

PRO BAHN *Post*

Rundbrief von PRO BAHN Oberbayern

April 2020



Morgendlicher Berufsverkehr am Freitag, dem 13. März: die Corona-Pandemie schlägt auf den Öffentlichen Nahverkehr durch. Auch bei PRO BAHN werden alle Treffen abgesagt. Bild: Samuel Muth

- Mitteilung an unsere Leser – Seite 2
- Kurznachrichten – Seite 2
- Seilbahn Frankfurter Ring: teuer und geringer Nutzen – Seite 4
- Soziale Vernetzung in Zeiten von Corona – Seite 5
- Königsseebahn als Verbindung Salzburg-Berchtesgaden – Seite 6
- Neue Bahnkonzepte: Seile statt Gleise – Seite 8
- Güterzüge oder S-Bahnen auf dem Ring? – Seite 9
- Halbstundentakt bis Murnau? – Seite 11

Liebe Mitglieder,
sehr geehrte Damen und Herren,

die Corona-Pandemie beeinträchtigt nicht nur die Öffentlichen Verkehrsmittel, sondern das ganze öffentliche Leben und auch PRO BAHN. Wir haben unsere Veranstaltungen und Treffen daher bis auf weiteres abgesagt. Wenn die Lage sich entspannt, werden wir in der PRO BAHN-Post sowie per Mail und unter https://www.pro-bahn.de/bayern/termin_zeigen.php?app=obb informieren, ab wann die Treffen wieder stattfinden.

Mitmachen ist auch in der Zwischenzeit möglich. Dazu können Sie Kontakt mit der entsprechenden Regionalgruppe oder dem Bezirksverband aufnehmen.

Bezirksverband Oberbayern: oberbayern@pro-bahn.de

Regionalgruppe Inn-Salzach: wilama@t-online.de

Regionalgruppe München: muenchen@pro-bahn.de

Regionalgruppe Oberland: n.moy@bayern.pro-bahn.de

Wir wünschen Ihnen allen beste Gesundheit, und dass Sie gut durch diese Pandemie kommen.

PRO BAHN Oberbayern
Der Vorstand und die Aktiven

Kurznachrichten

Coronakrise – Einschränkungen im Bahnverkehr und bei der MVG

Die Münchner Verkehrsgesellschaft (MVG) hat einige ihrer Angebote reduziert, damit wird auf die stark rückläufige Nachfrage durch Schließung der Schulen und Bildungseinrichtungen in München reagiert. Weitere Maßnahmen sind der Pressemitteilung zu entnehmen (<https://www.mvg.de/ueber/presse-print/pressemeldungen/2020/maerz/2020-03-13-Fahrplananpassungen.html>).

Bereits seit dem 14. März ist der Zugverkehr nach Tirol eingestellt, kurz darauf auch nach Salzburg und Kufstein. Bei der Münchner S-Bahn entfallen seit dem 16. März die Taktverstärker der Linien S2, S3, S4, S8. PRO BAHN fordert in einer Pressemitteilung Aufgabenträger und Verkehrsunternehmen auf, den Basistakt auch während der Corona-Pandemie zu erhalten. Vor allem muss über Angebotsrücknahmen aktiv und zuverlässig informiert werden. PRO BAHN bedankt sich bei allen Mitarbeitern des Öffentlichen Verkehrs, die die Fahrgäste trotz Corona sicher ans Ziel bringen und wünscht ihnen, dass sie gesund durch die anstehende Zeit kommen.

Zukunftsperspektiven für den SPNV aus Sicht der Verbundlandkreise

Vor drei Jahren haben die Landkreise im Münchner Verkehrs- und Tarifverbund (MVV) ein Positionspapier zur S-Bahn veröffentlicht. Zu diesem Papier

gibt es seit Anfang März eine Fortschreibung, wobei der Titel von der S-Bahn auf den gesamten Schienenpersonennahverkehr (SPNV) ausgedehnt wurde. Der Text und eine Karte mit den geforderten Ausbauten ist unter <https://cloud.mvv-muenchen.de/index.php/s/YYPd4rx5jTe3786> verfügbar. Das Positionspapier wurde der bayerischen Verkehrsministerin überreicht.

Schifffahrt auf dem Starnberger See: Berichtigung

Falls es jemand gemerkt haben sollte: Ja, in der Tabelle mit dem eigenen Fahrplanvorschlag für die Schifffahrt auf dem Starnberger See in der PRO BAHN Post vom März war ein Fehler versteckt gewesen. Natürlich müssen die Kurse 23 und 24 anders verkehren, weil es in der ursprünglich veröffentlichten Tabelle Parallelfahrten, z.B. von Kurs 23 und Kurs 4, gibt. Leider ist uns hier eine veraltete Version der Tabelle anstelle der endgültigen Version in den Artikel geraten. Die Redaktion bittet den Fehler zu entschuldigen. Unter <https://www.pro-bahn.de/oberbayern/pbp/pbp202003.pdf> ist das Heft mit der richtigen Version der Tabelle verfügbar.

München – Forderung nach MVG-Abschleppdienst abgelehnt

In der Januar-Ausgabe der PRO BAHN Post und in einer Pressemitteilung hat PRO BAHN die Münchner CSU-Stadtratsfraktion dafür gelobt, dass sie in einer Stadtratsanfrage angeregt hat, gegen das illegale Zuparken von Trambahngleisen, Busspuren und Haltestellen vorzugehen. Dazu sollte – wie es der Berliner BVG erlaubt ist – die MVG selber Falschparker abschleppen und entsprechend hohe Rechnungen ausstellen dürfen. Inzwischen liegt die Antwort auf diese Anfrage vor: laut <https://ru.muenchen.de/2020/52/Ein-eigener-Abschleppdienst-der-MVG-nach-Berliner-Vorbild-90595> fehlen hierzu in Bayern die gesetzlichen Grundlagen – und deshalb müssen die Fahrgäste halt weiterhin unter zugeparkten Haltestellen und Trambahngleisen leiden.

Filmtipp

Im SWR gibt es einen schönen Beitrag über Streckenreaktivierungen in Baden-Württemberg und Rheinland-Pfalz, teils mit Regelverkehr, teils mit von den Ländern bestelltem touristischem Verkehr (<https://www.swrfernsehen.de/eisenbahn-romantik/folgen/eisenbahn-romantik-folge-989-100.html>). In Bayern können wir davon nur träumen.

Widerrufsrecht auch bei Bahncard-Bestellung

Der EU-Gerichtshof hat geurteilt, dass auch beim Online-Kauf einer Bahncard der DB die übliche, 14-tägige Widerrufsfrist gelten muss (<https://www.tagesschau.de/inland/urteil-bahncard-101.html>).

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

Seilbahn Frankfurter Ring: zu teuer und zu geringer Nutzen

Im Juli 2018 wurde die Idee einer Seilbahn für München groß verkündet und eine Pilotstrecke entlang des Frankfurter Rings gekürt, mit Halten an der U-Bahn Oberwiesenfeld, Frankfurter Ring, der Tram in Schwabing Nord und der U-Bahn Studentenstadt (<https://www.muenchen.de/rathaus/Stadtverwaltung/Referat-fuer-Stadtplanung-und-Bauordnung/Verkehrsplanung/Oeffentlicher-Personennahverkehr/Seilbahn.html>).

Die Machbarkeitsstudie dazu läuft seit September 2019 (die Zeit bis dahin wurde für die Erarbeitung des Untersuchungsinhalts und die Vergabe benötigt) und soll etwa ein Jahr dauern.

Bereits jetzt wurde jedoch eine Abschätzung in der Zeitschrift Verkehr und Technik (Heft 1/2020) veröffentlicht. Das Ergebnis ist mehr als nur ernüchternd: Im Schnitt braucht die Seilbahn länger als der heutige Expressbus, und kostet noch dazu etwa 25 Prozent mehr als der Bau einer Tram. Eine Studie der Bundeswehr-Universität hat etwa 4000 Fahrgäste am Tag als maximale Querschnittsbelastung prognostiziert, nur ein Bruchteil der Fahrgäste beispielsweise der Tram 23 oder gar der Tram-Westtangente.

Die langen Fahrzeiten entstehen unter anderem dadurch, dass Halte durch Abkoppeln und Wiederankoppeln ans Tragseil sehr lange benötigen. Damit ist die Seilbahn aber nur noch für die Fahrgäste interessant, die Start oder Ziel im unmittelbaren Einzugsbereich der Seilbahn haben – wer zweimal umsteigen muss, der ist meist schneller, wenn er im Schienennetz verbleibt. Auch weitere Zwischenhalte, um zusätzliche Fahrgäste gewinnen zu können, scheiden damit aus.

Positiver erscheint die Seilbahn im Fahrzeitvergleich erst, wenn unterstellt wird, dass der Expressbus (oder eine Tram) im Stau stecken bleibt und die Fahrzeit sich dadurch um 75 Prozent verlängert. Dagegen gäbe es eine einfache Maßnahme: die Einrichtung einer eigenen geschützten ÖV-Trasse. Wenn man das nicht will, dann ist die Seilbahn keine Maßnahme für einen besseren Nahverkehr, sondern lediglich die Förderung einer zusätzlichen Autospur auf dem Rücken der Fahrgäste.

Bei den Baukosten wird die Kostenschätzung für Wuppertal aus dem Jahr 2016 auf die Münchner Verhältnisse übertragen, allerdings der Planungskostenanteil aufgrund der längeren Strecke heruntergesetzt. Damit ergeben sich Baukosten von etwa 120 Millionen Euro für die 4,75 Kilometer lange Strecke, oder etwa 25 Millionen Euro pro Kilometer. Zum Vergleich: die Tram-Westtangente liegt bei etwa 20 Millionen Euro pro Kilometer (168 Millionen Euro für 8,25 Kilometer), damit ist die Seilbahn 25 Prozent teurer.

Damit spricht alles dafür, zumindest an dieser Stelle das Kapitel „Seilbahn in

München“ zu beenden. Eine Lösung, für die noch das passende Problem gefunden werden muss, braucht es in München nicht – es gibt genug vorhandene Probleme, die dringend einer Lösung bedürfen.

Andreas Barth

Soziale Vernetzung in Zeiten von Corona

Wie man diesem Heft anmerkt, beeinflusst die Coronakrise neben vielem anderen auch die Arbeit von PRO BAHN. Vom 20. Bis 22. März sollte eigentlich der Bundesverbandstag (BVT) in Karlsruhe stattfinden. Auf der Delegiertenversammlung am Samstag hätte ich unter anderem eine kleine Präsentation zu den bundesweiten Online-Aktivitäten von PRO BAHN gezeigt. Da der BVT auf unbekannte Zeit verschoben ist, habe ich die Unterlagen unter <https://ogy.de/bvt-e1> online verfügbar gemacht.

Es handelt sich dabei um die Fortschreibung der entsprechenden Präsentationen der Vorjahre. Der eigentliche Vortrag ist aus Zeitgründen stark gekürzt, aber die unterschiedlichen Aspekte, die über die Jahre beleuchtet wurden, sind im „Backup“-Teil weiterhin enthalten. Da sich neue Angebote zu Beginn immer recht dynamisch entwickeln, sei ergänzt, dass sich bei LinkedIn die Zahl der Follower in den drei Wochen seit dem 1. März von 64 auf 104 erhöht hat. Beim Instagram-Account von PRO BAHN Oberbayern ist die Zahl der Abos in diesem Zeitraum von 140 auf über 190 gestiegen.

Neben unseren Mailinglisten und den aktuellen Meldungen der Webseiten von PRO BAHN liegt der Schwerpunkt der Präsentation bei den Werkzeugen, die man unter „Social Media“ oder „Soziale Netzwerke“ zusammenfasst. Im übergeordneten Sinn ist ein Verband wie PRO BAHN ja auch ein soziales Netzwerk. Die Mitglieder verbinden gemeinsame Interessen, man trifft sich, kommuniziert untereinander, im Idealfall schafft das Vereinsleben Bekanntschaften und Freundschaften. In der Krise, wo alle persönlichen Treffen abgesagt sind, sind andere Kommunikationswege umso wichtiger. Neben Telefon und E-Mail gehören dazu auch die bekannten Online-Werkzeuge der „Sozialen Netzwerke“. Genau jetzt können sie zeigen, dass sie das Adjektiv „sozial“ auch verdienen.

PRO BAHN nutzt Social Media durchaus intensiv. Allerdings geschieht dies hauptsächlich in der Darstellung nach außen. Bei den eigenen Mitgliedern gibt es dagegen eine große Gruppe, die Aktivitäten in Sozialen Netzwerken eher belächelt und höchstens passiv nutzt. Eine konstruktive Nutzung, beispielsweise zur innerverbandlichen Diskussion findet eher nicht statt. Meiner Meinung nach, zeigen die Tools wie Twitter und Facebook in der jetzigen Situation aber durchaus sehr deutlich ihre soziale Funktion. Natürlich gibt es dort weiterhin Meinungsverschiedenheiten, unsachgemäßen Sprachgebrauch und wenig hilfreiche

Mitmenschen – wie überall. Ich sehe aber auch viele Hilfsangebote, sehr viel Information (die man natürlich filtern muss), und Kommunikationsstrukturen, die zwar nicht alles ersetzen können, aber der beste Notbehelf sind, den ich zur Zeit kenne. Nehmt daher die Präsentation auch als Werbung dafür, solche Dinge zu nutzen. Sei es rein privat, für PRO BAHN oder für andere Zwecke.

Edmund Lauterbach

Die Königsseebahn, die leistungsfähige Verbindung zwischen Salzburg und dem Berchtesgadener Land

Vor 111 Jahren, also im Jahre 1909, zu Zeiten, als im Haushalt nur offenes Licht wie Kerzen oder Petroleumlampen für die Beleuchtung der Abende sorgten, übernahm die Elektromobilität mit elektrischen Triebwagenzügen die Personenbeförderung zwischen den Tourismuszielen Salzburg und Königssee. Die Triebwagenzüge der „Roten Elektrischen“, der Salzburger Eisenbahn- und Tramwaygesellschaft (SETG), und der „Grünen Elektrischen“, der Königlich Bayerischen Staatsbahn, waren ihrer Zeit weit voraus.

Diese beiden Eisenbahn-Verkehrsunternehmen in Österreich und Bayern hatten einen einheitlichen Fahrzeugpark, eine Art „Verkehrsverbund-Fahrkarte“, als Rundreisekarte der „Lokalbahn rund um den Untersberg“ und selbst die Eiskästen im Büffetwagen waren nach den Alkoholgesetzen in Deutschland und Österreich geregelt! Die Zerstörungswut des Tramwayhassers und Kriegstreibers Hitler eliminierte 1938 mittels eines Eisenbahn-Pionier-Bataillons mit 600 Soldaten innerhalb einer einzigen Nacht die Bahn zwischen St. Leonhard und Berchtesgaden. Seit damals fehlt die Schienenverbindung zwischen Salzburg und Berchtesgaden.

Mit dem Ablauf des Sommerfahrplans 1965 beendete die nebenbahnfeindliche Deutsche Bundesbahn auch den Betrieb zwischen Berchtesgaden und Königssee, 1971 wurde die Strecke abgebaut. Überfüllte und dem Dauerstau des ausufernden Individualverkehrs ausgelieferte Linienbusse sind kein auch nur annähernd adäquater Ersatz für die Bahnen.

In Zusammenarbeit der beiden Verkehrsinitiativen-Vereine Verkehrsforum Berchtesgadener Land & Rupertiwinkel e.V. sowie dem Salzburger Verein „Die Rote Elektrische“ wird, nachdem die Regionalstadtbahn durch die Stadt bis Hallein in den nächsten Jahren in Angriff genommen wird, der Meinungsbildungsprozeß zur neuen Königsseebahn gemeinsam vorangetrieben.

Bei einer Bürgermeisterdiskussion, die im Rahmen der Kommunalwahlen in Bayern zum Thema Verkehr vom Verkehrsforum Berchtesgadener Land und Ruperti-

winkel im Februar im Gasthof Unterstein in Schönau am Königssee veranstaltet wurde, wurden den Bürgermeistern drei Fragen gestellt.



Links: Zur Erweiterung des Salzburger Verkehrsverbundes ins Berchtesgadener Land im Jahr 1997 fanden Sonderfahrten mit dem Regionalstadtbahn-Zweissystem-Triebwagen 1004 der Saarbahn – hier in Bad Reichenhall – statt. Rechts: Vertragsunterzeichnung 1997 im Kaiser-Stüberl Salzburg Hbf.

Bilder: R.Fuchs – Die Rote Elektrische

Auf die Frage, ob die Bürgermeisterkandidaten wissen, dass es die Königsseebahn schon einmal gegeben hat, kam ein klares JA.

Auf die Frage, ob sich die Bürgermeisterkandidaten vorstellen können, dass innerhalb der kommenden zehn Jahren eine neue moderne Königsseebahn als S-Bahn wiederkommen könnte, kam ein eindeutiges NEIN! Dann wurde darauf hingewiesen, dass bereits eine Projektgesellschaft Regionalstadtbahn Salzburg aktiv sei. Gerade zwei Tage vor der Veranstaltung in Schönau war ein umfangreicher Artikel in den Salzburger Nachrichten erschienen, in dem der Geschäftsführer der Projektgesellschaft interviewt worden war und die Termine Baubeginn des Regionalstadtbahn-Innenstadttunnels in Salzburg 2023, Eröffnung bis Mirabell 2025 und Eröffnung Stadtdurchfahrt bis Hallein 2027 oder 2028 genannt hatte.

Auf die Frage, ob die Bürgermeisterkandidaten sich eine neue Königsseebahn vorstellen können und dafür einsetzen werden, kam wieder ein einhelliges „Ja“, nachdem Richard Fuchs auf Zweifel im Hinblick auf den Begriff „S-Bahn“ klargestellt hatte, dass es sich um eine als Abzweigung und Ergänzung zur Salzburger Regionalstadtbahn bis Hallein gedachte Regionalstadtbahn handeln solle.

Am 4. März in Freilassing fand eine ebenfalls vom Verkehrsforum veranstaltete Diskussionsrunde mit den fünf Landratskandidaten im Landkreis BGL statt, bei der sich ebenfalls alle Kandidaten für den Wiederaufbau der Bahn von der Grenze bei Marktschellenberg über Berchtesgaden zum Königssee als Verlängerung der Regionalstadtbahn Salzburg ausgesprochen haben, insbesondere die beiden in die Stichwahl am 29. März gekommenen Kandidaten Berhard Kern von der

CSU und Dr. Bartl Wimmer von den GRÜNEN.

In der Folge soll es, sobald dies wieder möglich ist, zu einer Reihe von weiteren Gesprächen mit den Bürgermeistern, dem neuen Landrat und den Verkehrsinitiativen kommen mit dem Ziel, dass das Projekt alsbald konkret in Angriff genommen werden kann.

Dr. Karl Bösenacker und Richard Fuchs (Verkehrsforum Berchtesgadener Land & Rupertiwinkel e.V. und Verein „Die Rote Elektrische“)

Neue Bahnkonzepte

Seile statt Gleise

Wartung, Investitionen, die Bahn denkt verstärkt über Sparmaßnahmen nach. Wie aus Fachkreisen verlautet, gibt es neue Pläne für verbilligte Neuanlagen und Reaktivierungen von Strecken auch über mittlere Entfernungen.

Angeregt von den neuesten Vorschlägen und Erfahrungen aus dem Stadtverkehr prüft nun die Deutsche Bahn, ob auch für Mittelstrecken über Land Seilbahnen eine Lösung bieten könnten. Zwar sind solche Verkehrsmittel deutlich langsamer als herkömmliche Schienenbahnen, aber der Wettbewerb wären nicht die ICE-Strecken, sondern zum Beispiel Verbindungen zwischen Provinzstädten in anspruchsvollen Landschaften wie Mittelgebirgen: Seil statt Tunnel. Die Seilbahn bringt den Vorteil ein, in Luftlinie zu verkehren und außerdem unabhängig von der Steigung eine gleiche Geschwindigkeit zu halten. Auch entfällt jede Zugsicherungstechnik. Damit wäre sie für manche Relationen durchaus wettbewerbsfähig.

Die bekannte Technik dieses Verkehrsmittels ist dafür noch weiterzuentwickeln, so etwa, dass die Fahrgeschwindigkeit auf etwa 60 km/h zu erhöhen wäre, in der Fachsprache für Seilbahntechnik 16,7 m/s. Damit wäre gegenüber vorhandenen Nebenstrecken auf der Schiene kein Nachteil mehr gegeben, denn bei der Seilbahn ist systembedingt Fahrgeschwindigkeit gleich Reisegeschwindigkeit, die bei manchen Provinzbahnen nicht höher liegt.

Natürlich sind für Fahrzeiten von bis zu zwei Stunden keine herkömmlichen Kleingondeln geeignet. Neben der Entwicklung schnell-laufender Fahrwerke und entsprechender Antriebe für die Zugseile arbeitet die Fachindustrie schon an Lösungen auch für die Gestaltung des Reisekomforts. Angedacht sind Doppelstock-Großraumkabinen bisher kaum bekannter Ausmaße; die größten Transportgefäße kennt man bisher aus dem Wintersport-Verkehr. So arbeitet der Marktführer Doppelmayr schon an Konzepten mit Kabinen für bis zu 200 Fahrgäste ausschließlich auf Sitzplätzen, dazu mit Bordtoilette und Bistro. Für die zwangsläufig ungünstigen Sichtbedingungen auf Innenplätzen ist an eine aufwendige

Unterhaltungselektronik gedacht, wie man sie aus dem Flugzeug kennt. Außerdem werden die Gondeln Bodenfenster für eine bessere Aussicht erhalten. Wenn auch noch nicht geklärt ist, ob man die unteren Flächen doch lieber für rundum wirksame Werbung nutzen sollte.

Gedanken gibt es auch hinsichtlich einer Doppelnutzung vorhandener Energie-Freileitungen. Die Bahn betreibt bekanntlich ein ausgedehntes eigenes Versorgungsnetz und verfügt damit bereits über die notwendige Infrastruktur an Stützmasten. Außer deren statischer Verstärkung, der Kabel und der Montage zusätzlicher Rollenbatterien wären für die freie Strecke kaum Investitionen nötig, vor allem aber keine zeitraubenden Baugenehmigungsverfahren. Auch könnte der Starkstrom ähnlich der Linearmotortechnik beim Transrapid für den Betrieb der Kabinen angezapft werden, so dass mit einer fahrzeuggebundenen Technik die teuren Antriebsstationen für Zugseile und auch diese selbst überflüssig würden. Allerdings bleibt die echte freischwebend drahtlose Seilbahn vorläufig noch Zukunftsmusik, denn die Schwebetechnik beherrscht bisher erst Hubhöhen von Zentimetern.

Ein erstes „Mock-up“ stellt die Deutsche Bahn in Zusammenarbeit mit der Fachindustrie ab dem 1. April dieses Jahres in der Vorhalle des Hauptbahnhofs München auf. Vorsicht: die Großkabine könnte leicht mit einer der Verkaufsbuden verwechselt werden, die schon länger dort stehen. Im Unterschied dazu wird aber – selbstverständlich unter Berücksichtigung der derzeit erforderlichen Vorsichtsmaßnahmen – der Seilbahnstand am Eröffnungstag Freibier ausschenken und Beispiele der künftigen Bordverpflegung ausgeben.

Michael Werner

Gedanken zum Brennerzulauf

Güterzüge oder S-Bahnen auf dem Ring?

Nach längeren Diskussionen ist es mittlerweile unstrittig, dass auf Nord- und Südring in München mittelfristig S-Bahnen fahren sollen. Auf dem Südring ist die Sinnhaftigkeit unter anderem durch die Verknüpfungsmöglichkeiten mit drei U-Bahn-Strecken gegeben. Auf dem Westabschnitt des Nordrings ist dank der positiven Entwicklung des BMW-Forschungs- und Innovationszentrums jetzt ein Vorlaufbetrieb geplant. Auf dem Ostabschnitt des Nordrings ist dazu ein Ausbau Johanneskirchen-Daglfing-Trudering im Rahmen der Bundesverkehrswegeplanung grundsätzlich beschlossen, wobei die aktuellen Diskussionen, ob unter- oder oberirdisch oder in Troglage und die Lage der zweigleisig auszubauenden Truderinger Kurve für die eisenbahnbetrieblichen Fragen irrelevant sind.

Kritisch ist jedoch die Frage, wieviele Güterzüge künftig auf den Ringen fahren werden. Heute fahren durchgehende Güterzüge meist über den Südring.

Nach dem oben erwähnten Ausbau ist grundsätzlich eine Verlagerung auf den Nordring möglich. Hier spielen jedoch die aktuell laufenden Planungen des Bundes für den Brennerzulauf mit hinein, denen zufolge nach Fertigstellung des Basistunnels der Güterverkehr auf der Schiene erheblich wachsen soll. Der Bund plant bekanntlich einen leistungsfähigen Güterzug-Ostkorridor von Hamburg über Stendal, Magdeburg, Leipzig, Hof und Regensburg. Das ist eine sehr sinnvolle Planung, werden doch überwiegend wenig ausgelastete, relativ flache vorhandene Strecken – meist abseits der Zentren – genutzt.

Das Problem ist jedoch, wie die Güterzüge von Regensburg zum Brenner kommen. Der Bund plant derzeit, diese über Feldmoching und den Nordring nach Trudering und dann irgendwie vorbei an Rosenheim zum Brenner zu führen, was bekanntlich heftige Diskussionen in Rosenheim ausgelöst hat. In München, das genauso betroffen ist, hört man jedoch in der Öffentlichkeit kaum etwas. Denn wenn diese Planung so realisiert wird, sind die Ringe durch Güterzüge so ausgelastet, dass für die geplanten S-Bahnen umfangreiche Mehrspurausbauten erforderlich werden, mitten in der Stadt.

Dabei gibt es Alternativen, die zum Teil vom Freistaat für die Bundesverkehrswegeplanung angemeldet waren, aber vom Bund abgelehnt wurden. So könnten die Güterzüge ab Landshut auch über Mühldorf nach Rosenheim geführt werden, entweder über Wasserburg oder, mit zwei neuen Kurven, über die ohnehin auszubauende Strecke über Freilassing. Dies erfordert zwar auch einige Ausbauten, Doppelspuren, Elektrifizierungen und Überwerfungen. Zu vermuten ist, dass dies aber wesentlich günstiger ist als die sonst nötigen, oben erwähnten Ausbauten für die S-Bahn. Genaue Untersuchungen hierüber sind nicht bekannt.

Heute verkehren die Güterzüge zum Brenner weitgehend über Augsburg und zum kleineren Teil auch über Ingolstadt und dann über München. Für den Verkehr aus Westdeutschland bringen der Ostkorridor und eine eventuelle Umfahrung über Mühldorf keine Entlastung. Hier fehlt eine Fahrmöglichkeit für Güterzüge von Ingolstadt nach Landshut. Dann wäre nicht nur München, sondern auch Augsburg, das noch nicht einmal über bahnsteiglose Durchfahrtsgleise für Güterzüge verfügt, vom Durchgangsgüterverkehr weitgehend entlastet. Die vorhandenen Kapazitäten könnten für den stark wachsenden Personenverkehr genutzt werden.

Diese Fragen erscheinen aus Münchner Sicht derzeit weit in der Zukunft. Der Brennerzulauf soll nach den Aussagen des Bundes aber noch dieses Jahr entschieden werden. Danach eine beschlossene Planung zu ändern, ist erfahrungsgemäß extrem schwierig.

Andreas Schulz

Werdenfelsbahn 2025

Halbstundentakt bis Murnau?

Der Ruf nach einem Ausbau der Werdenfelsbahn wird immer lauter: nach der Petition von PRO BAHN haben im Februar nun auch einige Kommunen unter Federführung von Murnaus Bürgermeister Rolf Beuting sich direkt an Bayerns Verkehrsministerin Kerstin Schreyer mit der Forderung nach einem halbstündlichen Angebot südlich von Weilheim gewandt. Die Antwort der Ministerin zeigt nun einen ersten positiven Ansatz: Im Zuge der Neuausschreibung der Werdenfelsbahn soll ab Dezember 2025 der Halbstundentakt bis Murnau verlängert werden – „vorbehaltlich der technischen und finanziellen Machbarkeit“.

Die Voraussetzung für die Taktverdichtung ist gegeben, da mittlerweile mehr als 5000 Fahrgäste täglich zwischen Weilheim und Murnau unterwegs sind. Nach Ansicht von PRO BAHN wäre aber auch hierfür der zweigleisige Ausbau Murnau–Uffing notwendig, um einen stabilen Betrieb zu gewährleisten, denn die Fahrzeiten werden so knapp sein, dass es nicht einmal für eine Kurzwende der Züge in Murnau reichen wird.

Grundsätzlich wäre eine Taktverdichtung aber bis Garmisch-Partenkirchen notwendig. Hier regt sich nun Widerstand in Eschenlohe und Oberau, wo man längere Schrankenschließzeiten befürchtet – Bedenken, die im Staatsministerium als willkommener Vorwand immer dankbar aufgegriffen werden. Die Schrankenschließzeiten lassen sich aber auch dadurch verkürzen, dass die zusätzlichen Züge in den Bahnhöfen Eschenlohe und Oberau nicht halten. Auch wenn solche Taktlücken sicher nicht optimal sind, könnten als positiver Effekt mit der Fahrzeitverkürzung neue Zughalte an anderer Stelle, z.B. in Kainzenbad, realisiert werden.

Norbert Moy

PRO BAHN Post-Archiv

Das öffentliche Leben läuft in Zeiten von Corona ziemlich zäh; auch die Arbeit von PRO BAHN ist schwieriger geworden. Man sitzt viel zuhause, ob mit oder ohne „Home-Office“, und „abends ausgehen“ entfällt sowieso.

Vielleicht der richtige Zeitpunkt, mal wieder in (Pro-)Bahn-Publikationen zu schmökern – zum Beispiel in der PRO BAHN Post. Online findet man alle Ausgaben seit Ende 2004, unter https://www.pro-bahn.de/bayern/pbp_archiv.htm gibt es einen Artikel-Index, der beim Suchen von Themen hilft. Zum Anzeigen aller Artikel eines Jahres das entsprechende Jahr und als Autor „egal“ auswählen.

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

- Derzeit keine Termine.
- Die für den April vorgesehenen Osterhasenfahrten auf der Chiemgauer Lokalbahn müssen leider entfallen.

PRO BAHN-Termine

- **Alle PRO BAHN-Treffen sowie die im letzten Heft angekündigten Exkursionen entfallen bis auf weiteres, mindestens jedoch so lange wie die Schulen geschlossen sind.**
- **Bitte informieren Sie sich unter <https://www.pro-bahn.de/bayern/termine.htm>, wann die Treffen wieder aufgenommen werden.**

Mitmachen bei PRO BAHN ist auch in der Zwischenzeit möglich. Dazu können Sie Kontakt mit der entsprechenden Regionalgruppe oder dem Bezirksverband aufnehmen:

Bezirksverband Oberbayern: oberbayern@pro-bahn.de

Regionalgruppe Inn-Salzach: wilama@t-online.de

Regionalgruppe München: muenchen@pro-bahn.de

Regionalgruppe Oberland: n.moy@bayern.pro-bahn.de

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

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