

# PRO BAHN *Post*

---

 Rundbrief von PRO BAHN Oberbayern
 

---

März 2020



Bald beginnt wieder – wie hier auf dem Ammersee – die Saison bei der Bayerischen Seenschifffahrt. Wenn auch nicht vergleichbar mit den Verkehrsproblemen in München, so ist doch auch bei diesem eher vom Ausflugsverkehr bestimmten Verkehrssegment ein fahrgastfreundlicher Fahrplan wichtig. Bild: M. Wiegner

---

- Kurznachrichten – *Seite 2*
- Stadtrat München: Beschlüsse für besseren Nahverkehr – *Seite 3*
- Starnberger-See-Schifffahrt: Grauen auf dem Wasser – *Seite 4*
- Wann ist Oberbayern 100% elektrisch unterwegs? – *Seite 6*
- Stadtratswahl: Wahlprüfsteine Stadt München – *Seite 8*
- PRO BAHN Oberbayern auf Instagram – *Seite 9*
- Vorschau: Exkursionen in der Region München – *Seite 10*

## **Kurznachrichten**

### **Nulltarif in Luxemburg**

Ab 1. März sind Bus und Bahn in ganz Luxemburg in der 2. Klasse kostenfrei nutzbar. Über <https://www.cfl.lu/de-de/news/detail/gratuite> gibt es einige Tipps, insbesondere auch für grenzüberschreitende Fahrten.

### **Neue Verkehrsministerin: Stellwerk Ost und Kramertunnel**

Am ihrem ersten Tag als Bayerische Verkehrsministerin hat Kerstin Schreyer gemeinsam mit Bundesverkehrsminister Andreas Scheuer am Tunnelanschlag für den Kramertunnel teilgenommen (<https://www.stmb.bayern.de/med/aktuell/archiv/2020/200207kramertunnel/>). Bekanntlich werden im Werdenfelser Land etwa eine Milliarde Euro Steuergelder für Straßenbaumaßnahmen ausgegeben, während die Bahnlinien bestenfalls mit Almosen vorlieb nehmen müssen. Am Tag zuvor hatte Kerstin Schreyer das störungsanfällige Stellwerk am Münchner Ostbahnhof besucht.

### **Nahverkehrsplan Stadt Freising**

PRO BAHN Oberbayern hat in den letzten Monaten Input zu mehreren Nahverkehrsplänen geliefert (Fürstenfeldbruck, Starnberg, Landkreis München, Stadt München). Die Ausweitung der Bürgerbeteiligung war u.a. eine Forderung von PRO BAHN. Die Stadt Freising hat kürzlich die Bürgerbeteiligung zum Nahverkehrsplan eingeleitet; unter <http://www.nahverkehr-freising.de/startseite.html?projekt=5> kann man an einer Umfrage teilnehmen. Trotz der etwas missverständlichen Frage zum Stadtteil, in dem man wohnt, kann man auch teilnehmen, wenn man nicht in Freising wohnt.

### **Münchens „Mobilität der Zukunft“: OB Reiter stellt Mobilitätsplan vor**

Nicht weniger als „Münchens Mobilität der Zukunft“ wurde am 31. Januar von Oberbürgermeister Reiter und Münchens Referentin für Stadtplanung und Bauordnung vorgestellt (<https://bit.ly/32ns1kn>). PRO BAHN München fordert aus diesem Anlass in einer Pressemitteilung, endlich damit zu beginnen, als gut erkannte Vorschläge auch umzusetzen, und unstrittige Projekte nicht weiter zu verzögern (<https://www.pro-bahn.de/muenchen/presse/20200131.html>).

### **Arbeitsfahrzeuge für die Nürnberger U-Bahn werden im Chiemgau erprobt**

Nachdem dieses Jahr bereits ein Schienenfräszug der Schweizer Firma Speno Testfahrten auf der Chiemgauer Lokalbahn (CLB) durchgeführt hat, sind jetzt voraussichtlich bis Mitte März von der Freilassingener Firma Robel gebaute Arbeitsfahrzeuge für die Nürnberger U-Bahn auf Testfahrt zwischen Obing und Bad Endorf unterwegs (<https://chiemgauer-lokalbahn.com/nuernberger-u-bahnfahrzeuge-werden-im-chiemgau-erprobt/>).

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

## Stadtrat München

### **Beschlüsse für besseren Nahverkehr**

In der letzten Vollversammlung vor der Wahl hat der Münchner Stadtrat mehrere wichtige Beschlüsse für einen konsequenten Ausbau der Öffentlichen Verkehrsmittel getroffen.

Mit Annahme des Bürgerbegehrens „Saubere Luft – Reinheitsgebot für saubere Luft“ hatte sich die Stadt im Jahr 2017 verpflichtet, 80 Prozent des Verkehrs auf MVV, Rad, zu Fuß oder zumindest abgasfrei durchzuführen, und das ab 2025. Bislang blieb allerdings der Beschluss weitestgehend folgenlos. Diese Konsequenzlosigkeit hat jetzt der Stadtrat beendet, und im Rahmen des Beschlusses „Mobilitätsplan für München“ dem Referat für Stadtplanung und Bauordnung die Hausaufgabe gegeben, einen Stufenplan mit konkreten messbaren Zwischenzielen aufzustellen, und noch in 2020 zur Entscheidung dem (dann neuen) Stadtrat vorzulegen.

Zudem stand auch der Zwischenstand zum Nahverkehrsplan der Stadt und das weitere Vorgehen auf der Tagesordnung. Dort wurde der Verwaltung der Auftrag gegeben, basierend auf dem ÖV-orientiertesten Szenario weiterzugehen, und dieses noch weiterzuentwickeln, um die Klimaziele überhaupt erreichen zu können. Damit wurde auch unsere Kritik am Nahverkehrsplan vom Stadtrat aufgegriffen (siehe auch [https://www.pro-bahn.de/muenchen/stellungnahme-nahverkehrsplan-muenchen-qualitaet\\_20190415.pdf](https://www.pro-bahn.de/muenchen/stellungnahme-nahverkehrsplan-muenchen-qualitaet_20190415.pdf)).

Die Verwaltung hatte geplant, alle Vorschläge für zusätzliche Strecken einzusammeln, gesamthaft zu bewerten und erst dann dem Stadtrat zur Entscheidung vorzulegen. Wenn man dann feststellt, dass beispielsweise die Datenbasis des am Mittwoch vorgelegten Zwischenstandes das Jahr 2016 ist, und daher unter anderem das erwähnte Bürgerbegehren sowie die Gerichtsurteile zur Luftverschmutzung noch nicht beinhaltet, dann wäre zu befürchten, dass in den nächsten Jahren erst einmal vor allem untersucht und nur wenig bis nichts umgesetzt wird. Dem hat der Stadtrat jetzt einen Riegel vorgeschoben, und die Verwaltung beauftragt, bis Ende des laufenden Jahres einen Zwischenbericht des Infrastrukturturteils vorzulegen, mit einer Priorisierung von drei weiteren Schienenstrecken.

Nicht nur auf der Metaebene, sondern auch konkret hat der Stadtrat einen wegweisenden Beschluss gefasst. Die Stadtratsmehrheit setzt bei der Verbindung zwischen den U-Bahnhöfen „Am Hart“ und „Kieferngarten“ auf eine neue U-Bahn-Strecke, die U26 (trotz anhaltender und nachvollziehbarer Kritik an dieser Planung). Da jedoch die U9 zur Entlastung der U3/6-Stammstrecke sehr wichtig ist, und die U5 nach Pasing und Freiam mehr Zugkraft entwickelt, wird diese U-Bahn frühestens Ende der 2030er Jahre gebaut werden, realistischer eher in 25-30 Jahren (falls nicht davor das Geld ausgeht). Da jedoch schon deutlich

eher hier eine gute Verbindung nötig ist, wurde vor einiger Zeit diskutiert, ob als Zwischenlösung eine Tram oder eine durchgehend eigene Bustrasse gebaut wird. Der Stadtrat hatte sich in der Vergangenheit gegen eine Tram entschieden. Am Mittwoch wurde die Tür für die Tram wieder geöffnet: Im Hinblick auf den zeitlichen Horizont der U-Bahn und um sich für die Zukunft die verschiedenen verkehrlichen Optionen offenzuhalten, werden die Planungen der Tram auf der Bustrasse wieder aufgenommen.

Einzig der zeitliche Horizont auch der Tram (ebenso wie der Buslösung) lassen verzweifeln: Für diese eher einfache Strecke sind trotz vorhandener Vorplanungen sechs Jahre Bauzeit veranschlagt – erschreckenderweise sogar für den reinen Bau einer einfachen Straße für den Bus. Hier muss die Stadt deutlich schneller werden, falls die Verkehrswende nicht nur eine hohle Phrase bleiben soll. Nürnberg legt hier vor: die Tram durch die Minervastraße wurde ebenfalls am 19. Februar beschlossen, und soll bereits in drei Jahren in Betrieb gehen, also in der halben Zeit, die München für den Bau einer einfachen Straße für einen Bus meint zu brauchen.

Mit den Beschlüssen hat der Stadtrat jetzt mehrere gute Bälle ins Spiel gebracht – was daraus wird, wird der neue Stadtrat entscheiden. Wie der aussieht, entscheiden die Bürger am 15. März.

Andi Barth

## *Starnberger-See-Schiffahrt 2020*

### **Grauen auf dem Wasser**

Will man eigentlich keine Fahrgäste mehr? Mal nicht in Bahn oder Bus, sondern an Bord: Die Vorankündigung des ab dem 12. April gültigen Schifffahrplans für den Starnberger See erzeugt blankes Entsetzen.

In Tutzing ist der Steg umgebaut worden. Jetzt können hier zwei Schiffe zugleich Anschluss herstellen, und der Eindruck entsteht, man wolle unbedingt beweisen, dass man diesen Aufwand gebraucht hat. Nach dem Prinzip: Jeglicher Verkehr wird gebrochen, der sich nur irgendwie brechen lässt.

Ein einziges Schiff fährt noch zweimal am Tag die große Rundfahrt. Im übrigen muss man zu jeder Gelegenheit umsteigen. Dass davon Fahrgäste abgeschreckt werden, ist eigentlich allgemein bekannt. Aber anscheinend glaubt irgendein Planer, die Fahrgäste wollten allgemein nur mal kurz Wasserkarussell fahren und so schnell wie möglich wieder zurück. Halbe Tage auf dem See zu verbringen geht nur noch mit ständigem Schiffflein-wechsle-dich – unter anderem der Tod jeder Bordgastronomie.

Weiterhin: Zwar werden volle sechs südliche Rundfahrten angeboten, aber sie

alle in gleicher Richtung gegen den Uhrzeiger. Kombinieren lässt sich da nichts. Abgesehen davon, dass Richtung Norden alle Orte zwischen Tutzing und Starnberg nur noch zweimal täglich überhaupt angefahren werden. Stattdessen jede Menge Schnellkurse ohne Zwischenhalt. Verbindungen zwischen den Uferstationen gibt es kaum mehr.

Dem entspricht die zerhackte Fahrplantabelle, die zu lesen ein längeres Studium erfordert, abgesehen davon, dass sie unausgegoren und nicht schlüssig ist wie ein unreifer Vorentwurf. „Anschluss“, wenn es dasselbe Schiff ist, das weiterfährt? Oder zwischen den Kursen 4 und 7 zwischen zwei Abfahrten? Überhaupt sind nur wenige Anschlüsse günstig, eine Verbesserung gegenüber früheren Fahrplänen lässt sich nicht erkennen. Einen Eindruck hiervon vermittelt die Originaltabelle der Seenschifffahrt.

Kurs		1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13
Es fährt Schiff Nummer		1	2	3	3	4	4	2	1	5	2	6	5	6
Ort (Steg)		III (S) III (N)	III (S) III (N)	III (S) III (N)	III (S) III (N)			III (S) III (N)	III (S) III (N)			III (S) III (N)		III (S) III (N)
Starnberg ab		10:15	11:00	11:30		12:00	13:15	13:30	14:35	15:00	15:45		16:30	
Berg		10:27	11:12	}		12:12	13:27	13:42	14:47	15:12	}		16:42	
Leoni		10:37	11:22	}		12:22	13:37	13:52	14:57	15:22	}		16:52	
Possenhofen		10:50	11:36	}		12:40	13:55	14:06	15:09	15:40	}		17:10	
Tutzing an		11:14	12:00	12:10				14:30	15:33		16:25			
Tutzing ab		11:19		12:25	14:38				15:38			16:28		18:00
Bernried		11:37		12:43	14:56				15:56			16:46		18:18
Seeshaupt		12:00		13:06	15:20				16:19			17:09		18:40
Ambach		12:24		13:29	15:43				16:43			17:32		19:03
Tutzing an		12:50		13:53	16:06				17:08			17:56		19:26
Tutzing ab		12:55	12:15		16:15*			14:40	17:13		16:30			19:30
Possenhofen		13:21			}				17:38		}			}
Leoni		13:33			}				17:50		}			}
Berg		13:43			}				18:00		}			}
Starnberg an		13:55	12:55		16:55*	13:00	14:15	15:20	18:12	16:00	17:10		17:30	20:10

- \*nicht in der Zeit vom 30.05. – 07.09.2020
- Anschluss von Tutzing in den Süden Richtung Seeshaupt
- > Anschluss von Tutzing in den Norden Richtung Starnberg

Auszug aus der Fahrplantabelle der Schifffahrt Starnberger See

(<https://www.seenschifffahrt.de/de/starnberger-see/fahrplan/>)

Jede anständige Binnenseeschifffahrt bietet ein Grundgerüst von Längsfahrten, bei Bedarf mit geeigneten Ergänzungen, Umsteigebeziehungen und Möglichkeiten für Unterbrechungen. Überall da, wo das gilt, fahren viele große Schiffe, werden also offenbar nachgefragt. Gute Beispiele zeigt wieder einmal die Schweiz. Oder im Gegenteil: Auf den vielbesuchten Seen in Oberitalien, wo man das nicht verstanden hat, sind die meisten Schiffe klein. Sicher nicht von ungefähr.

Auf dem Ammersee waren lange die Rundfahrten zweigeteilt, man musste in Herrsching umsteigen (ein Grund, warum ich lange nur ungern dort gefahren bin). Irgendwann hat die Verwaltung es eingesehen, seither sind die Runden durchgebunden, sechs an der Zahl am Tag. Und die Schiffe sind größer geworden. Warum nun diese grobe Rückverschlechterung nebenan?

Wie wäre es stattdessen einfach so:

Kurs	11	1	2	21	3	22	23	4	24	5
Schiff	1	2	1	3	2	3	3	1	3	2
Stamberg ab	8.55	9.00	11.00	12.00	13.00	13.30	15.00	15.00	16.30	17.00
Berg		9.12	11.12	12.12	13.12			15.12	16.42	17.12
Leoni		9.22	11.22	12.22	13.22			15.22	16.52	17.22
Posserhofen		9.35	11.35	12.35	13.35	13.50	15.20	15.35	17.05	17.35
Tutzing an	9.35	9.59	11.59		13.59			15.59		17.59
Tutzing ab		10.04	12.04		14.04			16.04		18.04
Bemried		10.22			14.22					18.33
Ambach			12.21					16.21		
Seeshaupt		10.45	12.45		14.45			16.45		18.45
Ambach		11.09			15.09					19.09
Bemried			13.18					17.18		
Tutzing an		11.35	13.35		15.35			17.35		19.35
Tutzing ab	9.40	11.40	13.40		15.40			17.40		19.40
Posserhofen	10.06	12.06	14.06	12.35	16.06	13.50	15.20	18.06	17.05	
Leoni	10.18	12.18	14.18		16.18	14.02	15.32	18.18		
Berg	10.28	12.28	14.28		16.28	14.12	15.42	18.28		
Stamberg an	10.40	12.40	14.40	12.55	16.40	14.24	16.54	18.40	18.25	20.20

*Fahrplanvorschlag für eine fahrgastfreundliche Schifffahrt auf dem Starnberger See*

Peinlich für die Planer ist nur, dass damit jeder Vorwand für den doppelt belegbaren Steg in Tutzing entfällt. Dagegen der Vorteil: Dieser Fahrplan lässt sich mit ganzen drei Schiffen fahren, obwohl fünf große Rundfahrten angeboten werden.

Weitere Vorschläge und Abwandlungen dazu gerne auf Anfrage. Zum Beispiel: Mit einem vierten Schiff, wie es auch gegenwärtig gebraucht wird, ließe sich – wenn auch mit mehr Betriebsstunden – ein schönes Netz von Anschlüssen und Verbindungen herstellen. Zwar mit etwas mehr Aufwand, aber der sollte sich auszahlen. Man müsste nur wollen.

Hoffen wir, dass für 2021 etwas zu retten ist.

Michael Werner

## Wann ist Oberbayern 100-prozentig elektrisch unterwegs?

Elektromobilität ist derzeit das große Thema im Verkehrsbereich. Die Eisenbahn ist da längst ein Vorreiter. 83 Prozent der Verkehrsleistung im SPNV werden heute elektrisch gefahren, im Güter- und Fernverkehr sind es sogar über 90 Prozent. Dabei sind aber nur 49 Prozent der bayerischen Bahnlinien elektrifiziert, in erster Linie die Magistralen mit hoher Auslastung. Auf den regionalen Strecken ist dagegen noch weitgehend Dieselbetrieb anzutreffen. So gab und gibt es immer wieder Forderungen nach 100 Prozent Elektromobilität auf der Schiene, z.B. kürzlich von der Deutschen Umwelthilfe (DUH) in ihrem Projekt „Lückenschluss“ (<https://bit.ly/2wJ4dSP>).

Man könnte nun trefflich darüber streiten, ob es tatsächlich klimapolitisch relevant ist, den Bahnverkehr in Deutschland zu 100 Prozent elektrifizieren. Neben den Klimazielen spielen aber auch Akzeptanz, Kosten oder betriebliche Anforderungen eine Rolle. Zumindest hat der Bund das Ziel ausgegeben, den Elektrifizierungsgrad bundesweit auf 70 Prozent der Streckenlänge auszudehnen. Für den Rest könnte sich daher anbieten, den Diesel durch batterieelektrische Fahrzeuge oder Wasserstoff-Züge (Brennstoffzelle) umzustellen. Der Freistaat hat 2017 eine technische und wirtschaftliche Bewertung alternativer Antriebe bei der TU Dresden in Auftrag gegeben. Die Studie kommt kurz gefasst zu dem Schluss, dass bei einem Verkehr mit mehr als stündlichem Takt die Elektrifizierung mit Oberleitung die wirtschaftlichste Lösung ist. Ansonsten beurteilt die Studie die alternativen Antriebsformen eher skeptisch.

Der Freistaat hat daraufhin unter dem vielversprechenden Titel Bayerische Elektromobilitäts-Strategie Schiene (BESS) (<https://www.stmi.bayern.de/med/aktuell/archiv/2018/180122elektromobilitat/>) ein Programmchen mit sieben Elektrifizierungen und ein paar Pilotprojekten mit alternativen Antrieben aufgelegt. Von letzteren sind die oberbayrischen Projekte, nämlich der Einsatz batterieelektrischer Hybridzüge auf den Oberlandstrecken (als Zwischenlösung bis zur Elektrifizierung) sowie der merkwürdig anmutende Stromabnehmerwagen für die Dieselloks der SOB schon wieder in der Schublade bzw. im Müllimer verschwunden.

Die propagierten 70 Prozent Elektrifizierung wäre damit aber nicht erreicht worden. Die Allianz pro Schiene hat daher u.a. auch einen weiter gehenden Vorschlag unterbreitet, der einen Großteil des Mühldorfer Sterns unter Fahrdraht vorsieht (<https://www.allianz-pro-schiene.de/themen/umwelt/elektromobilitaet/>). Im Dezember 2019 überraschte dann der ehemalige Verkehrsminister Reichhart mit der Nachricht, dass bei der Südostbayernbahn ab 2024 neue Wasserstoffzüge auf den Strecken nach Passau, Traunstein und Burghausen in Betrieb gehen sollen. Die Chemieindustrie in diesem Raum produziert nämlich Wasserstoff quasi als Abfallprodukt.

Die Novelle des GVFG (Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz) mit der Anhebung der Mittel von derzeit 332 auf 665 Millionen Euro jährlich, ab 2021 sogar eine Milliarde Euro pro Jahr, hat nun die Debatte weiter angefacht, insbesondere weil nun auch Elektrifizierungen als Fördertatbestand aufgenommen wurden.

Das hat nun den VDV (Verband Deutscher Verkehrsunternehmen) veranlasst, ein Sonderprogramm zur Finanzierung von Elektrifizierungsvorhaben und Hybridlösungen mit dem Ziel 100 Prozent elektrischer Zugleistungen zu fordern (<https://bit.ly/37UsmC0>).

In Oberbayern sieht der VDV Ammerseebahn und Pfaffenwinkelbahn als elektrifizierungswürdig an, ebenso die Oberlandstrecken und das Netz der Südostbay-

ernbahn. Interessanterweise fehlt in den Listen des VDV die Rottalbahn, weder für Oberleitung noch mit alternativen Antrieben. So blieben dann im südöstlichen Oberbayern nur noch Prien–Aschau und Traunstein–Waging als Bahnen ohne Oberleitung übrig. Alternative Antriebe sieht der VDV im benachbarten Schwaben für die Lechfeldbahn Augsburg–Landsberg–Schongau vor, für die Füssener Strecke (wie bei BESS) sowie im nördlichen Oberbayern die kurze Stichstrecke nach Eichstätt.

Bei näherer Betrachtung wird schnell klar, dass der VDV-Vorstoß mehr einen Anstoß zur Diskussion darstellt und weniger eine fundierte Untersuchung ist. So würden die Aschauer und die Waginger Strecke im Hinblick auf das Nachladen der Batterien nur umsetzbar sein, wenn sie betrieblich als Verlängerung oder Durchbindung von Strecken mit Oberleitungsbetrieb geplant werden. Kritisch wird es aber mit den alternativen Antrieben bei der 72 km langen Strecke Plattling–Bayrisch Eisenstein. Weder die batterieelektrischen Züge noch die Wasserstoffzüge könnten hier hinsichtlich der Antriebsleistung bzw. der Reichweite den Diesel ersetzen.

Sicher ist die Diskussion um eine 100-prozentige Bahnelektrifizierung begrüßenswert. Bei längerer Auseinandersetzung mit dem Thema erkennt man, dass eine Umstellung von Diesel auf alternative Antriebe nicht 1:1 möglich ist, weil sich die Anforderungen an Infrastruktur und Betrieb nicht so einfach mit einer Wunschliste erledigen lassen. Zwar bieten mittlerweile alle namhaften Hersteller Züge mit alternativen Antrieben an, gemessen an der Zahl rein elektrischer Züge wird es sich immer um Nischenprodukte handeln, die allenfalls im Rahmen eines Plattformkonzepts zu wirtschaftlichen Bedingungen hergestellt werden können. Streckenelektrifizierungen scheitern dann wieder ganz profan an nicht vorhandenen Planungs- und Baukapazitäten oder an Bürgerprotesten gegen den Elektromog aus Fahrleitungen. Und für das Klima wäre auch schon viel erreicht, wenn ein paar Autofahrer vom Dieselauto auf den Dieselizeg umsteigen würden.

Norbert Moy

## **Stadtratswahl am 15. März: Wahlprüfsteine Stadt München**

Dass die Verkehrsinfrastruktur in München ausgebaut werden muss, darüber sind sich alle einig. Doch beim „Wie“ gehen die Meinungen teils deutlich auseinander. Nicht nur Geld, sondern auch die Zeit fürs Planen und Bauen, Planungs- und Baukapazität und vor allem auch der Platz an der Oberfläche setzen dem Erträumten und Gewünschten teils harte Grenzen. Und die Konflikte nehmen zu, Bevölkerungswachstum und Umsetzung des Radentscheids werden München mehr verändern als so manchem lieb ist, da hilft auch 50er Jahre-Folklore nichts.



Deshalb haben wir die Parteien gefragt: Was ist geplant, das in der nächsten Wahlperiode (bis 2026) wird? Und was ist mit Wirkung bis 2032 geplant? Auch das Verhältnis zur S-Bahn haben wir thematisiert. Außerdem haben wir gefragt, ob es beschlossene Pläne gibt, die besser nicht umgesetzt werden sollten. Konkret nachgefragt haben wir beispielsweise zu Busspuren, dem Regionalbahnhof Poccistraße, dem S-Bahn-Süd- und -Nordring, und dem Vorlaufbetrieb zur U26.

Für die Wahlprüfsteine haben wir Anfang Januar alle Parteien, die mit zwei Mandaten in den Stadtrat gewählt wurden und dort auch immer noch zwei Mandate innehaben, angeschrieben (dies sind, in Reihenfolge der Stimmenzahl: CSU, SPD, Grüne, FDP, ÖDP, Die Linken). Erste Termine fanden ziemlich bald statt, doch einzelne Parteien haben nur sehr zögerlich auf unsere Anfrage reagiert, so dass bei Redaktionsschluss das Programm noch nicht vollständig vorlag.

Wir haben unsere Fragen bewusst offen formuliert, so dass die Parteien Spielraum bei den Antworten hatten. Auf eine Bewertung durch PRO BAHN haben wir verzichtet – das möchten wir den Lesern überlassen.

Aus den Antworten lassen sich teils deutliche Unterschiede in den Zielen erkennen – die Wähler haben also durchaus die Möglichkeit, am 15. März darüber zu bestimmen, wie die künftige Entwicklung aussehen soll.

Die Problematik der Zeitschiene ist bei den Parteien angekommen: Wirklich schnell greifen nur noch Maßnahmen im Busbereich, der Stillstand der letzten sechs Jahre bei der Tram wirkt sich aus. Doch auch die Tram ist zumindest in den Antworten weitaus beliebter, als bisher in der städtischen Verkehrspolitik sichtbar war. Mit dem Gesagten ergibt sich eine deutliche Mehrheit für eine starke Trambauoffensive in den nächsten Jahren. Auch PRO BAHN wird damit gefordert sein, die Parteien in den nächsten sechs Jahren immer wieder an diese Aussagen zu erinnern, damit sich die versprochene Pro-ÖV- und Pro-Tram-Politik auch im Handeln des Stadtrats wiederfindet.

Die vollständigen Antworten der Parteien sind im Internet unter <https://www.pro-bahn.de/muenchen/muenchen2020/> veröffentlicht.

Andi Barth

## **PRO BAHN Oberbayern auf Instagram**

Nachdem bundesweit die Familie unserer Auftritte in Sozialen Netzwerken um LinkedIn erweitert wurde (<https://linkedin.com/company/fahrgastverband-pro-bahn>), gibt es jetzt einen regionalen Versuch auf Instagram. PRO BAHN Oberbayern stellt dort unter anderem die Titelseiten und Inhaltsangaben der PRO BAHN Post (PBP) vor: [https://www.instagram.com/pro\\_bahn\\_oberbayern/](https://www.instagram.com/pro_bahn_oberbayern/).

Von Instagram aus erreicht man über einen Link die PBP-Webseite, wo man die PDF-Versionen findet und das Heft abonnieren kann. Hinweise, Pressemitteilungen und weitere Ankündigungen ergänzen das Instagram-Angebot. Der Start in einem weiteren Medium ist verbunden mit der Hoffnung, neues Publikum zu erreichen, und über eine grafisch orientierte Darstellung ein positives Bild von PRO BAHN zu verbreiten. Schaut man sich auf Instagram um, findet man viele Auftritte von Parteien und anderen politischen Organisationen. Daher lag das Vorgehen nahe, auch dort PRO BAHN Oberbayern über gegenseitiges Abonnieren entsprechend zu vernetzen.

Teil des Versuches ist es, über Instagram eine Mitgliederwerbaktion unter dem Motto „Endlich Mitglied werden“ laufen zu lassen. Dazu wurden nach einheitlichem Muster grafische Kacheln gestaltet, die in der Mitte immer einen mal lustigen, mal inhaltsschweren Spruch enthalten, der erklärt, warum es wichtig ist, bei PRO BAHN mitzumachen. Ebenfalls um Hemmnisse abzubauen gibt es auf der Seite eine „Instagram-Story“ mit einem kleinen Rundgang durch unsere Geschäftsstelle, der mit der Aufforderung „Kommt mal vorbei!“ endet.

Und wem Instagram nicht gefällt, der findet PRO BAHN natürlich weiterhin auf Twitter – @PRO\_BAHN\_by (LV Bayern), @PRO\_BAHN (bundesweit), @bahnoev (Medienlinks) – und Facebook („Fahrgastverband PRO BAHN e.V.“) sowie auf <https://www.pro-bahn.de> und in der analogen Welt.

Edmund Lauterbach

## **Vorschau: Exkursionen in der Region München**

Für 2020 haben wir derzeit mehrere Exkursionen in der Region München geplant. Die Termine werden jeweils rechtzeitig vor der Exkursion nochmals angekündigt, dann auch mit Details zum Treffpunkt, zum Ablauf und zur Anmeldung.

24. April: Tramverlängerung von Berg am Laim Richtung Zamdorf/Daglfing: Die Weiterführung der Tram von Berg am Laim aus wird sowohl von Bürgern, dem Bezirksausschuss als auch mehreren Stadtratsfraktionen gefordert und unterstützt. Wir wollen die mögliche Trasse anschauen – nicht nur bezüglich der Verkehrsbedeutung, sondern auch in Hinblick auf die erfolgte und geplante städtebauliche Entwicklung.

5. Juni: Obersendling und Parkstadt Solln: In Obersendling gab und gibt es eine starke Neubautätigkeit. Die Erschließung der Parkstadt Solln ist verbesserungsbedürftig, zudem ist auch hier eine weitere Verdichtung absehbar. Wir wollen daher beide Bereiche anschauen, und Lösungen für die Erschließung diskutieren.

Der Expressbus X920 ist neu und fährt zwischen Klinikum Großhadern, dem

Würmtal, Gilching, Alling und Fürstenfeldbruck. Diese Buslinie wollen wir voraussichtlich im Juli oder August testen.

Ebenfalls im Juli oder August planen wir an einem Samstag eine Exkursion entlang der Isar. Nach dem Start am Max-Weber-Platz mit der Tram geht es zu Fuß über die Großhesseloher Brücke, und dann mit dem Kleinbus und zu Fuß zur Marienklause und zur Tierparkbrücke. Die Exkursion endet in einem traditionellen Biergarten in Isarnähe. Schwerpunkt ist neben dem verkehrlichen Aspekt auch Stadtraum und Landschaft.

Die MVG plant, zwei Shuttlebusse im Olympiapark einzusetzen, die ab Herbst autonom fahren sollen. Auch diese Busse wollen wir im Rahmen einer Exkursion testen.

Andi Barth

---

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](mailto:pbp-redaktion@muenchen.pro-bahn.de) erreichbar, die Abonnentenverwaltung über [pbp-abo@muenchen.pro-bahn.de](mailto: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.**

Mi. 04.03. 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. 01.04. 18:30 Uhr; Freilassing, Schulungsraum im Bahnhofsgebäude; **Monatstreffen** des Verkehrsforums Berchtesgadener Land und Rupertiwinkel: Info: <https://www.verkehrsforum-bgl.de/>.

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

---

## PRO BAHN-Termine

PRO BAHN Geschäftsstelle: Agnes-Bernauer-Platz 8, 80687 München. Telefon 089/53 00 31, Fax 089/53 75 66. Tram 19 und 29 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 (S-Bahn oder Tram bis Rosenheimer Platz).

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

Mi. 04.03. 19 Uhr; Geschäftsstelle; **Aktiventreffen**

Fr. 06.03. 19 Uhr; Geschäftsstelle; **Regionalgruppe München.**

Sa. 07.03. 12 Uhr; Wasserburg, „Café Central“, Herrengasse 5–7; **Stammtisch** der PRO BAHN Ortsgruppe Wasserburg; Info: R. Kurzmeier ([rainer@blumen-kurzmeier.de](mailto:rainer@blumen-kurzmeier.de)), B. Meerstein ([bernd@meerstein.de](mailto:bernd@meerstein.de))

Do. 12.03. 18 Uhr; Rosenheim; „Flötzingler Bräustüberl“, Samerstraße 17, **Stammtisch der Stadt- und Kreisgruppe Rosenheim**; Info: Wolfgang Günther (080 62/4027), Günther Polz (080 63/7928)

Mi. 18.03. **Aktiventreffen** entfällt

Mo. 23.03. **PRO BAHN-Treff Schwaben** entfällt

Mi. 25.03. **Stammtisch** entfällt

Do. 26.03. **Treffen der Regionalgruppe Oberland** entfällt

Mi. 01.04. **Aktiventreffen** entfällt

Fr. 03.04. **Regionalgruppe München** entfällt

Sa. 04.04. **Stammtisch** der PRO BAHN Ortsgruppe Wasserburg entfällt

**Termine anderer Veranstalter siehe vorherige Seite.**

**Aktuell: Alle Termine von PRO BAHN Oberbayern entfallen aufgrund der Corona-Epidemie. Der PRO BAHN-Treff Schwaben entfällt ebenfalls. Für Termine anderer Gliederungen bitte deren Hinweise beachten. Die ursprünglich für den 24. April vorgesehene Exkursion soll eventuell zu einem späteren Termin nachgeholt werden.**

---

Überlassen Sie die Zukunft des Bahnverkehrs  
nicht der Autolobby!

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