

PRO BAHN *Post*

Rundbrief von PRO BAHN Oberbayern

August 2019



Triebwagen der DB und des Nördlinger Eisenbahnmuseums in Wassertrüdingen. Während die Fahrten der DB anlässlich der Landesgartenschau vom Land Bayern bestellt wurden, müssen Eisenbahnmuseum und BayernBahn die Kosten für die Fahrten von Nördlingen nach Wassertrüdingen vollständig selbst erwirtschaften.
Bild: T. Stenzel

- Kurznachrichten – *Seite 2*
- Wasserburg: Berufungsklage zurückgewiesen – *Seite 3*
- Zwei Geschwindigkeiten beim Bahnausbau – *Seite 4*
- PRO BAHN fordert Entlastungsgleis für Weilheim – *Seite 6*
- Landesgartenschau: Fast eine Reaktivierung – *Seite 8*
- Fuchstalbahn Landsberg–Schongau – *Seite 10*

Kurznachrichten

Exkursionen der Regionalgruppe München am 2. August und 6. September

Im August und September führt die Regionalgruppe München anstelle des üblichen Treffens in der Geschäftsstelle jeweils eine Exkursion ins Münchner Umland durch. Wie bereits im letzten Heft angekündigt, geht es am 2. August mit dem X910 nach Weßling (Treffpunkt 17:30 „Klinikum Großhadern“, Abfahrtschaltstelle Linie X910, siehe auch S. 12). Am Freitag, dem 6. September, führt die Exkursion nach Unterschleißheim und Lohhof, wo die neue Buslinienführung und die umgebauten Bahnhöfe in Augenschein genommen werden. Abfahrt ist in Feldmoching ca. 17.20 Uhr (Buslinie 172) bzw. ca. 18 Uhr in Dachau (Buslinie 291). Am Ziel ist eine Abschlussdiskussion in einem Gasthaus vorgesehen. Nähere Informationen zu dieser Exkursion gibt es im nächsten Heft bzw. bei e.lauterbach@gmx.de (oder beim Stammtisch in München).

Umplanung 2. S-Bahn-Stammstrecke in München

Am 2. Juli trafen sich in München Ministerpräsident Söder, der Münchner Oberbürgermeister Reiter, Bundesverkehrsminister Scheuer und DB-Chef Lutz, um Änderungen bei der Planung der zweiten Münchner S-Bahn-Stammstrecke zu verkünden. Wesentlich dürfte eine Verlegung des Tunnelbahnhofs am Ostbahnhof vom Orleansplatz auf die Bahnhofsrückseite sein. Die DB nennt als Grund der Verlegung unter anderem eine Kapazitätserhöhung. Zugestimmt hat man auch der Integration des Verknüpfungsbauwerks mit der geplanten U-Bahnlinie U9 am Hauptbahnhof. Die verkündeten Pläne dienen als Begründung für die Verschiebung des Inbetriebnahmedatums der zweiten Stammstrecke von 2026 auf 2028. Mitte Juli wurde die Umplanung der 2. Stammstrecke im Bereich Haidhausen/Ostbahnhof sowie zum geänderten Flucht- und Rettungskonzept veröffentlicht (<https://www.sueddeutsche.de/1.4529904>, <https://www.2.stammstrecke-muenchen.de/optimierungen>).

Oberbayernweit Einschränkungen im Nahverkehr in den Sommerferien

Während der Sommerferien kommt es in ganz Oberbayern zu Einschränkungen beim Schienenverkehr aufgrund von Lokführermangel (z.B. <https://www.kreisbote.de/-12855482.html>) oder Bauarbeiten (z.B. https://www.suedostbayernbahn.de/so_bayern/view/aktuell/aktuell-ueb.shtml oder auch https://www.s-bahn-muenchen.de/s_muenchen/view/fahrplan/baustellen_stamm.shtml). Eine vollständigere Aufzählung würde leider definitiv den Rahmen sprengen.

Doch keine Westbahn nach München

Im November 2018 hatten wir über Pläne einer Kooperation Westbahn/Meridian mit durchgehenden Zügen München–Wien berichtet. Diese Pläne wurden bereits mehrfach verschoben. Da die Westbahn im Rahmen einer Neubeschaffung ihren

Fahrzeugpark und den Fahrplankontakt (vorläufig) auf etwa die Hälfte reduziert, sind auch die Pläne zur Ausdehnung der Fahrten auf die Strecke bis München für eine geraume Zeit obsolet geworden.

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

Wasserburger Altstadtbahn

Berufungsklage in 2. Instanz zurückgewiesen

Die Stilllegung der Wasserburger Altstadtbahn ist auch weiterhin nicht vom Tisch. Der Verwaltungsgerichtshof (VGH) Bayern hat die Klage des Konsortiums „Wasserburger Altstadtbahn GbR“ gegen den Stilllegungsbescheid des Freistaats Bayern für die Wasserburger Altstadtbahn zurückgewiesen. Der Freistaat hatte 2016 dem Stilllegungsantrag der Stadt Wasserburg, die die Bahntrasse erworben hatte, zugestimmt. Das von PRO BAHN geführte Konsortium zur Wiederbelebung der Altstadtbahn ist nun in zweiter Instanz gescheitert, eine Revision beim Bundesverwaltungsgericht in Leipzig ist aber möglich. Erst wenn die Urteilsbegründung vorliegt, wird das Konsortium eine endgültige Entscheidung treffen.

Dennoch lässt sich aus dem Verlauf der Gerichtsverhandlung ein Teilerfolg für das Konsortium ableiten. Das Gericht stellte gegenüber dem beklagten Freistaat Bayern klar, dass das Konsortium klageberechtigt ist und der §11 AEG eine „drittschützende Wirkung“ entfaltet. Diesen Sachverhalt hatten die Juristen der Landesrechtsanwaltschaft und der Stadt Wasserburg bislang hartnäckig negiert. Auch die Betriebspflicht für das Eisenbahn-Infrastrukturunternehmen (EIU) hatten die Anwälte zuletzt geleugnet. Das VGH stellte fest, dass mit der Gestellung von Personal für den Unterhalt der Strecke die Betriebsaufnahme gegeben ist und damit auch die Pflicht, die Strecke betriebsfähig vorzuhalten.

Offenbar haben aber noch andere Fragen, etwa zur Durchführung des Abgabeverfahrens nach §11 AEG, in interner Beratung zu einem negativen Urteil geführt.

Hört man gleichzeitig die aktuellen politischen Aussagen zur Förderung des Schienenverkehrs verwundert die Verbissenheit, mit der der Freistaat die Wiederherstellung der Altstadtbahn mitten im Speckgürtel Münchens bekämpft. Aber auch an anderen Orten (Ilztalbahn, Fuchstalbahn, Steigerwaldbahn) wird deutlich, wie krass Anspruch und Wirklichkeit bei unserer Verkehrspolitik auseinanderklaffen.

Norbert Moy

PRO BAHN bei Facebook und Twitter:

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

Österreich und Bayern – zwei Geschwindigkeiten beim Bahnausbau

Das österreichisch-bayerische Verhältnis ist bezüglich Verkehr etwas getrübt. Bayern und der bayerische Bundesinnenminister lassen zur Abwehr von Asylsuchenden die Grenzen wieder kontrollieren, was bei Bahn und Autofahrern gern zu Verspätung führt. Die Diskussion um den Transitverkehr in Tirol hat dieses Jahr für Durchfahrtsperren gesorgt. Und beim Bahnausbau für den künftigen Brennerbasistunnel steht man in Deutschland gleich mehrfach auf der Bremse.

Andererseits gibt es natürlich zahlreiche Verflechtungen, gemeinsam betriebene Eurocity-Züge und mit der Außerfernbahn eine österreichische Strecke, auf der der Personenverkehr der DB durchgeführt wird.

Neben dem Brennerzulauf zeigt aber auch die Außerfernbahn die unterschiedliche Geschwindigkeit des Bahnausbaus in Österreich und Bayern. Während die Österreichischen Bundesbahnen (ÖBB) und das Land Tirol seit Jahren darauf hinarbeiten, dass auch der Abschnitt westlich von Reutte elektrifiziert wird, erweckt die bayerische Staatsregierung den Eindruck, als sei sie bei diesem Thema eben erst aufgewacht. In Österreich will man die Oberleitung Ende 2019 in Betrieb nehmen; Bayern hat für das winzige Stück nach Pfronten erst jetzt mit der Planung begonnen und rechnet mit der Fertigstellung „in der ersten Hälfte des nächsten Jahrzehnts“.

Ähnliches zeichnet sich auch an der Grenze nach Oberösterreich ab. Für ein Sonderförderprogramm des Bundes zur Elektrifizierung von Güterverkehrsstrecken hat Bayern unter anderem den Abschnitt Mühlendorf–Simbach angemeldet. Zum einen konkurriert die Strecke aber mit zahlreichen anderen um die Berücksichtigung in diesem Programm, zum anderen läge eine Realisierung zeitlich natürlich deutlich hinter dem Streckenausbau München–Mühlendorf–Freilassing/Burghausen und anderen Maßnahmen aus dem Bundesverkehrswegeplan 2030 (dessen Umsetzung bezüglich Umfang und Zeithorizont auch fraglich ist).

Deutschland hinkt hinterher

Anders ticken die Uhren in Österreich: Dort wurde zwischen Bundesland und ÖBB eine „Infrastrukturoffensive Oberösterreich“ vereinbart, die unter anderem die Elektrifizierung der beiden Bahnstrecken zum deutschen Grenzbahnhof Simbach vorsieht. Man braucht keine Glaskugel, um vorherzusehen, dass die österreichische Oberleitung die Grenze viele Jahre früher erreichen wird als die deutsche.

Hintergrund des deutschen Schlamassels ist ein Zusammenhang, auf den die Allianz pro Schiene Jahr für Jahr hinweist: Während Österreich 218 Euro pro Kopf in die Schieneninfrastruktur investiert, waren es in Deutschland im Jahr

2018 gerade einmal 77 Euro. Selbst wenn man die erheblich höhere Einwohnerzahl Deutschlands berücksichtigt, ergeben sich in Österreich auch pro Kilometer des bestehenden Schienennetzes etwa das Zweieinhalbfache der deutschen Investitionen. Wie wenig uns die Versprechungen der Verkehrspolitik bringen, zeigte erst vor Kurzem ein Beitrag des Fernsehmagazins Kontraste: Einerseits sagt die Bundesregierung, dass bis 2025 weitere 1200 Kilometer des deutschen Schienennetzes elektrifiziert sein sollen, andererseits ist im Entwurf des nächsten Bundeshaushalts nur so viel Geld dafür eingeplant, dass es gerade einmal für sieben Kilometer pro Jahr reichen würde.

Zur oberösterreichischen Schienenoﬀensive gehört neben Strecken- und Stationsmodernisierungen auch der Ausbau des Großraumverkehrs um Linz, in dessen Rahmen unter anderem eine Neubaustrecke von Linz nach Pregarten und Gallneukirchen geplant ist. Ob hier später S-Bahnen oder Stadtbahnen fahren werden, scheint noch nicht ganz geklärt. Ähnliches gilt auch für die Mühlkreisbahn, die etwa bis zur Mitte in Kleinzell elektrifiziert werden soll. Hier könnte sich zukünftig zum Beispiel der Einsatz von Batterie-Oberleitungs-Hybridzügen für den oberen Teil der Strecke bis Aigen-Schlögl anbieten. Das Eisenbahnkreuz bei Ried im Innkreis soll nur zur Hälfte elektrifiziert werden. Zwischen Neumarkt-Kallham und Simbach ist elektrischer Betrieb geplant; die Strecke von Attnang-Puchheim nach Schärding bleibt ohne Oberleitung.

Was wäre, wenn ... ?

Was wäre, wenn die autozentrierte Verkehrspolitik beendet würde? Wenn man die Optionen, die die Schiene bietet, wirklich nutzen würde? Denken wir einmal entlang eines Beispiels etwas weiter. Die von Süden kommende Bahnstrecke aus Attnang-Puchheim und Ried trifft in Schärding auf die Hauptstrecke aus Wels, die nach Norden führend nach wenigen Kilometern das bayerische Passau erreicht. Und von Passau nach Norden gibt es eine weitere Strecke ohne Oberleitung: die Ilztalbahn.

Es wäre doch ein schönes europäisches Symbol, wenn es einen bestellten, grenzüberschreitenden Taktverkehr Attnang-Puchheim–Ried–Schärding–Passau–Waldkirchen–Freyung geben könnte. Es würden sich vielleicht sogar mehr geeignete Kandidaten bei einer gemeinsamen statt einer nur nationalen Ausschreibung des Verkehrs finden. Denkt man noch etwas europäischer, so fällt einem der Lückenschluss von Waldkirchen nach Haidmühle und zum tschechischen Bahnnetz in Nové Údolí ein. Durchgehende Züge von Österreich über Passau nach Český Krumlov und Prachatice könnten dann eine – nicht nur touristisch – interessante Option sein.

Aber klar: Solche Ideen sind gemessen am Handeln der politisch Verantwortlichen absolut utopisch. In Österreich kann man vielleicht über so etwas nachdenken, Bayern scheitert dagegen schon an kleineren Problemen wie Streckenreak-

tivierungen oder einer Verkehrsbestellung auf der Ilztalbahn. Die europäischen Grenzen sind halt auch Grenzen im staatlichen Engagement für die Bahn. Österreich ist vielleicht nicht die Schweiz; bezogen auf den Ausbau der Bahn ist es aber irgendwann an Bayern vorbeigezogen und scheint seinen Vorsprung weiter ausbauen zu wollen.

Quellen

Brennernordzulauf: <https://www.brennernordzulauf.eu/>

Elektrifizierungsprogramm Tirol: <https://presse.oebb.at/de/presseinformationen/oebb-schiennetz-in-tirol-wird-zu-100-prozent-elektrifiziert>

Elektrifizierung Staatsgrenze–Pfronten–Steinach: <https://www.stmb.bayern.de/med/pressemitteilungen/pressearchiv/2019/29/index.php>

Infrastrukturoffensive Oberösterreich: <https://www.land-oberoesterreich.gv.at/Mediendateien/LK/PKInfrastrukturoffensive02072019Internet.pdf>

Sonderförderprogramm Elektrifizierung v. Bahnstrecken (Anmeldung Bayern): <https://www.bayern.de/sonderfoerderprogramm-fuer-elektrifizierung-von-bahnstrecken/>

Ausbautrecke München–Mühldorf–Freilassing/Burghausen: <https://www.abs38.de/>

Pressemitteilung der Allianz pro Schiene zur Bahnfinanzierung:
<https://www.allianz-pro-schiene.de/presse/pressemitteilungen/deutschland-bei-schiene-auf-dem-drittletzten-platz/>

Fernsehmagazin Kontraste, 14.7.19: <https://www.rbb-online.de/kontraste/archiv/kontraste-vom-04-07-2019/bundesregierung-spart-bei-klimaschutz.html>

Edmund Lauterbach

35 Millionen für die „Entlastungsstraße“ auf die Schiene umschichten!

PRO BAHN fordert Entlastungsgleis für Weilheim

PRO BAHN Oberbayern sieht dringenden Handlungsbedarf für einen abschnittweisen zweigleisigen Ausbau der Werdenfels-Bahn München–Garmisch-Partenkirchen, um nicht nur Weilheim, sondern die ganze Region vom Autoverkehr zu entlasten. Die für die Umfahrungsstraße angesetzten Baukosten von 35 Millionen Euro sollen nicht für die umstrittene Straße verwendet werden, sondern für den Bau eines zweiten Gleises zwischen Murnau und Uffing, sowie für einen Bahnhof in Polling, fordert PRO BAHN in einer Pressemitteilung. Die Umfahrungsstraße wird den vom Straßenverkehr geplagten Anwohnern zwar als „Entlastungsstraße“ verkauft, tatsächlich ist die Entlastungswirkung jedoch eher gering und es geht vor allem darum, weitere Kapazität auf der Straße zu generieren.

Mit dem Doppelspurabschnitt bei der Werdenfelsbahn könnte dagegen endlich eine schnelle vertaktete Regionalexpressverbindung zwischen München, Weilheim und Garmisch eingerichtet werden, wie sie in den aktuellen Planungen der Bundesregierung zum Deutschlandtakt vorgesehen ist. Mit dem „Deutschland-Takt“ hat die Bundesregierung beschlossen, bis zum Jahr 2030 die Güter- und Passagierzahlen auf der Bahn zu verdoppeln und hat dazu eine Machbarkeitsstudie erstellen lassen. Der Zielfahrplan sieht vor, dass zwischen München, Weilheim und Garmisch zusätzlich zum heutigen Zugangebot ein Regionalexpress im Stundentakt verkehren soll. Auf der eingleisigen Strecke ist diese Angebotsausweitung jedoch nicht möglich. Zwingend erforderlich ist ein zweites Gleis zwischen Murnau und Uffing, dringend geboten wäre ebenfalls ein weiterer Doppelspurabschnitt zwischen Tutzing und Weilheim. Doch bislang sieht der Bundesverkehrswegeplan 2030 dafür keine Mittel vor, dafür aber für den massiven Ausbau der parallelen B2 nach Garmisch.

Wenn der Plan der Bundesregierung aufgeht und die Fahrgastzahlen signifikant gesteigert werden können, werden nördlich von Weilheim dreimal so viele Fahrgäste auf der Schiene unterwegs sein als Autos für die Weilheimer Umfahrung prognostiziert werden. Zwischen Huglfing und Murnau wurde die Strecke 1935 schon einmal auf zwei Gleise ausgebaut, die Trasse ist heute noch vorhanden und lässt sich daher mit geringem Aufwand und ohne großen Eingriff in die Natur wiederherstellen.

Mit einer leistungsfähigen Schienenverbindung wird eine viel effizientere Verkehrsentlastung für die ganze Region erreicht als mit punktuellen Umfahrungsstraßen, die nur noch mehr Autoverkehr generieren. Bahnfahrer sind ständig mit den Problemen der eingleisigen Strecke konfrontiert; doch die Politik baut einseitig nur den Autoverkehr aus, anstatt eine ökologisch- und sozialverträgliche Verkehrsmittelwahl zu fördern.

Schon jetzt sind knapp 10.000 Fahrgäste täglich auf der Schiene zwischen Weilheim und Tutzing unterwegs. Neben Fußgängern und Radfahrern sind also die Fahrgäste diejenigen, die schon heute Weilheim wirksam entlasten, mehr als es eine Umfahrung je bewirken kann. Trotzdem müssen die Bahnkunden sich mit den Unzulänglichkeiten einer eingleisigen Strecke begnügen, während die Straßen im Oberland massiv ausgebaut werden. Insbesondere mit der gut ausgebauten A95 ist der Straßenverkehr dagegen schon jetzt bestens versorgt.

Sinnvoll für die Entlastung von Weilheim wäre auch die Wiederbelebung des Bahnhalts in Polling. Auch hier scheitert die Realisierung an der Eingleisigkeit: Weil die Zugkreuzungen nur an bestimmten Bahnhöfen möglich sind, lässt sich der zusätzliche Halt in Polling betrieblich nicht in den Fahrplankontakt einbauen. Ebenso effizient für die Verkehrsentlastung wäre eine Ertüchtigung der Pfaffenwinkelbahn Weilheim–Schongau als moderne Regionalbahn, am besten elektrifiziert und mit umsteigefreien Verbindungen von Schongau bis München. PRO

BAHN sieht jetzt alle Politiker in der Pflicht, für den Schutz von Mensch, Klima und Natur in der Verkehrspolitik endlich radikal umzudenken. Wir wollen keine Sonntagsreden „pro Bahn“ hören, sondern endlich Taten sehen. Eine erste Tat wäre die Umschichtung der 35 Millionen Straßenbaugelder in die Werdenfelsenbahn.

Norbert Moy

Verkehr zur Landesgartenschau in Wassertrüdingen

Fast eine Reaktivierung

Mit der Eröffnung der kleinen Landesgartenschau in Wassertrüdingen am 24. Mai ist auch der Wochenendverkehr auf der Strecke Nördlingen–Gunzenhausen aufgenommen worden. Während DB Regio zwei von Nürnberg durchgehende Regionalexpress-Verbindungen an Samstagen und Sonntagen anbietet, fährt der Seenland-Express des Bayerischen Eisenbahnmuseums und der BayernBahn jeden Sonn- und Feiertag viermal von Nördlingen nach Wassertrüdingen und zurück.



Im März hat die BayernBahn ohne Unterstützung durch öffentliche Mittel den Hausbahnsteig in Wassertrüdingen auf 55 cm erhöht. Der Einstieg in die derzeit verkehrenden DB-Triebwagen der Baureihen 642 und 648 ist damit ebenerdig. (Bild: T. Stenzel)

Die BayernBahn als Infrastrukturunternehmen der Strecke hat mit der Neugestaltung des Hausbahnsteigs in Wassertrüdingen, der weiteren Sanierung von einigen Gleiskilometern und der Anpassung der Signalisierung einige Vorarbeit geleistet.

Die Strecke Nördlingen–Gunzenhausen ist Teil der königlichen Ludwig-Süd-

Nord-Bahn von Lindau über Augsburg, Nördlingen, Nürnberg, Bamberg bis Hof und wurde in diesem Abschnitt 1849 eröffnet. Der Fernverkehr nahm bereits 1870 mit Eröffnung der Strecke Ingolstadt–Treuchtlingen wieder rapide ab und verschwand 1906 völlig von diesem Streckenabschnitt, als die direkte Verbindung Donauwörth–Treuchtlingen eröffnet wurde. 1985 stellte die Deutsche Bundesbahn den Personenverkehr zwischen Nördlingen und Gunzenhausen ein. Die Deutsche Bahn AG stellte 1997 schließlich auch den Güterverkehr ein und sperrte die Strecke.

Über die Betriebsgesellschaft des Bayerischen Eisenbahnmuseums gelang es die Strecke zu erhalten, sodass 2003 zunächst der Museumsverkehr wieder aufgenommen werden konnte. Ein Jahr später gelang es auch den Güterverkehr zu reaktivieren, zunächst in bescheidenem Umfang. Dies änderte sich Anfang 2010 mit der Aufnahme des Logistikverkehrs für einen in Wassertrüdingen ansässigen Hersteller für Kosmetikprodukte, der seitdem die Fracht ins Zentrallager auf der Schiene transportieren lässt. Ende 2017 konnte die BayernBahn die Strecke von der DB Netz AG erwerben und investiert seitdem weiter in die nun eigene Infrastruktur.

Die beiden RE-Züge von DB Regio zur Landesgartenschau werden jeweils als Triebwagen in Doppeltraktion gebildet, die bis zur Rückkehr am Nachmittag in Wassertrüdingen bleiben. Der erste Zug rangiert nach der Ankunft vom Bahnsteig weg, um Platz für den zweiten Zug zu machen. Das bedeutet Zweizugbetrieb und damit die Stellung eines Zugleiters an jedem Wochenende – nur eine der Herausforderungen für die ehrenamtlich tätigen Mitglieder des Bayerischen Eisenbahnmuseums, die das Personal für den Personenzugbetrieb stellen. Die vier Zugpaare von Nördlingen nach Wassertrüdingen an Sonntagen werden in der Regel mit dem historischen Schienenbus VT98 gefahren, der im zugehörigen Steuerwagen auch ausreichend Platz für Fahrräder bietet. Anlässlich der „Rieser Dampfstage“ Anfang Juni und Ende August werden dampfbespannte Museumszüge eingesetzt.

Mit zunehmender Zahl der Betriebstage stieg auch die Zahl der Fahrgäste – bei DB Regio sehr viel deutlicher als in den Zügen von und nach Nördlingen. Ein einzelner der modernen Triebwagen von DB Regio (Desiro oder Lint) wäre mit über 100 Sitzplätzen inzwischen zu knapp bemessen. Alle Züge von und nach Wassertrüdingen sind in den Auskunftssystemen enthalten – an Sonntagen ist die Verbindung Nördlingen–Nürnberg über Wassertrüdingen am schnellsten und wird entsprechend angezeigt. So konnten bereits einige Wochenendpendler und Reisegruppen auf dieser Relation in den Zügen beobachtet werden.

Die RE-Züge von DB-Regio sind von der BEG bestellt, und somit gelten darin die bekannten Angebote in den Regionalzügen, wie beispielsweise das Bayernticket. Im Gegensatz dazu sind die Züge von und nach Nördlingen eigenwirtschaftlicher Verkehr und es gelten ausschließlich die Fahrkarten des Eisenbahnmuseums bzw.

der BayernBahn. Nach einer kurzen Erklärung, warum Angebote wie Bayern-Ticket etc. nicht gelten, ist auch Verständnis für die extra zu lösende Fahrkarte vorhanden.

Es wird interessant sein, die Fahrgastzahlen im September auszuwerten, und welche Folgen der Verkehr zur Landesgartenschau für die Reaktivierung des Personenverkehrs und die weitere Entwicklung der Gesamtstrecke haben wird.

Thomas Stenzel

Fuchstalbahn Landsberg-Schongau

Am 19. Juli berichtete der Münchner Merkur über ein Gespräch von drei Mitgliedern des Arbeitskreises Fuchstalbahn in der Umweltinitiative Pfaffenwinkel mit dem für den Landkreis zuständigen CSU-Landtagsabgeordneten Harald Kühn (<https://www.merkur.de/-12838983.html>). Harald Baumann, Irmgard Schreiber-Buhl und Hans Schütz überreichten Kühn ihr Positionspapier sowie die Liste des Verbands Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV) mit Vorschlägen für die Reaktivierungen stillgelegter Bahnstrecken in ganz Deutschland. Auch die Fuchstalbahn wird vom VDV zur Reaktivierung vorgeschlagen.

Während sich die CSU grundsätzlich gegen Reaktivierungen sträubt, stieß der Arbeitskreis bei den anderen Parteien im Landtag mit dem Reaktivierungswunsch auf offene Ohren. Nach einer Petition ist das Verkehrsministerium angehalten, die starren Kriterien von 1000 Fahrgästen für die Reaktivierung von Bahnstrecken auf den Prüfstand zu stellen.

Insbesondere in Schongau besteht großes Interesse an einer attraktiven Verbindung nach Landsberg und vor allem nach Augsburg. Auch in Kinsau steht man einer Reaktivierung aufgeschlossen gegenüber.

Ärgerlich ist dagegen die Haltung der anderen Gemeinden entlang der Strecke, wo sich die Bürgermeister mit zum Teil absurden Argumenten gegen eine Reaktivierung aussprechen. So behauptet der Bürgermeister von Hohenfurch, dass die Bahn bis Landsberg eine Stunde brauchen würde. Er bezieht sich dabei auf die Fahrtzeit der Sonderfahrten, wo Bahnübergänge mit Absperrband gesichert und an manchen Haltepunkten Podeste zum Ein- und Ausstieg aufgestellt werden mussten.

In Denklingen ist das Argument dagegen, dass das Bahnhofsgebäude ja verkauft worden sei. Dass dieses Gebäude im Falle einer Reaktivierung gar nicht benötigt wird, scheint bei der Argumentation keine Rolle zu spielen. Gerade Denklingen würde aber von einer Reaktivierung wirklich profitieren, da die Bahnlinie sehr günstig zum Ort verläuft. Andere Gemeinden im Fuchstal befürchten die Schließung von Bahnübergängen an Feldwegen und in Landsberg ist man zwar nicht generell gegen eine Reaktivierung, aber nur, solange der Autoverkehr nicht

durch geschlossene Schranken behindert würde.

Natürlich ist man mit dem Auto schneller von Hohenfurch in Landsberg, das wird sich auch mit einer Reaktivierung nicht ändern. Es geht aber auch darum, Alternativen zum Auto zu schaffen. Und es geht um die Gesamtreisezeit in Richtung Augsburg und München, und da kann die Bahn sehr wohl eine zeitlich attraktive Alternative bieten, wenn man bereits in Hohenfurch in den Zug einsteigen kann, statt den P&R-Platz in Kaufering oder Geltendorf zu nutzen oder die ganze Strecke mit dem Auto zu fahren.

Renate Forkel

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. 04.08., So. 11.08., Do. 15.08., So. 18.08. und So. 25.08.; 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. 07.08. 18:30 Uhr; Bad Reichenhall, „Hotel Axelmannstein“, Salzburger Str. 2-6; **Monatstreffen** des Verkehrsforums Berchtesgadener Land und Rupertiwinkel: (offenes Treffen für alle, die sich informieren oder Probleme und Erfahrungen einbringen wollen); Info: <https://www.verkehrsforum-bgl.de/>.

Mi. 04.09. 18:30 Uhr; Bad Reichenhall, „Hotel Axelmannstein“, Salzburger Str. 2-6; **Monatstreffen** des Verkehrsforums Berchtesgadener Land und Rupertiwinkel; 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 im Gasthaus „Klinglwirt“, Balanstr. 16 (Anfahrt: S-Bahn oder Tram bis Rosenheimer Platz).

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

Fr. 02.08. 17:30 Uhr, München; **Exkursion der Regionalgruppe München** von Großhadern nach Weßling, Treffpunkt 17:30 „Klinikum Großhadern“, Abfahrtshaltestelle Linie X910 (Abfahrt 17:44 Uhr); anschließend Gaststättenbesuch in Weßling.

Sa. 03.08. 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. 07.08. 19 Uhr; Geschäftsstelle; **Aktiventreffen**

Do. 08.08. 18 Uhr (Änderung!); Rosenheim; „Flötzinger Bräustüberl“, Samerstraße 17, **Stammtisch der Stadt- und Kreisgruppe Rosenheim**; Info: Wolfgang Günther (080 62/4027), Günther Polz (080 63/7928)

Mi. 21.08. 19 Uhr; Geschäftsstelle; **Aktiventreffen**

Sa. 24.08. 10:30 Uhr; München, Verkehrszentrum des Deutschen Museums (Theresienhöhe 15); **PRO BAHN-Treff Schwaben**; **Exkursion** ins Verkehrszentrum des Deutschen Museums. Anmeldung bis. 17.08. erforderlich. Info und Anmeldung: winfried.karg@pro-bahn.de, weitere Informationen https://www.pro-bahn.de/bayern/termin_show_one.php?id=2180&app=aus.

Mi. 28.08. ab 19:30 Uhr; München; Gasthaus „Klinglwirt“, Balanstr. 16; **Stammtisch**

Mi. 04.09. 19 Uhr; Geschäftsstelle; **Aktiventreffen**

Fr. 06.09. **Exkursion der Regionalgruppe München** nach Unterschleißheim/Lohhof, Feldmoching ca. 17.20 Uhr (Buslinie 172), bzw. ca. 18 Uhr in Dachau (Buslinie 291); anschließend Gaststättenbesuch und Abschlussdisussion. Info und Anmeldung: e.lauterbach@gmx.de

Sa. 07.09. 12 Uhr; Wasserburg, „Café Central“, Herrengasse 5–7; **Stammtisch** der PRO BAHN Ortsgruppe Wasserburg; Info: siehe Termin am 03.08.

- **Am 2. August und am 6. September finden anstelle der Treffen der Stadt- und Kreisgruppe München in der Geschäftsstelle jeweils Exkursionen statt.**
- **Der Stammtisch der Stadt- und Kreisgruppe Rosenheim beginnt künftig bereits um 18 Uhr.**
- **Das reguläre Treffen der Regionalgruppe Oberland in Weilheim entfällt im August. Eventuell findet jedoch ein Sonderstammtisch am Freitag, dem 30. August statt.**

Termine anderer Veranstalter siehe vorherige Seite.