

PRO BAHN *Post*

Rundbrief von PRO BAHN Oberbayern

Juni 2018



Immer wieder sorgen der Zustand der Münchner S-Bahn und das Baustellenmanagement der DB für Frust und Ärger bei den Fahrgästen. PRO BAHN hat sich deshalb in einem offenen Brief an Staatsministerin Aigner gewandt.

(Bild: N. Moy)

- Kurznachrichten – Seite 2
- Zweiter S-Bahntunnel: PRO BAHN fordert Baustopp – Seite 4
- Metro Rapid Transit in Taipeh – Seite 5
- S-Bahn: Offener Brief an Staatsministerin Aigner – Seite 7
- Neueste Entwicklung beim Haltepunkt Stephanskirchen – Seite 9
- Prädiktive Fahrzeugstörung – Seite 10

Kurznachrichten

Verlängerung Probetrieb Gotteszell–Viechtach

Das Bayerische Staatsministerium für Wohnen, Bau und Verkehr hat mitgeteilt, dass der Probetrieb auf der Bahnstrecke zwischen Gotteszell und Viechtach um drei Jahre verlängert wird (<http://www.stmb.bayern.de/med/pressemitteilungen/pressearchiv/2018/M5/index.php>). Bekanntermaßen beharrt Bayern auf durchschnittlich 1000 Fahrgästen für reaktivierte Strecken (1000 Personenkilometer pro Kilometer). Nach Ansicht von Verkehrsministerin Aigner ist das sonst „nicht rentabel“. Was Rentabilität bedeutet, wenn potenzielle Bahnfahrer auf die Straße gedrängt werden (bzw. ihre Mobilität angesichts der regionalen Verhältnisse im Busverkehr beschränkt wird), wird nicht ausgeführt. Ob die Verlängerung des Probetriebs eine echte Chance für die Bahn ist, oder ob eine Verkehrseinstellung nur aus dem Wahljahr 2018 hinaus verschoben werden soll, wird man sehen.

Für die Umwandlung des Probetriebs in einen Dauerbetrieb gibt es eine Onlinepetition, (<https://www.openpetition.de/petition/online/bahn-dauerbetrieb-auf-der-strecke-gotteszell-viechtach>), die noch bis 15. Juli unterzeichnet werden kann. Auch Unterzeichner, die nicht direkt in der Gegend leben, unterstützen damit für sich eine zukünftige Ausflugs- oder Urlaubsmöglichkeit per Bahn.

Horber Schientage 2018: Aufruf zur Vortragsanmeldung

Wie jedes Jahr finden im Herbst die Horber Schientage statt – in diesem Jahr vom 21. bis zum 25. November (<https://horber.schienen-tage.de/36/>). Das diesjährige Tagungsmotto lautet „Die Schere zwischen Wunsch und Wirklichkeit“ – ein Thema, das jedem, der Bahn und ÖPNV nutzt oder in diesen Bereichen tätig ist, gut bekannt ist. Wer einen Vortrag halten möchte, kann sich nun mit ein paar Stichworten anmelden. Auf der oben genannten Webseite ist auch ein Link zum Wettbewerb um den Förderpreis für Studierende und Absolventen von Fachrichtungen mit Bezug zum Schienenverkehr.

Bericht Bundesnetzagentur 2017

Die Bundesnetzagentur (BNetzA) hat ihren Bericht für 2017 veröffentlicht (https://www.bundesnetzagentur.de/SharedDocs/Downloads/DE/Allgemeines/Bundesnetzagentur/Publikationen/Berichte/2018/JB2017.pdf?__blob=publicationFile). Im Bereich „Eisenbahnen“ finden sich einige interessante Kennzahlen zur Entwicklung von Wettbewerb, Einflussfaktoren, Entgelten und Ertragssituation. Im Kapitel zu Verfahren und Entscheidungen werden zum Beispiel die Information und Planung bei Bauarbeiten, die Vollsperrung bei Rastatt sowie das Überlastungsverfahren „Linker Rhein“ im Raum Bonn explizit erwähnt.

City-Zone Augsburg

Im Rahmen der „Augsburger Agenda für Mobilität“ wurde kürzlich ein Konzept vorgestellt, bei dem ab „voraussichtlich Mitte/Ende 2019“ eine „City-Zone“ eingerichtet werden soll, in der die Nutzung des Öffentlichen Nahverkehrs kostenfrei ist (<http://www.augsburg.de/buergerservice-rathaus/verkehr/agenda-fuer-mobilitaet/>). Fahrgäste, die mit der Bahn nach Augsburg reisen und kein City- oder Verbundticket haben, profitieren von der Maßnahme; Stammkunden des Verkehrsverbundes allerdings nicht. Im Innenstadtbereich kann sich die Maßnahme positiv auf die Luftqualität auswirken. Unklar ist jedoch noch, wie die erforderlichen Kapazitäten in den im Innenstadtbereich ohnehin stark ausgelasteten Verkehrsmitteln geschaffen werden und wie Fehlanreize für die PKW-Nutzung bis zum Rand der „City-Zone“ verhindert werden können.

Dachauer Stadtrat begräbt Stadtbahnpläne

Ende der 1990er-Jahre wäre vieles möglich gewesen, was heute nicht mehr geht, weil sinnvolle Trassen nicht freigehalten wurden. Nun wurde auch in Dachau die Stadtumlandbahn endgültig zu den Akten gelegt. Die Stadt plant ein neues Wohngebiet und wird keine Flächen mehr für eine Stadtumlandbahn freihalten (<http://www.sueddeutsche.de/-1.3977938>). Man hofft nun auf eine bessere tangentielle Busverbindung.

Neuer MVV-Geschäftsführer ab Oktober

Wie in einer Pressemitteilung mitgeteilt wird, haben die Gesellschafter des Münchner Verkehrs- und Tarifverbundes (MVV), d.h. die Landeshauptstadt München, der Freistaat Bayern und die acht Verbundlandkreise, am 9. Mai mit einstimmigem Beschluss Herrn Dr. Bernd Rosenbusch als neuen Geschäftsführer der MVV GmbH bestellt. Rosenbusch ist derzeit Vorsitzender der Geschäftsführung bei der Bayerischen Oberlandbahn GmbH und Bayerischen Regiobahn GmbH (BOB). Mit Wirkung zum 1. Oktober 2018 tritt er die Nachfolge des langjährigen MVV-Geschäftsführers Alexander Freitag an, der Ende September 2018 nach 21 Jahren in der MVV-Geschäftsführung in den Ruhestand verabschiedet wird.

Vom Aprilscherz zum Isar-Tiger

Auch wenn der völlig fahrplanlose öffentliche Nahverkehr nur ein Aprilscherz von PRO BAHN war: künftig wird es bei der Münchner Verkehrsgesellschaft (MVG) tatsächlich ein fahrplanfreies Angebot geben. Ein Ridesharing-Angebot namens MVG IsarTiger soll U-Bahn, Tram, Bus und MVG Rad ergänzen. Bestellt werden soll das Angebot über die MVG IsarTiger App; Details zu Angebot und Buchung sind unter <https://www.mvg.de/services/mobile-services/mvg-isartiger.html> zu finden.

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

Fehlplanung bei zweiter S-Bahn-Stammstrecke

PRO BAHN fordert Bau-Moratorium

Der Münchner Merkur hat am 15. Mai bekannt gemacht, dass die DB bereits Ende 2017 eine massive Änderung der Pläne für die neue unterirdische S-Bahn-Station am Münchner Hauptbahnhof beantragt hat <https://www.merkur.de/lokales/muenchen/stadt-muenchen/-9873205.html>. Nachdem bereits die Umsteigewege zu den U-Bahn-Linien U1/2 sowie U4/5 eher fahrgastunfreundlich geplant werden mussten, soll nun auch der Ausgang Richtung Stachus entfallen und die ganze Station nach Westen verschoben werden.

Angesichts des nun bekannt gewordenen Scheiterns der ursprünglichen Pläne für die Station Hauptbahnhof des zweiten S-Bahn-Tunnels fordert PRO BAHN, dass die Schwierigkeiten, Kosten und Nutzen verlässlich ermittelt und neu bewertet werden müssen. Dass man vom zweiten Tunnel aus direkt zum Stachus kommt, war bisher immer Teil der positiven Bewertung von Politik und Öffentlichkeit. Wenn jetzt Stück für Stück der Nutzen entfällt und die Kosten steigen, dann muss man sich schon die Sinnfrage stellen. Hier erwartet PRO BAHN auch mehr Ehrlichkeit von der Deutschen Bahn: Eine Planungsänderung schon 2017 einzureichen, aber die Öffentlichkeit nicht zu informieren, ist – vorsichtig formuliert – keine vertrauensbildende Maßnahme.

In einer Pressemitteilung vom 18. Mai fordert PRO BAHN Oberbayern, die potentiellen Problemstellen der Planung zu identifizieren und die dafür entstehenden Mehrkosten sowie den reduzierten Nutzen verbindlich zu ermitteln. Erst danach kann eine echte Entscheidung erfolgen. Bis dahin sollten keine weiteren Mittel in den Tunnel versenkt werden. Da der Tunnelbau bereits jetzt Schaden bei der Weiterentwicklung des S-Bahn-Netzes insgesamt angerichtet hat, kann ein solches Moratorium auch dazu genutzt werden, die sich immer stärker abzeichnenden Folgen dieser Fehlentwicklung abzumildern. Sonst droht uns eine Situation wie in Stuttgart, wo die Deutsche Bahn mittlerweile zugeben muss, den richtigen Moment für den Ausstieg schon mehrfach verpasst zu haben, und wo eine Kostenexplosion ohne Ende droht.

Genau untersucht werden sollte auch der schlechtere Fahrgastfluss, wenn die Ausgänge aus der Bahnsteigmitte ans östliche Ende rücken und der zweite Ausgang Richtung Stachus ganz entfällt. Der Zeitbedarf für den Weg an die Oberfläche erhöht sich damit für die meisten Fahrgäste. Ebenso sind die Umsteigewege zu den vorhandenen und geplanten U-Bahn-Linien am Hauptbahnhof negativ betroffen im Vergleich zur ursprünglichen Planung.

Gleichzeitig fordert PRO BAHN, endlich sinnvolle Sofortmaßnahmen für die Pünktlichkeit anzugehen und kritisiert die Passivität von bayerischer Staatsregierung und von DB Netz: Ob eingleisiger Abschnitt in Pasing, fehlender Ausbau der

Sendlinger Spange, Mischverkehr mit überlasteten Regionalstrecken und vieles weitere, die Mängelliste bei der S-Bahn ist lang und bekannt und harrt darauf, dass sie endlich abgearbeitet wird.

Nach einer Pressemitteilung Andreas Barth

Metro Rapid Transit in Taipeh

Der Blick auf öffentliche Verkehrssysteme in anderen Weltregionen zeigt, was möglich ist und was man hier angesichts des politischen (Un-)Willens noch nicht einmal zu denken wagt. In Taipeh zählt dazu zum Beispiel das einfache Tarifsystem.

Im Rahmen einer Dienstreise hatte ich die Gelegenheit, den öffentlichen Verkehr in Taipeh zu erfahren. Taipeh hat 2,7 Mio. Einwohner, ist aber mit angrenzenden Städten zu einem stark verdichteten Siedlungsbrei zusammengewachsen. Innerhalb von 20 Jahren ist dort ein U-Bahn-System mit fünf Linien und 131 km Gesamtlänge entstanden. Statt U-Bahn heißt es hier „MRT“ – Metro Rapid Transit. Im Herbst 2017 wurde eine neue Flughafenlinie eingeweiht, die von der Nachbarstadt Taoyuan betrieben wird, in der sich der internationale Flughafen von Taipeh befindet. Die Bahn führt zum Hauptbahnhof von Taipeh, wo in den Fernverkehr und drei andere U-Bahn-Linien umgestiegen werden kann. Die Flughafenbahn ist baulich zwar ein Inselbetrieb, kann aber mit den gleichen Fahrkarten genutzt werden wie alle anderen Bahnen in Taipeh.

Alle baulichen U-Bahn Anlagen sind sehr großzügig ausgeführt, was angesichts des Fahrgastaufkommens auch nötig ist. Engstellen wie z.B. bei uns auf den Bahnsteigen neben Rolltreppenaufgängen gibt es kaum. Sämtliche Stationen, die ich gesehen habe, sind mit Bahnsteigtüren ausgestattet. „Personen im Gleis“ sind da kein Thema. Von Mitternacht bis 6 Uhr morgens hat das Netz Betriebspause. Ungewöhnlich für uns ist auch, dass Essen und Trinken in den Stationen und Zügen verboten ist, was allerdings sehr zur Hygiene beiträgt.

Zur schnellen Bauzeit ist zu sagen, dass eine der Linien als Hochbahn durch die Stadt verläuft. Diese Linie wird mit fahrerlosen Zügen bedient und gleicht technisch unseren Airport-Shuttles, die mit Gummireifen auf einer Betonfahrbahn fahren. Die aufgeständerte Betonfahrbahn ist städtebaulich nicht gerade elegant, zumal die Konstruktion wegen der Erdbebengefahr sehr massiv ist. Gleiches gilt im übrigen auch für die Stadtautobahn, die in luftiger Höhe gebaut wurde, weil unten kein Platz mehr war. Lärmschutz scheint weder für Bahn noch für Autobahn relevant zu sein.

Der wirkliche Clou am öffentlichen Verkehr in Taipeh und Taiwan ist aber das Bezahlsystem. Man kann vor der Fahrt einen „Token“ – sieht aus wie der Jeton einer Spielbank – kaufen oder sich eine „EasyCard“ besorgen und mit Guthaben

aufladen. Die EasyCard ist eine kontaktlose Chipkarte, die einen Kleingeldersatz darstellt. Sie kostet einmalig knapp 3 Euro, dafür sind die Fahrpreise um 20% günstiger als mit den Token. Technisch beruht sie auf dem MiFare-System von Philips, das u.a. auch als Oyster Card in London oder OV Chipkaart in den Niederlanden zum Einsatz kommt. Erwerb und Zahlung sind anonym.

Bei U-Bahnfahrten passiert man eine Sperre, die mit der Karte geöffnet wird. Am Ende der Fahrt wird der Fahrpreis beim „auschecken“ abgebucht. In Bussen ist ein entsprechendes Lesegerät angebracht. Man muss sich um Tarife, Tarifgrenzen oder Ermäßigungen überhaupt keine Gedanken machen. Kinder und Rentner erhalten Chipkarten, von denen ein ermäßigter Fahrpreis abgebucht wird. Eine Fahrt vom Flughafen in die Stadt kostet umgerechnet 4,45 Euro bei einer Entfernung von ca. 38 km. Das allgemeine Preisniveau in Taiwan ist aber auch nur etwa halb so hoch wie in Deutschland.

Wenn das Guthaben auf der Karte einmal nicht reicht, dann gibt es entweder einen Automat oder einen personenbesetzten Glaskasten an der Sperre, wo man die Karte mit Guthaben aufladen kann.



Oben: Hochbahn-Strecke mit fahrerlosen Zügen. Fast alle Stationen sind mit Bahnsteigtüren ausgerüstet. Unten: Unkompliziertes Zahlen per kontaktloser Smartcard. Fahrrad- statt Autoparkplatz an der Station Technology Building.

Die gleiche Karte ist auch Zahlungsmittel für die staatliche Eisenbahn in Taiwan. Interessant an der Easy Card ist, dass sie nicht nur für den ÖV genutzt werden kann. Auch die Leihfahrräder des Bike-Sharing-Systems Youbike (13.000 Räder an 400 Stationen) bezahlt man damit. Ebenso die Parkgebühren auf allen von der Stadt betriebenen Parkplätzen und -häusern, aber auch die der meisten privaten Betreiber. Parken kostet pro Stunde 0,80 bis 2,00 Euro, eine einfache Fahrt mit der Bahn im Stadtgebiet je nach Entfernung 0,63 bis 1,10 Euro. Selbst in sogenannten „Convenience Stores“ – etwa vergleichbar mit gut sortierten Kiosken oder „Späties“ – hat sich die Karte als Zahlungsmittel durchgesetzt. Und man kann die Karte auch in anderen Städten Taiwans einsetzen.

Aus eigener Erfahrung als Reisender kann ich sagen, dass das Chipkarten-System die Zugangsschwelle zur Nutzung des öffentlichen Verkehrs erheblich absenkt. Der Zeitaufwand, komplizierte Tarife zu studieren, entfällt, ebenso wie das Risiko, kein gültiges Ticket zu haben.

Joachim Kroll

S-Bahn München – Fahrgäste in den Mittelpunkt rücken

Offener Brief an Staatsministerin Aigner

Anfang Mai hat PRO BAHN Oberbayern in einem Brief an die bayerische Verkehrsministerin Aigner eine kundenfreundlichere Haltung der Verantwortlichen bei der S-Bahn München angemahnt. PRO BAHN beklagt zu viele Störfälle durch mangelhafte Infrastruktur, die unzureichende Information der Fahrgäste, sowie den Umgang mit Störungen und Bauarbeiten im S-Bahn-Netz.

Konkreter Anlass für den Brief war die Sperrung der Stammstrecke am zweiten Maiwochenende. Im Gegensatz zum letzten Jahr sind für 2018 gleich fünf solcher Wochenendsperren geplant. Außerdem gehen die Maßnahmen zum wiederholten Mal über die Stammstrecke hinaus. So wird bei den Linien S1 und S2 gleichzeitig der Fahrplan auf den Außenästen eingeschränkt. Damit werden ausgerechnet die Fahrgäste zweier Problemlinien getroffen, die gerade wegen der Entgleisung in Riem und einer verlängerten Baustelle in Freising schwierige Tage hinter sich hatten.

Am Beispiel der S1 wird dies näher erläutert. Nicht nur, dass die S1 ohne Halt von Moosach zum Hauptbahnhof fährt, zusätzlich dünnt man den Takt auf 30 Minuten aus. Neben der Fahrplanreduzierung funktionieren dann auch Anschlüsse nicht, weil Buslinien zu S1-Bahnhöfen weiter im 20- oder 40-Minuten-Takt fahren. Eine Begründung für die zusätzliche Taktausdünnung liefert die DB nicht. Die Fahrgäste haben solche Entscheidungen aus Sicht des Konzerns einfach hinzunehmen. Betrachtet man die Gesamtlage mit den oben aufgezählten Baustellen und der großen Störanfälligkeit der Linie, ist dieses Aufeinanderdür-

men von Einschränkungen eine kaum verhüllte Aufforderung, S-Bahn-Fahrten durch Autofahrten zu ersetzen.

Die wiederholte Ausdünnung des Fahrplans zusätzlich zur Stammstreckensperrung trifft ausgerechnet die Fahrgäste der beiden Problemlinien S1 und S2. Nicht nur durch die Vorfälle in Riem und Freising sind die Fahrgäste in einer Art Dauerfrust wegen der schlechten Angebotsqualität der DB. Und schaut man auf die sechswöchige Sperrung der S1 im Sommer, liegen allerdings noch mehr schwierige Tage vor den Fahrgästen.

Auch in den Ausbauplanungen des Bahnknotens Münchens zeigt sich keinerlei Perspektive, dass sich die Verhältnisse auf den Außenästen von S1 und S2 nachhaltig bessern könnten. Ob man sich angesichts dessen bei der S-Bahn über das Empfinden der Bahnkunden im Klaren ist, ist nicht bekannt. Falls ja, so scheint es die Verantwortlichen bei der DB nicht zu kümmern. Es werden Entscheidungen getroffen, die sich lediglich an Betriebsvereinfachungen orientieren. Die wirtschaftliche Situation der S-Bahn München ist offensichtlich so gut, dass man bei der DB lieber auf Zugfahrten verzichtet, anstatt Bauarbeiten so zu organisieren, dass die Nachteile für die Fahrgäste minimiert werden.

PRO BAHN bittet deshalb Ministerin Aigner, Druck auf die DB auszuüben, damit das Unternehmen die Belastung der Bahnkunden in Zukunft stärker bei seinen Planungen und Entscheidungen berücksichtigt. Die Verquickung der vom Freistaat beauftragten S-Bahn mit den für die Schieneninfrastruktur zuständigen Konzernteilen der DB behindere die Diskussion der Probleme im S-Bahn-Verkehr und eine fahrgastorientierte Angebotsgestaltung.

Außerdem muss die Bayerische Eisenbahngesellschaft (BEG), die im Auftrag der Staatsregierung den S-Bahn-Verkehr bestellt, in die Lage versetzt werden, den Eisenbahnunternehmen stärker auf die Finger zu schauen. Fehlentwicklungen wie bei den Stammstreckensperrungen, bei Baumaßnahmen oder bei der Behandlung von Störfällen müssen frühzeitig erkannt und verhindert werden. Hier sollte darauf geachtet werden, dass Fahrgästen, die stark von Störungen oder vergangenen Maßnahmen betroffen sind, nicht durch die Baustellenplanung oder die Störfallprogramme weitere vermeidbare Lasten auferlegt werden. Es gibt durch Entscheidungen der Vergangenheit im Netz ein Ungleichgewicht zwischen Takt-10-Linien auf der einen Seite, sowie anderen Linien mit hoher Fahrgastlast und ohne eigene S-Bahn-Gleise auf der anderen Seite. Es sollte darauf geachtet werden, dass dieses Ungleichgewicht nicht weiter verstärkt wird. Das ist nach Ansicht von PRO BAHN auch eine Aufgabe für Politik und BEG.

Eine Pressemitteilung zum Thema und der vollständige Brief an Staatsministerin Aigner sind im Internet unter <https://www.pro-bahn.de/oberbayern/presse/20180508.html> veröffentlicht.

Nach einem Offenen Brief von Edmund Lauterbach und Norbert Moy

Neueste Entwicklung beim Haltepunkt Stephanskirchen

In der PRO BAHN Post vom April 2017 wurde bereits über die Initiative zur Wiederrichtung eines Bahnhalts in Stephanskirchen an der Strecke Rosenheim–Salzburg berichtet.

Inzwischen wurde die Realisierbarkeit für die beiden Varianten Meridian und Chiemgaubahn weiter abgeklärt. Unter anderem wurden nochmals Gespräche mit der Bayerischen Eisenbahngesellschaft (BEG) geführt. Da sich ein zusätzlicher Halt der Meridian-Züge im derzeitigen Fahrplan wegen Anschlussproblemen in Traunstein und Freilassing nicht realisieren lässt, wurde von der Initiative vorgeschlagen, die zusätzlichen zwei Minuten dadurch zu gewinnen, dass die Züge früher in München losfahren beziehungsweise später ankommen. Ankunft und Abfahrt in Rosenheim würden dadurch auch um zwei Minuten vorgezogen beziehungsweise nach hinten verschoben; östlich von Stephanskirchen sollten die Züge dann im bisherigen Fahrplan verkehren. Die Verkürzung der Überlappungszeiten der verschiedenen Zughalte im Knoten Rosenheim wird aber von der BEG als nicht zumutbar angesehen. Die Initiative ist mit dieser Aussage nicht zufrieden; man ist der Ansicht, dass sich die zwei Minuten, auch durch geringfügige Fahrplanänderungen, doch herausholen ließen.

Bei der Variante mit der Verlängerung der Chiemgaubahn Prien-Aschau bis Rosenheim wäre ein Diesel-Triebwagen unter Fahrdraht nicht vermittelbar. Daher wurden auch Ideen mit Brennstoffzellenantrieb oder Oberleitungs-Triebwagen mit zusätzlichem Akku sowie eine Elektrifizierung der Chiemgaubahn betrachtet. Zu diesem Thema wurde auch Kontakt mit der Südostbayernbahn (SOB) aufgenommen, mit deren VT628 die Chiemgaubahn derzeit betrieben wird. Nachteilig bei den neuen Antriebstechniken wäre der Betrieb mit wenigen Fahrzeugen eines nicht-gängigen Typs und die große Entfernung von der Werkstätte in Mühldorf. Andererseits würde sich die Strecke Rosenheim Prien-Aschau sehr gut als Pilotprojekt für einen gemischten akku-elektrischen Betrieb (bis Prien unter Fahrdraht, weiter bis Aschau mit Akku) eignen.

Bei einem Gespräch mit der Bayerischen Oberlandbahn (BOB) wurde aus deren Sicht die Elektrifizierung als geeignetste Lösung hervorgehoben. Die Chiemgaubahn könnte zum Beispiel als Verlängerung der Mangfalltalbahn Holzkirchen - Rosenheim betrieben werden. Die Züge aus Aschau und die Züge aus Holzkirchen (bis dahin hoffentlich ausschließlich mit Startort München) würden sich in Rosenheim zum Taktknoten zur Minute 30 treffen (z.B. an Bahnsteig 6 und 7). Die Chiemgaubahn-Züge sollten nach Rosenheim vor dem und nach Aschau hinter dem Salzburger Meridian fahren, um in Rosenheim einen Umstieg mit diesen Zügen zu ermöglichen. Damit könnten die Haltepunkte Rimsting, Krottenmühl und Stephanskirchen bedient werden. Für den Landkreis würde eine

solche Regionalbahn eine erhebliche verkehrliche Verbesserung bedeuten. Pendler aus dem Bereich östlich des Inn können derzeit nur in Endorf oder Rosenheim in den Zug wechseln. In Rosenheim sind die P&R-Plätze schon um 7 Uhr ausgebucht und die Busse werden durch den Stau auf der Innbrücke aufgehalten. Neben der Entlastung der Straßen hätte die verlängerte Chiemgaubahn auch eine erhebliche touristische Wirkung.

Die Elektrifizierung der Chiemgaubahn würde um die 12 bis 14 Millionen Euro kosten. Für die Bahnsteige (2 x 60 m) wären an jedem Haltepunkt etwa 2 Millionen Euro aufzuwenden. Zur Finanzierung könnte man sich Mittel aus dem Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (GVFG) oder Mittel aus einem LuFV-Programm (Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung) der DB vorstellen. Als Nächstes soll die regionale Politik (z.B. Kreistag, MdL) für das Konzept interessiert werden.

Günther Polz

Prädiktive Fahrzeugstörung



Ist es der Fahrgastinformation der DB nun auch möglich, erst in der Zukunft auftretende Fahrzeugstörungen zu prognostizieren? So wie es aussieht, wusste man 7.14 Uhr bereits, dass 18 Minuten später eine Fahrzeugstörung auftreten wird. (Tatsächlich trat die Störung jedoch schon bei der zuvor verkehrenden S-Bahn auf.)

Norbert Moy

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.

- So. 03.06., So. 10.06., So 17.06., und So. 24.06.; Bad Endorf (09:55, 11:55, 15:20, 17:20 Uhr) / Obing (8:55, 10:55, 15:20 und 17:20 Uhr); **Touristikverkehr auf der Lokalbahn Endorf-Obing mit VT 26**; Info: <https://www.leo-online.org/> und Tel. 0151/2020 7626
- Di. 05.06. 18:30 Uhr; München, TU München, Vorhoelzer Forum, 5. Stock, Arcisstr. 21; **Vortrag** in der Reihe „Der öffentliche Verkehr in der digitalen Stadt“: W. Canzler, Wissenschaftszentrum Berlin: „Digitale Transformation der Städte und die Mobilität von morgen“ Veranstalter: Münchner Verkehrsgesellschaft u. Lehrstuhl für Raumentwicklung, TU München; Info: <http://www.re.ar.tum.de/vortragsreihe-verkehr/>.
- Mi. 06.06. 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.
- Fr. 08.06. bis So. 10.06.; Aachen; **Konferenz** des Europäischen Fahrgastverbands EPF; Info und Anmeldung: <https://www.epfconference.eu/>.
- Di. 26.06. 18:30 Uhr; München, TU München, Vorhoelzer Forum, 5. Stock, Arcisstr. 21; **Vortrag** in der Reihe „Der öffentliche Verkehr in der digitalen Stadt“: R. De Jong, MaaS Global, Helsinki: „The 'netflix' of transportation – is MaaS changing the urban mobility world?“ Info: Siehe Termin am 05.06.
- Mi. 04.07. 18:30 Uhr (Termin noch nicht bestätigt); Bad Reichenhall, „Avalon-Hotel“, Restaurant „Masala“, Bahnhofsplatz 14; **Monatstreffen** des Verkehrsforums Berchtesgadener Land; Info: Siehe Termin am 06.06.

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, derzeit mit wechselndem Treffpunkt.

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

Fr. 01.06. 19 Uhr; Geschäftsstelle; **Stadt- und Kreisgruppe München**

Sa. 02.06. Sa. 09.06., Sa. 16.06., Sa.23.06. und Sa. 30.06., 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. 06.06. 19 Uhr; Geschäftsstelle; **Aktiventreffen**

Do. 14.06. 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. 20.06. 19 Uhr; Geschäftsstelle; **Aktiventreffen**

Mo. 25.06. 19:30 Uhr; Augsburg, Zeughaus, Zeugplatz 4; **PRO BAHN-Treff Schwaben**; Andreas Schulz, oberster Planer der Bayerischen Eisenbahngesellschaft (BEG) „Die Ausschreibung der Augsburger Netze 2021“; Info: w.karg@bayern.pro-bahn.de, errol.yazgac@pro-bahn.de, 08251/53887 und https://www.pro-bahn.de/bayern/index_termin.htm unter „Schwaben“

Mi. 27.06. ab 19:30 Uhr; München; Gaststätte „Xaver’s“ (ehemals „Zwingereck“), Rumfordstr. 35, 80331 München; **Stammtisch**

Do. 28.06. 19 Uhr; Weilheim, GH Holzwurm, Münchner Str. 36; **Treffen der Kreisgruppe Weilheim-Schongau**; Info: Norbert Moy (n.moy@bayern.pro-bahn.de)

Mi. 04.07. 19 Uhr; Geschäftsstelle; **Aktiventreffen**

Fr. 06.07. 19 Uhr; Geschäftsstelle; **Stadt- und Kreisgruppe München**

Termine anderer Veranstalter siehe vorherige Seite.

**Überlassen Sie die Zukunft des Bahnverkehrs
nicht der Autolobby!**

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