

PRO BAHN *Post*

Rundbrief von PRO BAHN Oberbayern

September 2018



Baumaßnahmen auf der Bahnstrecke München–Freising: Die Organisation der damit verbundenen Streckensperrungen und Schienenersatzverkehre stellt sicher eine besondere Herausforderung dar. Die gefundenen „Lösungen“ berücksichtigen eher selten die Bedürfnisse der Fahrgäste. Kein Wunder, dass diese nach Möglichkeit die Flucht ergreifen. (Bild: E. Lauterbach)

- Regionalverband heißt nun Bezirksverband – Seite 2
- Kurznachrichten – Seite 2
- Vorankündigung Landesversammlung 2018 – Seite 3
- Bahnbaustellenrestverkehr – Seite 4
- Zughalt in Kainzenbad nicht möglich? – Seite 7
- Neues zum neuen Münchner Hauptbahnhof – Seite 8

Namensänderung bei PRO BAHN Oberbayern

Regionalverband heißt nun Bezirksverband

Auf der Mitgliederversammlung am 11. November 2017 haben die oberbayerischen PRO BAHN-Mitglieder über die Umbenennung unseres Vereins von „Regionalverband“ in „Bezirksverband“ und die damit verbundenen Änderungen der Satzung abgestimmt.

Die geänderte Satzung wurde vom Vorstand beim Registergericht München eingereicht und wurde von diesem am 23. Juli 2018 unter Nr. 14560 ins Vereinsregister eingetragen. Damit heißt PRO BAHN Oberbayern nun offiziell „PRO BAHN Bezirksverband Oberbayern e.V.“. Die Namensänderung ermöglicht es, als Untergliederungen nicht nur Kreisgruppen sondern auch Regionalgruppen, die bei Bedarf mehrere Landkreise abdecken können, zu bilden.

Die neue Satzung gibt es im Internet unter <https://www.pro-bahn.de/oberbayern/ueber> (Link am Schluss der Seite).

Renate Forkel

Kurznachrichten

Zum Vormerken: PRO BAHN-Bezirksversammlung am 17. November

Auch wenn es bis dahin noch etwas Zeit ist, sollte man sich doch schon einmal den Termin für die Mitgliederversammlung von PRO BAHN Oberbayern, d.h. die Bezirksversammlung 2018, in den Terminkalender eintragen. Wir freuen uns, dass wir dieses Jahr den Vorsitzenden der Geschäftsführung der MVG Ingo Wortmann als Referenten für den Gastvortrag gewinnen konnten.

Go-Ahead erhält Zuschlag für Zugverkehr im Allgäu

Das Bahnunternehmen Go-Ahead soll ab Ende 2021 im Allgäu fahren (<https://beg.bahnland-bayern.de/de/presse/pressemitteilungen/go-ahead-erhaelt-zuschlag-im-vergabeverfahren-e-netz-allgaeu>).

Go-Ahead, Tochter des gleichnamigen britischen Unternehmens, hatte zuvor Ausschreibungen in Baden-Württemberg gewonnen, wo 2019 der Betrieb rund um Stuttgart aufgenommen werden soll.

Bauverzögerung im Allgäu

Wie die DB bekanntgegeben hat (<https://www.deutschebahn.com/pr-muenchen-de/aktuell/presseinformationen/>, Meldung vom 27.07.2018, 11:23 Uhr), werden die Ausbau- und Elektrifizierungsarbeiten auf den Streckenabschnitten Buchloe–Mindelheim und Sontheim–Memmingen–Leutkirch nicht wie geplant bis 10. September beendet, sondern bis zum 15. Oktober andauern.

Der Schienenersatzverkehr (SEV) mit Bussen wird entsprechend verlängert und verkehrt nun auf dem gesamten Abschnitt Buchloe–Leutkirch bis zum 15. Oktober. Bahnreisende können auch weiterhin ohne Aufpreis die Züge zwischen Memmingen und Buchloe über Kempten sowie zwischen Mindelheim und Augsburg über Günzburg nutzen. Weitere Infos unter <http://www.abs48.com> und <https://bauinfos.deutschebahn.com>.

Video-Reisezentrum in Penzberg

Im Oktober soll auch Penzberg ein Video-Reisezentrum bekommen (<https://www.merkur.de/-10137766.html>). Der personenbediente Schalter ist dann leider Vergangenheit. Drei Video-Reisezentren gibt es bereits an der Pfaffenwinkelbahn.

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

Vorankündigung Landesversammlung 2018

Die diesjährige Mitgliederversammlung des PRO BAHN-Landesverbands Bayern findet am **Samstag, dem 27. Oktober ab 14 Uhr in Obing** statt.

Zur Anreise ab Bad Endorf nach Obing gibt es um ca. 11 Uhr und 13 Uhr Sonderfahrten der Chiemgauer Lokalbahn Endorf–Obing (LEO) als Zubringer zur Landesversammlung. Erläuterungen zur Strecke und zum Engagement der dortigen Ehrenamtlichen sind angefragt für die erste Fahrt. Teilnehmer der ersten Fahrt haben in Obing auch die Gelegenheit zum Mittagessen.

Die Sonderfahrten zahlt PRO BAHN, die Mitglieder brauchen lediglich Fahrkarten von ihrem Wohnort bis/ab Bad Endorf.

Tagesordnungspunkte der Landesversammlung sind Rechenschaftsbericht und Entlastung des Vorstands, Vorstandswahlen, die Beratung von Anträgen sowie die Verleihung des Bayerischen Fahrgastpreises.

Ende der Landesversammlung ist um etwa 17 Uhr, danach Rückfahrt nach Bad Endorf (der Anschluss 18.13 Uhr nach München soll erreicht werden). Falls es spät wird mit der Heimreise: in der folgenden Nacht werden die Uhren umgestellt, daher kann man eine Stunde länger schlafen.

Die offizielle Einladung zur Landesversammlung mit der genauen Tagesordnung bekommen alle Mitglieder von PRO BAHN Bayern fristgerecht vier Wochen vor der Versammlung zugeschickt.

Winfried Karg

Bahnbaustellenrestverkehr

Dieser Artikel ist eine Zwischenbilanz zur Sperrung der Bahnstrecke München–Freising und zu den dafür organisierten Ersatzverkehren. Die Erfahrungen des Autors beziehen sich in erster Linie auf den Schienenersatzverkehr (SEV) mit Bussen zwischen Feldmoching und Freising. Da aber nicht nur die S1 gesperrt wurde, sondern alle Regionalzüge von außen kommend in Freising enden, gibt es auch einen Ersatzverkehr von Freising über den Flughafen nach München. Dafür werden die Züge auf der Strecke der S8 durch die von Feldmoching kommenden S1-Fahrten zu einem 10-Minuten-Takt verstärkt. Einige Züge fahren vom Flughafen weiter über Neufahrn nach Freising. Da wegen der Baustelle nördlich von Neufahrn nur ein Gleis zur Verfügung steht, ist dies maximal im 30-Minuten-Takt und nicht zu allen Tageszeiten möglich. Zusätzlich fahren zwischen Freising und Flughafen-Besucherpark Busse im 10-Minuten-Takt.

Einen 10-Minuten-Takt gibt es zu vielen Zeiten (inklusive Samstag/Sonntag) auch zwischen Feldmoching und Lohhof. Damit wurde eine immer wieder erhobene Forderung von PRO BAHN erfüllt, bei Ersatzfahrplänen das Angebot zu verdichten, um einen Teil der unweigerlich auftretenden Nachteile auszugleichen. Ähnlich verhält es sich mit den Haltestellenpositionen der Busse, die zum Teil näher an den Ortskernen und Siedlungsbereichen liegen als die Bahnhöfe. Unvermeidbar ist allerdings, dass es auch Fahrgäste gibt, für die sich der Fußweg zur Haltestelle verlängert hat. Der Fahrweg der Busse ist durch die Vermeidung von Stichfahrten zu den Bahnhöfen um etliche Minuten verkürzt worden. Im Vorfeld konnte für Unterschleißheim eine zweite Haltestelle erreicht werden, was sich aufgrund der Sperrung der Bahnhofsunterführung als zwingend notwendig herausstellte. In Freising fahren die Busse dagegen am größten Stadtteil ohne Halt vorbei, und verpassen gute Umsteigemöglichkeiten zu den Gewerbegebieten rechts der Isar. Da in Pulling mehrere Male der Bahnübergang (BÜ) gesperrt wurde, gibt es dort zwei verschiedene Haltestellen, wobei diejenige für die BÜ-Sperrung praktisch komplett außerhalb des Ortes liegt.

Für Unmut sorgte bereits in der ersten SEV-Woche, dass ein Großteil der Busse in Freising nicht den direkten Weg nimmt, sondern außen herum über die Autobahn fährt. Wegen der Baustelle der Straßenwesttangente hatten Stadt und Genehmigungsbehörde auf diesem Weg bestanden. Neben dem weiteren Weg werden die Busse auf der vorgesehenen Strecke in Freising von etwa zehn Ampeln aufgehalten. Das führt dazu, dass der bereits entsprechend verlängerte Fahrplan oft nicht eingehalten wird. Während anfangs die Wegevorschrift oft zugunsten der direkten Strecke missachtet wurde, geht es ab der dritten Woche immer über die Autobahn (oder via Pulling). Bei der Fahrt zum Flughafen stiegen nach ein paar Tagen viele Fahrgäste trotz gegenteiliger DB-Appelle vom SEV auf die Linie 635 um, die zwar mehrere Zwischenhalte und einen schlechteren Takt hat, aber insgesamt die kürzere Route fährt. Als Folge des SEV-Umwegs sind, abhängig von

der Ankunft der Züge in Freising, manche Fahrten der Linie 635 überfüllt. Das gilt auch für einige SEV-Busse, da die stark verlängerten Fahrzeiten niemanden motivieren, weitere 10 Minuten zu warten.

Neben verspäteten Bussen in der Hauptverkehrszeit tritt beim SEV gerne das umgekehrte Phänomen auf: In Zeiten und auf Streckenabschnitten mit weniger Verkehr sind viele Busse mehrere Minuten zu früh unterwegs. Auch als Ausgleich für die Umwegfahrt nach Freising wird auf dem ersten Abschnitt ab Feldmoching teilweise deutlich vor Fahrplan gefahren. Die oft nur provisorisch angelegten SEV-Haltestellen erlauben meist kein barrierefreies Ein- und Aussteigen. Auch die gerne durch Dienstleister der Deutschen Post blockierte Ausstiegshaltestelle in Freising gehört zu den Erschwernissen. Bezüglich anderer Defizite der Haltestellen wurde zumindest in Unterschleißheim nach zweieinhalb Wochen nachgebessert: Die Stadt stellte Fahrradständer auf und sorgte mittels an den Haltestellen aufgehängter Müllsäcke für Abfallentsorgung.



SEV zwischen München und Freising: Während die SEV-Busse zur S8 aufgrund der ungünstigen Linienführung meist nur mäßig besetzt sind, herrscht an der Haltestelle der Buslinie 635 großer Andrang, denn die ortskundigen Fahrgäste weichen trotz gegenteiliger DB-Appelle vom SEV auf diese Line aus (Bilder E. Lauterbach).

Ein großes Problem im Hitzesommer 2018 sind Busse ohne Klimaanlage. Zehn Minuten im Stadtverkehr lassen sich vielleicht auch bei hochsommerlichen Temperaturen überstehen; bei SEV-Fahrten von 45 Minuten oder mehr wird die Fahrt im überhitzten Bus aber vollkommen unerträglich. Auch sonst ist die Ausstattung der Busse SEV-typisch uneinheitlich. Teils werden Durchsagen gemacht, und in einigen Bussen sind die Displays an den SEV-Fahrplan angepasst; in vielen Bussen gibt es aber keinerlei Fahrgastinformation. Da die ungewohnte SEV-Strecke und die Halte abseits der Bahnhöfe die Orientierung erschweren, trifft man immer wieder auf etwas hilflose Fahrgäste.

Während die DB versucht hatte, vorab gut zu informieren, ist das bei der aktuellen Fahrgastinformation trotz Hilfsposten an den Haltestellen und einem speziellen Beschilderungskonzept nicht immer der Fall. So enthält die Fahrplanbroschüre leider einige Fehler, was aber in der Kommunikation nicht eingestanden

wurde. Verwirrend ist, dass die Auskunftssysteme die Halte der SEV-Busse immer an Bahnhöfen vermuten. Neben falschen Umsteigeverbindungen zur S-Bahn in Neufahrn und zu anderen MVV-Buslinien, ist nicht auszuschließen, dass insbesondere Gelegenheitsfahrgäste, die sich auf ihre Smartphone-App verlassen, zunächst zur falschen Haltestelle laufen.

Für die Fahrgäste undurchsichtig ist auch die tarifliche Situation. Die DB hat keine Kosten und Mühen gescheut und an einigen SEV-Haltestellen Automaten und Entwerter aufgebaut. Es gibt jedoch auch Haltestellen ohne Möglichkeit des Fahrscheinkaufs oder des Entwertens vorab gekaufter Fahrkarten, und angesprochene Busfahrer ließen bisher jeden ohne Fahrschein mitfahren. Eine Fahrscheinkontrolle wurde bisher nicht gesichtet. Wir kämen als Fahrgäste gerne ohne solch unklare Tarifsituationen aus, weil wir diejenigen sind, denen man im Zweifelsfall versucht, 60 Euro abzunehmen.

Alle Bemühungen der DB um gut organisierte Ersatzverkehre konnten allerdings die Fahrgäste nicht überzeugen. Waren in der ersten Woche noch etwa 50 Prozent der sonst üblichen Fahrgastzahlen zu beobachten, so gingen die Zahlen nach zehn Tagen auf vielleicht 20 Prozent zurück. Eine Rolle kann dabei auch der etwas holprige Start gespielt haben. Während es bei den Bussen nur wenige grobe Schnitzer mit Fahrern gab, die zum Teil weit vom Weg abkamen, hatte die S-Bahn in den ersten Tagen zahlreiche Ausfälle zwischen Freising und dem Flughafen, die durch weitere Störungen auf der S8-Strecke und der Stammstrecke ergänzt wurden.

Aber man kann es natürlich auch geplant schlimmer machen. Im Spätverkehr gibt es seit 10. August wegen Stammstreckenarbeiten einen S1-Fahrplan, bei dem man in Feldmoching ganze 20 Minuten auf die SEV-Abfahrt warten muss. Noch etwas schlimmer wurde es dann ab 16. August: Man war auf die Idee gekommen, die Streckensperrung für einige Tage bis nach Laim auszudehnen. Dazu wurde der bestehende SEV aber nicht bis Laim verlängert, sondern es wurde - ganztägig - ein davon getrennter Busverkehr in einem ungefähren 30-Minuten-Takt organisiert. Allerdings war der genaue Fahrplan nicht zu ermitteln, weil Fahrplanauskunft und PDF-Fahrplan der S-Bahn-Baustellenseite voneinander abwichen. Ebenso konnte die DB vorab nicht erklären, ob das Umsteigen von SEV zu SEV an derselben Haltestelle funktioniert, oder ob man zu Fuß den gesamten Bahnhof Feldmoching queren muss.

Während man beim regulären S1-SEV erkennbar versucht hatte, einiges auf die Beine bzw. Räder zu stellen, zählt bei den Arbeiten an der Stammstrecke und in Moosach die organisatorische und betriebliche Einfachheit für die DB wohl deutlich mehr als irgendwelche Fahrgastinteressen. Was dann im Ergebnis bleibt, hat kaum noch etwas mit einem Angebot für Fahrgäste zu tun. Es ist eher ein Alibiverkehr für den Auftraggeber Freistaat Bayern, der sich das zum Glück für die DB auch gefallen lässt. Die Bayerische Eisenbahngesellschaft (BEG), die im Auftrag

des Freistaats den Regional- und S-Bahn-Verkehr in Bayern nach eigener Aussage plant, finanziert und kontrolliert, „geht davon aus, dass die Eisenbahnverkehrsunternehmen die Ersatzverkehre bestmöglich planen, um den Fahrgästen weiterhin ein adäquates Verkehrsangebot bereitstellen zu können“. PRO BAHN kann davon in vielen Fällen leider nicht ausgehen.

Warum im Titel dieses Artikels von „Restverkehr“ die Rede ist, sollte mit Bezug auf die Zahl der Fahrgäste, die der DB in solchen Fällen erhalten bleiben, verständlich geworden sein. Schaut man auf die Zeiten, in denen zusätzliche Baustellen und Störungen hinzukommen, muss man leider sogar von einem Fahrgastvertreibungsverkehr sprechen. An die DB oder die BEG wegen besserer Lösungen zu appellieren, erscheint weitgehend sinnlos. Wer bereit ist, bei der Planung von Baustellen so etwas hinzunehmen, ist für die Belange seiner Kunden kaum noch erreichbar. Dass es überall auch engagierte Leute gibt, erkennt man aber an der Organisation des in vielen Bereichen auch gut durchdachten Ersatzverkehrs. Leider werden diese Bemühungen häufig konterkariert - teilweise aus dem DB-Konzern heraus, teilweise durch äußere Einflüsse wie von Kommunen oder Genehmigungsbehörden.

Letztlich bleibt das Fazit, dass Ersatzverkehre mit Bussen, die sich über einen so langen Zeitraum und eine so große Entfernung hinziehen, und so viele Pendler und andere Reisende betreffen, selbst bei guter Planung nur einen kleinen Rest von Fahrgästen halten können. Bereits die langen Fahrzeiten werden von der Mehrzahl der Bahnkunden nicht akzeptiert. Kommen dann ein holpriger Start, scheinbar unmotivierte Umwege, zum Teil völlig unerträgliche Temperaturen in den Bussen, oder zusätzliche Baufahrpläne hinzu, wird es wirklich zur Fahrgastvertreibung. Die DB (und andere) müssen das Baustellenmanagement überdenken. Es reicht nicht, Bauarbeiten in das betriebliche Geschehen einzuphasen. Sie müssen viel stärker mit den Kundenerwartungen koordiniert werden; wie in anderen Unternehmen auch, muss man sich Kundeninteressen zu eigen machen. Dazu gehört, dass DB Netz sich endlich in die Lage versetzt, bei allen seinen Planungen auch die Perspektive der Fahrgäste einzunehmen.

Edmund Lauterbach

Zughalt in Kainzenbad nicht möglich?

Fehlende Fahrzeitreserven sind laut bayerischer Eisenbahngesellschaft (BEG) der Grund, warum die Haltestelle Kainzenbad im Gemeindegebiet von Garmisch-Partenkirchen nicht wieder eröffnet werden kann (<https://www.merkur.de/-10093505.html>). Bei Bürgermeisterin Dr. Meierhöfer und dem Geschäftsführer des Krankenhauses hat das für Enttäuschung gesorgt, vor allem aber auch bei PRO BAHN. Kainzenbad würde nämlich nicht nur das namensgebende Freibad erschliessen, sondern gerade auch das überregional bedeutsame Klinikum

sowie das touristische Highlight Partnachklamm. Aus dem Fahrplan kann man erkennen, dass etwa jeder zweite Zug großzügige Fahrzeitreserven in Form langer Wartezeiten in Garmisch bzw. Mittenwald hat, andere Züge dagegen nur kurze Aufenthalte. Dabei schwanken die Fahrzeiten Garmisch–Mittenwald zwischen 21 und 24 Minuten. Doch die BEG hat festgelegt, dass der Halt in Kainzenbad nur dann eingerichtet wird, wenn dort alle Züge einen Zwischenstopp einlegen können.

Eine fachliche Diskussion über Fahrzeiten oder über den tatsächlichen Zeitbedarf eines zusätzlichen Halts ist aber müßig: Die BEG beansprucht hier die Deutungshoheit für sich und wird sich gegenüber „Dritten“ immer auf eigene Berechnungstools oder Vorgaben von DB Netz berufen, die man der Öffentlichkeit angeblich nicht transparent darstellen kann.

Es ist letztlich eine politische Vorgabe: Bund und Freistaat investieren einen Milliardenbetrag in den Straßenausbau im Loisachtal, einem Ausbau der Schiene hat der damalige Verkehrsminister Dobrindt schon im letzten Jahr eine klare Absage erteilt mit der Begründung, die Schieneninfrastruktur sei ausreichend dimensioniert. Merkwürdig mutet daher an, dass dann bereits ein zusätzlicher Halt das Fahrplangefüge zum Zusammenbruch bringen soll.

Bei entsprechendem politischen Willen hätte man die Zusatzminute für Kainzenbad schon aus dem Fahrplan „rausgeschwitzt“. Enttäuschend ist auch, dass auch die neue Stellwerkstechnik offenkundig zu keinem Kundennutzen geführt hat – denn der heutige Fahrplan war auch schon mit mechanischen Stellwerken umsetzbar.

Auch im Fall Kainzenbad gilt das Sprichwort: „Wer nicht will, findet Gründe, wer will, findet einen Weg“.

Norbert Moy

Neues zum neuen Münchner Hauptbahnhof

Am 19. Juli fand im Starnberger Flügelbahnhof ein Bau-Infotag über die verschiedenen Neubauprojekte rund um den Münchner Hauptbahnhof statt. Eingeladen hatte die DB, wobei das Stadtplanungsamt vertreten war. Grund genug, sich nach dem aktuellen Stand zweier Themen zu erkundigen, welche PRO BAHN in den vergangenen Jahren getrieben und begleitet hat.

Bahnsteigquerung der Gleise bis zu den Flügelbahnhöfen

Aufgrund unserer Petition im Jahr 2015 zur Errichtung einer Bahnsteigquerung beschloss im März 2016 der Bayerische Landtag sich für den Bau des Fußgängerstegs einzusetzen. Zeitgleich hatte die BEG (Bayerische Eisenbahngesellschaft) zusammen mit der DB eine verbindliche Projektbeschreibung unterschrieben,

in der die zusätzliche Querung in Form eines Fußgängerstegs festgelegt wurde. Weitere Vorgaben waren die barrierefreie Ausführung sowie Abgänge zu allen zwischenliegenden Bahnsteigen. Diese Vereinbarung stellt die Grundlage für die weiteren Planungen und die Realisierung dar, die der DB obliegt.

Im August 2016 verkündete der Münchner Merkur, dass die Staatsregierung der DB angeboten hat, 90% der Kosten der Vorplanung zu übernehmen. In der Rahmenvereinbarung zwischen der Landeshauptstadt München und DB Station&Service vom November 2016 wurde auch festgehalten, dass die Querung geprüft werden soll und dass die DB bereits mit dem Freistaat über die anteilige Kostenübernahme der HOAI-Leistungen (Leistungen nach Honorarordnung für Architekten und Ingenieure) „Grundlagenermittlung“ und „Vorplanung mit Kostenschätzung“ verhandelt.

Passiert ist bis Juli 2018 tatsächlich noch nichts. Es wurden weder die Leistungen beauftragt, noch zur Vergabe ausgeschrieben, noch wurden eigene Grundlagen für das weitere Vorgehen erarbeitet. Man befindet sich immer noch in einer Art „Brainstormingphase“ vor der eigentlichen Vorplanung. Offen kommuniziert wurde auch, dass ein „zügiger“ Baubeginn dieses Teilprojektes gar nicht erwünscht sei, da es in der momentanen Planung der Baustellenlogistik keinen Platz mehr findet. Dies bedeutet, dass selbst bei positivem Ausgang der Vorplanungen und vor allem der anschließenden Finanzierungsfrage ein Baubeginn erst nach Fertigstellung der eigentlichen Bahnhofsjprojekte erwogen wird.

Bei verschiedenen Diskussionen konnte man allerdings den Eindruck gewinnen, dass DB Station&Service möglicherweise den Steg gar nicht möchte, da er einen Teil der Bahnkunden an den wichtigsten Einzelhandelsflächen vorbeischiebt. Und das obwohl niemand mehr die Nützlichkeit dieser Querung in Frage stellt, zumal auch eine Machbarkeitsstudie der BEG diesem Projekt ein sehr positives Nutzen-Kosten Verhältnis bescheinigt.

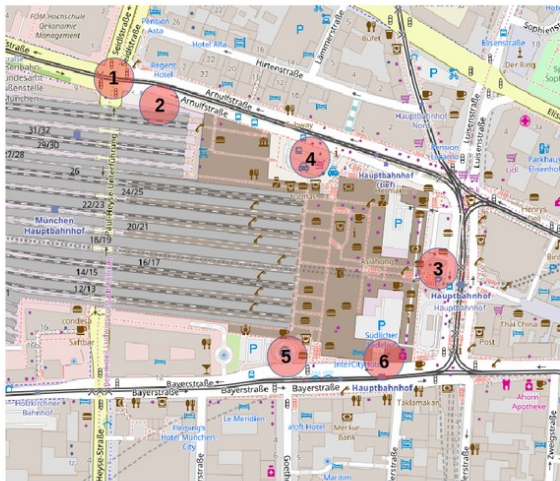
Um hier schnellstmöglich gegenzusteuern, hat PRO BAHN noch Ende Juli Briefe an die zuständige Staatsministerin für Verkehr, Ilse Aigner, sowie an die Landtagspräsidentin Barbara Stamm und an alle Mitglieder des Wirtschafts- und Verkehrsausschusses geschrieben, mit der Bitte, Druck auf die DB auszuüben.

Leider ist dieses Projekt (mal wieder) kein Selbstläufer. Weiterer öffentlicher Druck ist unerlässlich, um die DB zu zwingen im Sinne ihrer (Bahn)kunden zu handeln.

Fahrradstellplätze

DB Station&Service wird 360 Fahrradstellplätze errichten, um der Stellplatzsatzung der Landeshauptstadt gerecht zu werden. Hierbei handelt es sich natürlich nur um die Bereitstellung von Stellplätzen aufgrund der Einzelhandelsflächen und nicht etwa für Bahnreisende, welche das Rad zur Anfahrt nutzen. Dafür

fühlt sich die DB seit der Bahnreform nicht mehr zuständig und verweist wiederum auf die Stadt München. Die gab unlängst das Ziel vor, 3000 Fahrradstellplätze rund um den Hauptbahnhof bereitzustellen. Angesichts der momentanen knapp 500 Plätze ein Fortschritt – der eigentliche Bedarf dürfte aber heute schon wesentlich höher liegen und eine Verkehrswende würde sicher einen Bedarf im fünfstelligen Bereich hervorrufen. Dass dies keine Utopie sein muss, zeigt das Beispiel der Niederlande, wo bereits heute Anlagen mit über 10.000 Fahrradstellplätzen an Bahnhöfen geplant sind.



*Lage der geplanten Fahrradabstellplätze rund um den Münchner Hauptbahnhof
(Karte OpenStreetMap mit Ergänzungen von Harald Nikolisin).*

Da die Planung und Realisierung seitens der Stadt erfolgt, ist man hier aber im Gegensatz zur Bahnsteigquerung freilich schon weiter. Fest steht, dass sowohl neben Gleis 36 (Abbildung, Standort 2) ein Fahrradparkhaus entstehen wird als auch an die Kreuzung Arnulfstraße/Paul-Heyse-Unterführung (Abbildung, Standort 1) eine unterirdische Fahrradabstellanlage kommen wird.

Desweiteren ist man mit der MVG im Gespräch, am Standort des bisherigen Parkhauses (Abbildung, Standort 3) eine unterirdische Fahrradabstellanlage zu errichten. Weitere Standorte wären die derzeitigen Bunkeranlagen unterhalb der Taxisstände am Nord- und Südausgang, wo aber zumindest letztere mit der geplanten U9 kollidieren könnte und zudem recht kostspielig ist, sowie der Standort des ersten Untergeschosses am Eingang U4/5 in der Bayerstraße (Abbildung, Standort 6), welcher aber auch mit zahlreichen Problemen behaftet ist.

Alternativ denkt man auch laut über eine teilweise Nutzung der Goethestraße als

Fahrradstellplatz nach, falls die Kosten der unterirdischen Anlagen nicht mehr darstellbar wären. Auch wenn hier die Gesamtanzahl noch nicht stimmt, ist zumindest ein Fortschritt und v.a. der Wille zur Realisierung erkennbar.

Harald Nikolisin

Herausgeber: PRO BAHN Bezirksverband Oberbayern e.V., Agnes-Bernauer-Platz 8, 80687 München; Telefon 089 / 53 00 31, Fax 089 / 53 75 66, <https://www.pro-bahn.de/oberbayern/>.

Verantwortliche Redakteure: Renate Forkel, Andi Barth; Lektorat: Helmut Lerche. Elektronisch ist die Redaktion über pbp-redaktion@muenchen.pro-bahn.de erreichbar, die 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. 02.09., So. 09.09., So. 16.09., So. 23.09. und So. 30.09.; Bad Endorf (09:55, 11:55, 15:20 und 17:20 Uhr) / Obing (8:55, 10:55, 14:20 und 16:20 Uhr); **Touristikverkehr auf der Lokalbahn Endorf-Obing mit VT 26**; Info: <https://www.leo-online.org/> und Tel. 0151/2020 7626
- Mi. 05.09. 18:30 Uhr; Bad Reichenhall, „Hotel Axelmannstein“, Salzburger Str. 2-6; **Monatstreffen** des Verkehrsforums Berchtesgadener Land; (offenes Treffen für alle, die sich informieren oder Probleme und Erfahrungen einbringen wollen); Info: <https://www.verkehrsforum-bgl.de/>.
- So. 09.09. 11–16 Uhr; Murnau, Bahnhofsvorplatz; **Besichtigungsmöglichkeit** der Denkmalslok E69 04 „Johanna“ mit Erläuterungen (Tag des offenen Denkmals). Info: <http://www.kuratorium-e6904.de>.
- Fr. 21.09. 19:00 Uhr; Laufen a.d. Salzach, Altes Rathaus (Rottmayrstr. 16); **Vortrag** von K. Bürger (PRO BAHN AK Walpertskirchen) und Dr. K. Bösenacker (Verkehrsforum BGL) „110 Jahre Bayerische Tauernbahn. Eine Strecke im Abseits – mit großer Zukunft?“ Veranstalter: Verkehrsforum Berchtesgadener Land; Info: <https://www.verkehrsforum-bgl.de/>.
- Mi. 03.10. 18:30 Uhr (trotz Feiertag); Freilassing, Schulungsraum im Bahnhofsgebäude; **Monatstreffen** des Verkehrsforums Berchtesgadener Land; Info: <https://www.verkehrsforum-bgl.de/>.
-

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.

Sa. 01.09. 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. 05.09. 19 Uhr; Geschäftsstelle; **Aktiventreffen**

Fr. 07.09. 19 Uhr; Geschäftsstelle; **Stadt- und Kreisgruppe München**

Do. 13.09. 19 Uhr; Rosenheim; „Flötzingler Bräustüberl“, Samerstraße 17, **Stammtisch der Stadt- und Kreisgruppe Rosenheim**; Info: Wolfgang Günther (080 62/4027), Günther Polz (080 63/7928)

Mi. 19.09. 19 Uhr; Geschäftsstelle; **Aktiventreffen**

Mo. 24.09. 19:30 Uhr; Augsburg, Zeughaus, Zeugplatz 4 (Hollsaal, Zugang durch Tür „Aufgang Treppe“); Augsburg/München **PRO BAHN-Treff Schwaben**; W. Kerler, ABB: „Modernisierung und erneute Zulassung von Zügen: Neue Antriebsstromrichter für einen Hochgeschwindigkeitszug“; 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. 26.09. ab 19:30 Uhr; München; Gasthaus „Klinglwirt“, Balanstr. 16 (Anfahrt: S-Bahn oder Tram bis Rosenheimer Platz); **Stammtisch**

Do. 27.09. 19 Uhr; Weilheim, GH Holzwurm, Münchner Str. 36; **Treffen der Kreisgruppe Weilheim-Schongau**; Info: Norbert Moy (n.moy@bayern.pro-bahn.de)

Fr. 05.10. 19 Uhr; Geschäftsstelle; **Stadt- und Kreisgruppe München**

Sa. 06.10. 12 Uhr; Wasserburg, „Café Central“, Herrengasse 5–7; **Stammtisch** der PRO BAHN Ortsgruppe Wasserburg; Info: siehe Termin am 01.09.

Mi. 10.10. 19 Uhr; Geschäftsstelle; **Aktiventreffen**

- Der Stammtisch der Ortsgruppe Wasserburg findet künftig nur noch monatlich jeweils am ersten Samstag des Monats statt.

Termine anderer Veranstalter siehe vorherige Seite.

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

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