihre Stadt und die Region bringt.

Norbert Moy

PRO BAHN Post-Archiv

Das Archiv der PRO BAHN-Post umfasst die Ausgaben der letzten dreizehn Jahre. Unter http://www.pro-bahn.de/bayern/pbp_archiv.htm findet man die Titel der Beiträge mit Links zu den PDF-Files der PRO BAHN Post-Hefte, in denen der jeweilige Artikel erschienen ist.

Herausgeber: PRO BAHN Regionalverband 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. 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 14,40 Euro auf unser Konto bei der Sparda Bank München, IBAN DE83 7009 0500 0003 7207 30, BIC GENODEF1S04 (Konto 37 20 730, BLZ 700 905 00). Internetversion für Mitglieder und Abonnenten der Papierversion kostenlos, allgemein frei verfügbar nach einem Monat.

Alle Rechte vorbehalten. Beiträge, die mit vollem Namen gekennzeichnet sind, geben nicht unbedingt die Meinung der Redaktion bzw. des Verbandes wieder.

Termine anderer Veranstalter

PRO BAHN-Termine und allgemeine Hinweise siehe nächste Seite.

- Mi. 07.03. 18:30 Uhr (Termin noch nicht bestätigt!); Bad Reichenhall, „Avalon-Hotel“, Restaurant „Masala“, Bahnhofsplatz 14; **Monatstreffen** des Verkehrsforums Berchtesgadener Land; (offenes Treffen für alle, die sich informieren oder Probleme und Erfahrungen einbringen wollen); Info: <http://www.verkehrsforum-bgl.de/aktuell.html> und lokale Presse.
- So. 11.03., Tegernsee (10:15 und 15:15 Uhr), Gmund, Schafflach, Holzkirchen (11:30 und 15:50 Uhr); **Dampfbzugfahrten** (Fahrkarten ohne Anmeldung im Zug erhältlich); Info: <http://www.localbahnverein.de/> unter „Termine“ und Tel. 089/4481288.
- So. 01.04., Mo. 02.04.; Bad Endorf (09:55, 11:55, 15:55, 17:55 Uhr) / Obing (8:57, 10:57, 14:57 und 16:57 Uhr); **Osterhasen-Express auf der Lokalbahn Endorf-Obing**; Info: <https://www.leo-online.org/>, https://www.leo-online.org/download/2018-04-01_02osterfahrplan.pdf Anmeldung erforderlich unter info@leo-online.org und Tel. 0151/2020 7626
- Mi. 04.04. 18:30 Uhr (Termin noch nicht bestätigt); Bad Reichenhall, „Avalon-Hotel“, Restaurant „Masala“, Bahnhofsplatz 14; **Monatstreffen** des Verkehrsforums Berchtesgadener Land; Info: Siehe Termin am 07.03.

- **Informationen zur Vortragsreihe der IG Münchner Schienenverkehrsfreunde** siehe <http://www.localbahnverein.de> unter „DGE-Gruppe“.
-

PRO BAHN-Termine

PRO BAHN Geschäftsstelle: Agnes-Bernauer-Platz 8, 80687 München. Telefon 089/53 00 31, Fax 089/53 75 66. Tram 19 Agnes-Bernauer-Platz oder je 10 Minuten Fußweg: S-Bahn Laim, U5 Laimer Platz.

Allgemeine Treffen: Aktiventreffen i.d.R. am 1. und 3. Mittwoch im Monat ab 19.00 Uhr in der Geschäftsstelle, Stammtisch in München am letzten Mittwoch im Monat ab 19.30 Uhr im „Rechthaler Hof“, Arnulfstraße 10, München (gegenüber Nordausgang Hbf).

Änderungen und weitere Termine finden Sie unter http://www.pro-bahn.de/bayern/index_termin.htm.

Fr. 02.03. 19 Uhr; Geschäftsstelle; **Stadt- und Kreisgruppe München**

Sa. 03.03. Sa. 10.03., Sa. 17.03. und Sa. 24.03., 12 Uhr; Wasserburg, „Café Central“, Herrengasse 5–7; **Stammtisch** der PRO BAHN Ortsgruppe Wasserburg; Info: R. Kurzmeier (rainer@blumen-kurzmeier.de), B. Meerstein (bernd@meerstein.de)

Mi. 07.03. 19 Uhr; Geschäftsstelle; **Aktiventreffen**

Do. 08.03. 19 Uhr; Rosenheim; „Flötzinger Bräustüberl“ (wahrscheinlich 1. Stock), Sammerstraße 17, **Stammtisch der Stadt- und Kreisgruppe Rosenheim**; Info: Wolfgang Günther (080 62/4027), Günther Polz (080 63/7928)

Mi. 21.03. 19 Uhr; Geschäftsstelle; **Aktiventreffen**

Do. 22.03. 19 Uhr; Weilheim, GH Holzworm, Münchner Str. 36; **Treffen der Kreisgruppe Weilheim-Schongau**; Info: Norbert Moy (n.moy@bayern.pro-bahn.de)

Mo. 26.03. 19:30 Uhr; Augsburg, Zeughaus, Zeugplatz 4; **PRO BAHN-Treff Schwaben**; Dr. B. Rosenbusch. Geschäftsführer BRB/BOB/Meridian „Finanzierung und Wettbewerb im Nahverkehr“; Info: w.karg@bayern.pro-bahn.de, errol.yazgac@pro-bahn.de, 08251/53887 und http://www.pro-bahn.de/bayern/index_termin.htm unter „Schwaben“

Mi. 28.03. ab 19:30 Uhr; München; Gaststätte „Rechthaler Hof“; **Stammtisch**

Mi. 04.04. 19 Uhr; Geschäftsstelle; **Aktiventreffen**

Fr. 06.04. 19 Uhr; Geschäftsstelle; **Stadt- und Kreisgruppe München**

• Der Stammtisch der Kreisgruppe Rosenheim findet bis auf weiteres im „Flötzinger Bräustüberl“ statt.

• Das Treffen der Kreisgruppe Weilheim-Schongau findet im März bereits eine Woche früher als üblich statt.

Termine anderer Veranstalter siehe vorherige Seite.

**Bitte unterstützen Sie die Arbeit von PRO BAHN
durch Ihre Mitgliedschaft**

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