

PRO BAHN *Post*

Rundbrief von PRO BAHN Oberbayern

Juni 2019



Nicht immer kommt die Tram so gut voran wie auf diesem Bild. PRO BAHN fordert, dass die Stadt München Maßnahmen gegen die Behinderung von Bus und Tram durch Falschparker ergreift. Bild: M. Wiegner

- Kurznachrichten – Seite 2
- Zweimal Express nach Puchheim: Exkursion am 7. Juni – Seite 4
- München Hbf: Neues von der Bahnsteigquerung – Seite 4
- Nahverkehrsplan München verfehlt politische Ziele – Seite 5
- Wanderung nach Wessobrunn – Seite 6
- ÖPNV – Die Lage in Bayern – Seite 8
- Odyssee im Ostbahnhof – Seite 8
- Renovierung der S-Bahn-Tunnelstationen – Seite 10

Kurznachrichten

Vorschläge zum Brennerzulauf

Im Rahmen der Trassenfindung für den deutschen Zulauf zum Brennerbasistunnel wurde Anfang Mai das Ergebnis einer Prüfung von Vorschlägen aus der Bevölkerung veröffentlicht. Von insgesamt 110 vorgeschlagenen Varianten wurden bisher 37 Vorschläge fachlich bewertet und davon sind elf geeignet, um im weiteren Auswahlverfahren mit berücksichtigt zu werden (<https://www.brennernordzulauf.eu/aktuelles.html>, Meldung vom 3. Mai).

Elektrisch von Reutte bis Pfronten

Während es im März in der Tiroler Tageszeitung hieß, die Außerfernbahn werde nur von Reutte bis Grenze Tirol/Bayern elektrifiziert, meldete das bayerische Verkehrsministerium am 1. Mai, dass der Freistaat Bayern die Oberleitung bis Pfronten-Steinach zahlt (<https://www.stmb.bayern.de/med/pressemitteilungen/pressearchiv/2019/29/index.php>). Eine Besonderheit dabei ist, dass die ÖBB-Infrastruktur AG auch die Arbeiten auf dem deutschen Streckenabschnitt zwischen der Staatsgrenze und dem Bahnhof Pfronten-Steinach übernimmt. Man ist aber wohl mit der Auftragsvergabe reichlich spät dran (wie die ÖBB mitteilt, soll in Österreich die Oberleitung bereits Ende 2019 fertig sein), so dass der elektrische Betrieb im Personenverkehr eventuell erst Mitte des nächsten Jahrzehnts starten kann, was von den lokalen PRO BAHN-Vertretern kritisiert wird.

Westbahn nach München – neue Tickets und noch mehr Verspätung

Zusätzlich zum Guten-Tag-Ticket-West als Tarifkooperation zwischen Meridian/BOB und der österreichischen Westbahn gibt es jetzt Westbahn-Einzelfahrkarten zwischen den Meridian-Haltebahnhöfen der Linie München-Salzburg sowie den Stationen der Westbahn (<https://www.meridian-bob-brb.de/de/meridian/tickets-meridian> unter „Mit der WESTbahn nach Österreich“). Wie dieser Seite zu entnehmen ist, wurde die Verlängerung von Westbahn-Zügen bis München noch einmal verschoben und soll jetzt im Herbst erfolgen.

PRO BAHN bei Verkehrsminister Scheuer

Bundesvorsitzender Detlef Neuss und der bayerische Landesvorsitzende Winfried Karg trafen am 10. Mai zu einem Gespräch mit Bundesverkehrsminister Andreas Scheuer zusammen. Die Themen waren breit gestreut und drehten sich um die perspektivische Weiterentwicklung des Verkehrssystems Eisenbahn. Unter anderem ging es um die Befreiung der Bahnfahrkarten von der Mehrwertsteuer, eine mögliche Verantwortung des Fernverkehrs durch einen bundesweiten Aufgabenträger und die fahrgastfeindlichen Vorschriften, die eine baldige Modernisierung von Bahnsteigen und Bahnsteigzugängen verhindern. Neuss und

Karg mahnten auch an, dass Vollsperrungen von Bahnstrecken aufgrund von Bauarbeiten nach Möglichkeit vermieden werden müssen. Ein Kernpunkt des Gesprächs war die weitere Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung für das Schienennetz der Deutschen Bahn AG, die derzeit verhandelt wird. PRO BAHN fordert, dass die inzwischen steigenden Finanzmittel des Bundes für die Eisenbahn auch über die derzeitige Legislaturperiode hinaus verstetigt werden.

Langsamer nach Norddeutschland

Vom 11. Juni bis zum 14. Dezember saniert die DB die Schnellfahrstrecke Hannover–Göttingen. Die Fernzüge werden umgeleitet, wobei es Fahrzeitverlängerungen von 20 bis 60 Minuten geben kann (<https://www.deutschebahn.com/pr-hamburg-de/aktuell/Bauarbeiten>, Meldung vom 22. Mai). Durch die teilweise Verdrängung des Regional- und S-Bahn-Verkehrs auf der Leinetalstrecke kommt es dort zu Fahrplanänderungen und Zugausfällen.

Verkehrswende und Baustellenkoordination in München

Nachdem die Münchner und Besucher der Stadt kürzlich durch das koordinierte Vorgehen der DB bei der Sperrung der S-Bahn-Stammstrecke und der MVG am Sendlinger Tor gequält wurden und an den beiden darauffolgenden Wochenenden Pendelzüge mit abweichenden Abfahrtsgleisen/-bahnsteigen auf der U1/U2 genießen können, geht es ab 19. Juni dann über den Feiertag und an den Folgewochenenden mit Pendelverkehr auf der U3/U6 weiter. Und für den August arbeiten MVG und DB daran, dass die drei Sperrungen der S-Bahn-Stammstrecke und die Einschränkungen im U1/U2-Verkehr sich so richtig gut „ergänzen“. Durch die entfallenden Halte der S-Bahn werden noch mehr Fahrgäste als sonst durch die Innenstadt gelotst, müssen sich mit den Fußwegumleitungen am Hauptbahnhof plagen und verlieren dann weitere Zeit durch zusätzliche Umsteigevorgänge aufgrund der U-Bahn–Baufahrpläne. Die Politik schaut zu und redet von „Verkehrswende“.

20 Jahre BAG-SPNV

Die Bundesarbeitsgemeinschaft der Aufgabenträger im Schienenpersonennahverkehr (BAG-SPNV) wird 20 Jahre alt. Auch Fahrgastverband PRO BAHN gratuliert – persönlich in Person von Karl-Peter Naumann sowie in einer Medienmeldung (https://www.pro-bahn.de/presse/pm_bv_show.php?id=34). PRO BAHN betont die gute Zusammenarbeit, äußert aber auch Wünsche in Richtung mehr Mitspracherechte für Fahrgäste. In vielen Runden zu Bahn- und ÖPNV-Themen sitzen Politiker und Experten zusammen, die mehr oder minder weit entfernt vom Fahrgastalltag sind. Es ist immer noch viel zu selbstverständlich über die Probleme von Bus und Bahn zu sprechen, ohne dass die Fahrgäste selber an der Diskussion beteiligt werden.

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

7. Juni 2019: Exkursion vom Münchner Norden in den Westen

Zweimal Express nach Puchheim

Seit Dezember 2018 verkehrt im Münchner Norden die Expressbuslinie X50. Und seit Ende April trifft sie in Moosach (fast) auf die neue Expressbuslinie X80 nach Puchheim. Wie die beiden Linien so funktionieren und was das „fast“ im vorherigen Satz zu bedeuten hat, wollen wir auf einer Exkursion am Freitag dem 7. Juni erkunden.

Losgehen soll es an der Haltestelle „Alte Heide“ mit dem Bus um 18.09 Uhr bzw. bei Verspätungslage mit dem ersten Bus nach 18.05 Uhr. Also bitte gegen 18 Uhr vor Ort sein und beachten, dass die X50-Haltestelle nördlich des U-Bahnhofs auf der anderen Seite der Kreuzung in der Ungererstraße liegt (Umgebungsplan: https://www.mvg.de/aushangfahrplan/P8_H_AH_0.pdf).

Zustieg ist natürlich auch an allen Zwischenhaltestellen möglich. In Moosach nehmen wir uns etwas Zeit und fahren um 18.53 Uhr mit der Linie X80 nach Puchheim. In Puchheim planen wir einen gemeinsamen Gaststättenbesuch („italienisch“) mit Abschlussdiskussion. Da wir in der Gaststätte reservieren möchten, benötigen wir eine **Anmeldung bis zum 4. Juni 2019** (bitte per E-Mail an e.lauterbach@gmx.de). Auch ohne Gaststättenbesuch ist eine Anmeldung hilfreich, aber nicht erforderlich.

Um die passende Fahrkarte muss sich jeder selber kümmern. Puchheim liegt in der ersten Außenraumzone des MVV-Tarifs; die MVV-Auskunft berechnet ab der Innenraumgrenze in Lochhausen nur den Kurzstreckentarif. Für die Rückfahrt nach München bietet die S4 bis mindestens 22.38 Uhr einen 20-Minuten-Takt.

Fahrplan X50: <https://www.mvg.de/dam/mvg/minifahrplaene/2019/expressbus/mvg-miniplan-bus-x50.pdf>

Fahrplan X80: <https://www.mvg.de/dam/mvg/minifahrplaene/2019/expressbus/mvg-miniplan-bus-x80.pdf>

Edmund Lauterbach

Neues von der Bahnsteigquerung am Münchner Hauptbahnhof

Auch wenn es lange Zeit nicht danach aussah: DB Station&Service plant derzeit an der zusätzlichen Bahnsteigquerung am Münchner Hauptbahnhof, wie PRO BAHN bei einem Gespräch mit Vertretern von DB und BEG erfahren konnte.

Knackpunkt der Planung sind die beiden Zugangsbauwerke für den Steg an Gleis 11 bzw. Gleis 26. Beim südlichen Zugang ist ein privates Grundstück betroffen, was die Umsetzung sicher nicht vereinfachen wird.

Der Steg soll so positioniert werden, dass er innerhalb der bestehenden denkmalgeschützten Hallenüberdachung liegt und somit überdacht ist. Der Freistaat hat zudem entschieden, dass alle Zugänge barrierefrei, also mit Aufzügen ausgestattet werden. In der zweiten Jahreshälfte 2020 soll die Vorplanung für die beiden Zugangsbauwerke abgeschlossen sein. Alle Beteiligten möchten anschließend die Umsetzung der Stegverbindung vorantreiben und streben eine Fertigstellung sogar noch vor Vollendung des Bahnhof-Umbaus an.

2016 hatte der Bayerische Landtag die Petition von PRO BAHN aus dem Jahr 2015 für eine zusätzliche Bahnsteigquerung befürwortet und der DB AG Mittel für die Vorplanung bereitgestellt. Untersuchungen hatten dem Vorhaben einen hohen Nutzen bescheinigt, weil die Fußwege für umsteigende Fahrgäste zum Teil drastisch verkürzt werden können.

Norbert Moy

PRO BAHN-Stellungnahme zum Nahverkehrsplan Stadt München

Nahverkehrsplan verfehlt politische Ziele

Der Nahverkehrsplan (NVP) ist ein wichtiges Instrument für die Gestaltung des ÖPNV. Der derzeit gültige Nahverkehrsplan der Stadt München stammt aus dem Jahr 2003 mit Fortschreibungen aus den Jahren 2011 und 2015. Die Stadt München will derzeit ihren Nahverkehrsplan an die aktuellen Gegebenheiten anpassen. Das Referat für Stadtplanung und Bauordnung wurde damit beauftragt, zunächst den Teil „Qualitätsstandards“ zu aktualisieren. Anschließend soll der Teil mit den Infrastrukturvorhaben überarbeitet werden. Nach der Vorstellung des Entwurfs zum Teil Qualitätsstandards wurden die Bezirksausschüsse, Fahrgast- und Behindertenverbände sowie Kammern und Gewerkschaften angehört. Mitte 2019 soll die Fortschreibung dieses Teils dem Stadtrat vorgelegt werden.

Auch PRO BAHN Oberbayern hat zum vorliegenden Entwurf zum Teil „Qualitätsstandards“ Stellung genommen. PRO BAHN kritisiert, dass die Kriterien viel zu wenig mutig sind. Beispielsweise sollen Störungen von Bus und Tram durch Falschparker auch künftig passiv hingenommen werden. Aussagen aus dem Entwurf wie „Busse und andere im Straßenraum geführte Verkehrsmittel . . . können dieser Anforderung (d. Red.: an die Pünktlichkeit) jedoch nicht immer gerecht werden, weil sie unter anderem Behinderungen durch den MIV ausgesetzt sind“ sind zu fatalistisch. Hier muss dringend nachgebessert werden. Zielvorgabe muss sein, die Zustände so zu ändern, dass Behinderungen der deutlich effektiveren öffentlichen Verkehrsmittel immer weiter reduziert werden. Um die Behinderungen durch Falschparker zu verringern, sollte die MVG kurzfristig mit der Verfolgung von Verkehrsordnungswidrigkeiten beliehen werden.

Die Stadt hält es schon für „günstig“, wenn MVV-Nutzer eineinhalb mal so lan-

ge brauchen wie Autofahrer. Wenig überraschend sieht man im NVP-Entwurf somit auch keinen Handlungsbedarf bezüglich der Reisezeiten. Ähnliches gilt auch beim Taktangebot – hier wird im Entwurf im Wesentlichen der heutige Ist-Zustand gefordert. Damit ergibt sich auch wenig Handlungsbedarf. So überrascht es nicht, wenn es dann mit der Verkehrswende nichts wird.

PRO BAHN fordert in seiner Stellungnahme, die Qualitätsstandards durchgängig zu verschärfen. Aufbauen müssen diese unter anderem auf dem Beschluss des Stadtrats nach dem erfolgreichen Bürgerbegehren, den Anteil des Umweltverbands am Modal Split bis 2025 auf mindestens 80 Prozent zu erhöhen. Daraus folgt, dass die Fahrgastzahlen im MVV um 56 Prozent steigen müssen. Der vorgelegte Entwurf zum Teil „Qualitätsstandards“ des Nahverkehrsplans der Stadt München verfehlt nach Meinung von PRO BAHN München die vom Stadtrat beschlossenen Ziele für die Verkehrsentwicklung.

Die dazu notwendigen Qualitätsverbesserungen bei Liniennetz, Angebotsstruktur, Zuverlässigkeit, Umsteigewege usw. sind im NVP-Entwurf nicht ausreichend abgebildet. Und damit die neuen Fahrgäste auch Platz haben, wären deutlich mehr Fahrten im MVV erforderlich als im Entwurf vorgesehen. Bei Express-Bus, Metro-Bus, Tram, U-Bahn und S-Bahn ist mindestens ein 10-Minuten-Takt auch abends und am Wochenende nötig – teilweise auch deutlich dichter.

Ein massiver Ausbau der MVV-Infrastruktur ist überfällig. Hier muss die Stadt auch neue Wege gehen, effizienter planen und sich selbst intern besser abstimmen, sowie baufähige Projekte auch tatsächlich zum Bauen bringen. Der überlange Planungsprozess für die Westtangente ist mehr als nur abschreckend.

Wichtig ist: es muss bald etwas passieren. Nur auf wenige neue U-Bahn-Strecken als Allheilmittel zu setzen ist teuer, aber ohne ausreichende verkehrliche Wirkungen. Der Ausbau muss insbesondere auch den kurzfristigen Bau von Busspuren für Metro- und Expressbusse sowie neue Tramstrecken umfassen.

Die komplette Stellungnahme (mit weiteren Details und Berechnung der nötigen Verkehrsmenge) ist im Internet unter https://www.pro-bahn.de/muenchen/stellungnahme-nahverkehrsplan-muenchen-qualitaet_20190415.pdf verfügbar.

Andreas Barth

Wanderung nach Wessobrunn

Am Ostersonntag haben wir eine Wanderung von Dießen nach Wessobrunn unternommen. Während der Weg interessant ist und bei gutem Wetter auch einige schöne Alpenblicke verheißt, ist doch die Rückfahrt von Wessobrunn nach München mit öffentlichen Verkehrsmitteln eine Herausforderung, da an Sonn- und

Feiertagen kein Busbetrieb ist und an Samstagen nur zwei Buspaare zwischen Landsberg und Weilheim verkehren.

Sehen wir uns erst einmal den Busfahrplan an Samstagen an. Während Landkreise wie Fürstenfeldbruck und Starnberg schon längst auf allen Buslinien Taktverkehre eingeführt haben, kann bei zwei Bussen pro Richtung und Tag vom Taktverkehr keine Rede sein. Von Weilheim nach Landsberg am Lech verkehrt ein Bus um 6.27 Uhr morgens und ein weiterer Bus um 14.00 Uhr. Bei einer Fahrzeit von einer guten Stunde erreicht der Bus um 7.30 Uhr bzw. um 15.04 Uhr Landsberg. Leider ist nicht erkennbar, wo der Bus Anschluss an den Zug haben soll, am Start- und Zielpunkt hat der Fahrgast jeweils etwa eine Viertelstunde Übergang vom Zug bzw. auf den Anschlusszug.

Beim Rückweg von Landsberg nach Weilheim ist jedoch klar erkennbar, dass die Fahrplanmacher erwarten, dass im Wesentlichen in Landsberg umgestiegen wird, da dort Übergangszeiten von jeweils 7 Minuten auf die um 10.20 Uhr und 16.20 Uhr abfahrenden Busse eingeplant sind. Das bedeutet allerdings, dass der Bus Weilheim zu einem Zeitpunkt erreicht, an dem kurz zuvor die Anschlusszüge abgefahren sind, so dass Übergangszeiten von 26 bzw. 28 Minuten in Weilheim bestehen, was natürlich in keinster Weise attraktiv ist.

Nachdem wir gegen 16 Uhr Wessobrunn erreicht hatten, konnten wir sogar noch einkehren und einen kurzen Blick in das Kloster werfen, bevor wir uns rechtzeitig an die Haltestelle stellten, um den einzigen Bus nach Weilheim nicht zu verpassen. Nachdem ich die Hoffnung schon fast aufgegeben hatte, dass der Bus noch kommt, erschien mit 12-minütiger Verspätung der Linienbus nach Weilheim (eine elektronische Anzeige, wann der Bus kommt, gibt es leider nicht). Wir waren die einzigen Fahrgäste, zu unserer Überraschung stieg in Wessobrunn Ortsmitte noch ein weiterer Fahrgast zu. Wir erreichten Weilheim fast pünktlich, so dass wir mehr als 20 Minuten Umsteigezeit hatten, bevor der nächste Zug um 17.49 Uhr nach München abfuhr.

Alles in allem war dieser Ausflug auch ein Abstecher in die schon längst vergessene Zeit der 70-er Jahre, in der vorab Fahrpläne studiert werden mussten, bevor man einen Ausflug auf das Land mit dem ÖPNV machte. Der Fahrplan der Buslinie Weilheim–Wessobrunn und wahrscheinlich auch anderer Buslinien im Landkreis Weilheim-Schongau hinkt dem, was wir aus den Landkreisen Starnberg und Fürstenfeldbruck kennen, um Jahre, wenn nicht Jahrzehnte hinterher. Hier ist erkennbar, dass Bayern abseits der Schiene vielfach mit dem ÖPNV kaum erreichbar ist. Für die Fahrplanmacher besteht hier noch ein großes Verbesserungspotential, und es kann nur gehofft werden, dass die notwendigen Verbesserungen im ÖPNV auch in Angriff genommen werden.

Frank Lipke

ÖPNV – Die Lage in Bayern

In der PRO BAHN Post vom letzten November hatten wir auf eine Studie des Bundesinstituts für Bau-, Stadt- und Raumforschung (BBSR) aufmerksam gemacht, die versucht, die regionalen Unterschiede der Angebotsqualität des Öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV) zu bewerten. Die beigelegte Karte ließ damals schon erkennen, dass Bayern schlecht abschneidet (<https://www.bbsr.bund.de/BBSR/DE/Home/Topthemen/2018-oev-erreichbarkeit.html>).

Das bestätigt nun auch die Allianz pro Schiene, die auf Basis aktuellerer Fahrplandaten (2018) Bayern auf dem vorletzten Platz sieht (<https://www.allianz-pro-schiene.de/presse/pressemitteilungen/schweinfurt-bei-bahn-und-bus-auf-platz-eins/>). Obwohl mit Schweinfurt eine bayerische Kommune das Ranking der Erreichbarkeit von Bus und Bahn anführt, liegen die schlechtesten fünf Landkreise allesamt in Bayern (https://www.allianz-pro-schiene.de/wp-content/uploads/2019/05/190521_erreichbarkeit_top10_flop10.pdf).

Der Landkreis Freyung-Grafenau bildet mit Abstand das Schlusslicht – es ist lange überfällig, dass der Freistaat den Regelverkehr auf der Iltalbahn bestellt, damit hier die Schiene ein besseres Grundgerüst für den ÖPNV bildet. Aber auch die bayerische Landeshauptstadt München liegt nur auf Platz 24 – deutlich hinter Großstädten wie Frankfurt, Mainz, Kassel oder Bonn (siehe auch Artikel auf S. 5 in diesem Heft).

Edmund Lauterbach

Odyssee im Ostbahnhof

Natürlich hätte ich mich oben auf dem Bahnsteig einmal umschauen können, statt einfach die erste Treppe hinunter in die nächstbeste Unterführung zu rennen. Und außerdem – so höre ich schon im Geiste die Stimme eines ganz bestimmten PRO BAHN-Kollegen – sollte man sich doch, nachdem man über 30 Jahre im 50 km-Umkreis von München gelebt hat, am Ostbahnhof auskennen, selbst wenn man immer in der westlichen Hälfte gewohnt hat. Oder sich rechtzeitig informieren ... Aber wenn ich in Pasing umsteigen will, brauche ich auch keinen Bahnplan.

Aber von Anfang an: Ich möchte von Weilheim nach Mühldorf zum Bahnhofsfest „25 Jahre Südostbayernbahn“. Der Übergang von der Werdenfelsbahn zum Zug nach Mühldorf am Münchner Hauptbahnhof beträgt etwa 40 Minuten, also überlege ich, ob ich in der Geschäftsstelle noch etwas zusätzliches Infomaterial für den PRO BAHN-Infostand mitnehmen kann. Mit der Tram von Pasing zum Agnes-Bernauer-Platz, schnell etwas Material einsammeln, dann zur S-Bahn nach Laim. Wenn ich dort noch die S3 um 11.56 Uhr zum Ostbahnhof erreiche,

dann könnte es klappen. Die Umsteigezeit in München Ost ist knapp, sollte aber ausreichen, um von Gleis 4 zu Gleis 11 zu gelangen.

Schwer bepackt eile ich also zur S-Bahn-Station und kann gerade noch an der letzten Tür in die S3 einsteigen. Fast pünktlich erreicht diese Gleis 4 am Ostbahnhof. Schnell runter in die Unterführung – aber wo geht es zu Gleis 11? Die Unterführung erschließt nur die Gleise 1 bis 8 für die S-Bahn. Irgendwelche Hinweisschilder zu weiteren Gleisen sind von meinem Standort aus nicht zu sehen. Also gehe ich vor in die „Bahnhofshalle“, da wird es schon einen Hinweis geben. Fehlanzeige. Eine Bankfiliale, Läden, diverse Imbissstände, ein Tunnel nach links, der zur U5 und zum Orleansplatz führt und einer nach rechts, d.h. in östliche Richtung. Der sollte doch zu der zweiten Bahnsteigunterführung führen, trotz des fehlenden Hinweises auf irgendwelche Gleise oder Züge des Regionalverkehrs. Den Hinweisschildern zufolge geht es hier zum Werksviertel, zum Reisezentrum, zum WC und zu Bus, Tram, Taxi und S-Bahn. Aber keinerlei Hinweise auf den Regionalverkehr oder die Gleise 11 bis 14.

Nachdem ich ein Stück gelaufen bin, komme ich zu einer Abzweigung nach links. Immer noch kein Hinweis auf Regionalverkehr oder die Gleise 11 bis 14. Verunsichert kehre ich um und beschließe, es lieber doch mit dem Weg über den Bahnsteig zu versuchen. Tatsächlich, ganz hinten bei Gleis 8 entdecke ich am Treppenaufgang neben einer riesigen Autoreklame ein eher unscheinbares Schild „11 – 14 über den Bahnsteig / DB AutoZug“. Also nichts wie rauf, meinen Zug nach Mühlendorf sehe ich von hier aus schon auf Gleis 11 stehen, und runter in die richtige Unterführung. Als ich Gleis 11 erreiche, fährt der Zug gerade ab.

Jetzt habe ich eine Stunde Zeit, mir die Beschilderung im Ostbahnhof genauer anzusehen. Oben auf den Bahnsteigen finden sich Schilder, die auf den Zugang zu den Gleisen 11 bis 14 hinweisen. Sehr viele an den Gleisen 5 und 6, nicht ganz so viele an den Gleisen 3 und 4. Die Mehrzahl ist parallel zur Bahnsteigkante ausgerichtet. Und direkt an der „richtigen“ Treppe ist jeweils ein Schild. Unten in der westlichen Unterführung ist das erwähnte Schild an Gleis 8 jedoch das einzige. Eine Beschilderung „Zugang zu Gleis 11 – 14 über die Bahnsteige“ an den Aufgängen zu den anderen Bahnsteigen wäre hier nützlich gewesen.

Ich gehe von der westlichen Unterführung nach links bis zum Abzweig zur U5. Wie sieht es denn aus, wenn man von der U5 zum Regionalverkehr umsteigen möchte? Am Abzweig findet man tatsächlich ein kleines Piktogramm mit dem auf Zugverkehr hinweisenden Lok-Symbol. Ich folge dieser Beschilderung Richtung Osten, komme an der westlichen Bahnsteigunterführung vorbei, und gehe weiter, an den diversen Geschäften und Imbissen entlang bis zum DB Reisezentrum. Hinweise auf die S-Bahn gibt es immer wieder, aber weit und breit kein Hinweis auf den Regionalverkehr.

Neben dem Reisezentrum befinden sich Fahrscheinautomaten. Wenn ich so weit

gekommen wäre, dann hätte ich vermutet, dass ich wohl auf dem richtigen Weg bin. Und da ist sie dann auch, die östliche Bahnsteigunterführung. Ich gehe hinein und – Wahnsinn! – auf der Höhe von Gleis 1 sehe ich das erste Schild „3 – 14“. Na toll, hier braucht man das eigentlich nicht mehr.

Nun kann man zwar auf dem Standpunkt stehen, ich hätte das wissen müssen. Aber es kann ja auch einmal sein, dass jemand im Ostbahnhof umsteigen möchte, der wirklich ortsfremd ist. Da wären ein paar auf die Gleise 11 bis 14 hinweisende Schilder auf der Höhe der westlichen Bahnsteigunterführung und in derselben schon sehr hilfreich.

Es gibt zwar, z.B. von Seiten der Südostbayernbahn, die Forderung, die westliche Unterführung zu verlängern und so die Gleise 11 bis 14 besser erreichbar zu machen. Aber da bis dahin bestimmt noch viele Jahre vergehen, würden in der Zwischenzeit ein paar zusätzliche Hinweisschilder den nicht ortskundigen Fahrgästen das Leben schon erleichtern.

Renate Forkel

Renovierung der S-Bahn-Tunnelstationen

Ein Artikel der Süddeutschen Zeitung (SZ) befasst sich mit der Renovierung der Tunnelstationen der S-Bahn. Die Inhalte des SZ-Artikels findet man auch in einer Werbebroschüre der DB (http://cms.bahnausbau-muenchen.de/files/downloads/Muc_uPVA_S-Bahn/DB_Flyer_SBahn_MUC_0810_web.pdf).

Was allerdings bei der SZ unbemerkt blieb, ist, dass das schon seit 2007 geschieht. Damals hat man schon einmal die Deckenverkleidung abgenommen, was zur Folge hat, dass Folienballons leichter an die Oberleitung kommen. Für alle, die sich nicht erinnern, vor 2007 sah das am Marienplatz so aus:



S-Bahnstation Marienplatz vor 2007 (Bild: E. Lauterbach)

Nach einem Text von Edmund Lauterbach

PRO BAHN bei Facebook und Twitter:

<https://www.facebook.com/pro.bahn/>, https://twitter.com/PRO_BAHN

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, Matthias Wiegner. 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 15 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, nach einem Monat allgemein frei verfügbar.

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. 02.06., So. 09.06., So. 16.06., Do. 20.06., So 23.06. und So. 30.06.; Bad Endorf (09:55, 11:55, 15:20 und 17:20 Uhr) / Obing (08:55, 10:55, 14:20 und 16:20 Uhr); **Touristikfahrten mit VT 26** auf der Lokalbahn Endorf–Obing; Info: <https://www.leo-online.org/>, <https://chiemgauer-lokalbahn.com/> und Tel. 0151/2020 7626.

Mi. 05.06. 18:30 Uhr; Bad Reichenhall, „Hotel Axelmannstein“, Salzburger Str. 2-6; **Monatstreffen** des Verkehrsforums Berchtesgadener Land: Jahresmitgliederversammlung mit Beschluss zur Satzungsänderung (offenes Treffen für alle, die sich informieren oder Probleme und Erfahrungen einbringen wollen); Info: <https://www.verkehrsforum-bgl.de/>.

Di. 18.06. 18:30 Uhr; München, TU München, Vorhoelzer Forum, 5. Stock, Arcisstr. 21; **Vortrag** in der Reihe „Der öffentliche Verkehr in der digitalen Stadt“: Dr. Tom Kirschbaum, door2door, Berlin: „Smarte Lösungen für die öffentliche Mobilität der Stadt“ Veranstalter: Münchner Verkehrsgesellschaft u. Lehrstuhl für Raumentwicklung, TU München; Info: <http://www.re.ar.tum.de/vortragsreihe-verkehr/>.

Mi. 03.07. 18:30 Uhr; 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 (aktuelles Lokal siehe unten).

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

Sa. 01.06. 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. 05.06. 19 Uhr; Geschäftsstelle; **Aktiventreffen**

Fr. 07.06. **18 Uhr**; „Alte Heide“, Abfahrthaltestelle Linie X50; **Exkursion der Regionalgruppe München** mit X50 und X80 nach Puchheim, anschließend Gaststättenbesuch; Anmeldung erwünscht, bei Gaststättenbesuch erforderlich; Info und Anmeldung: e.lauterbach@gmx.de.

Do. 13.06. 19 Uhr; Rosenheim; „Flötzinger Bräustüberl“, Samerstraße 17, **Stammtisch der Stadt- und Kreisgruppe Rosenheim**; Info: Wolfgang Günther (080 62/4027), Günther Polz (080 63/7928)

Mi. 19.06. 19 Uhr; Geschäftsstelle; **Aktiventreffen**

Mo. 24.06. 19:30 Uhr; Augsburg, Zeughaus, Zeugplatz 4 (Hollsaal, Zugang durch Tür „Aufgang Treppe“); **PRO BAHN-Treff Schwaben**; Vortrag von Dr. W. Casazza, Stadtwerke Augsburg; 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. 26.06. ab 19:30 Uhr; München; Gasthaus „Klinglwirt“, Balanstr. 16 (Anfahrt: S-Bahn oder Tram bis Rosenheimer Platz); **Stammtisch**

Do. 27.06. 19 Uhr; Weilheim, GH Holzwurm, Münchner Str. 36; **Treffen der Regionalgruppe Oberland**; Info: Norbert Moy (n.moy@bayern.pro-bahn.de)

Mi. 03.07. 19 Uhr; Geschäftsstelle; **Aktiventreffen**

Fr. 05.07. 19 Uhr; Geschäftsstelle; **Regionalgruppe München**.

Sa. 06.07. 12 Uhr; Wasserburg, „Café Central“, Herrengasse 5–7; **Stammtisch** der PRO BAHN Ortsgruppe Wasserburg; Info: siehe Termin am 01.06.

- Anstelle des monatlichen Treffens der Stadt- und Kreisgruppe München findet am 7. Juni eine Exkursion mit den Buslinien X50 und X80 statt (siehe oben). Beginn 18 Uhr.

Termine anderer Veranstalter siehe vorherige Seite.