

PRO BAHN *Post*

 Rundbrief von PRO BAHN Oberbayern

September 2020



Auf dem Freigelände der Tram-Hauptwerkstätte an der Ständlerstraße waren bis vor kurzem noch drei P-Wagen abgestellt. Nun wird an dieser Stelle eine Interimswerkstatt gebaut und die P-Wagen müssen ihren Standort räumen. Hier verlässt P-Wagen 2021 die Tram-Hauptwerkstätte und damit auch den Tram-Betrieb – das Fahrzeug soll künftig als Partyraum auf einem Firmengelände dienen.

Bild: Klaus Werner (<https://bit.ly/3hssj6D>)

- Kurznachrichten – Seite 2
- PRO BAHN trauert um Matthias Wiegner – Seite 3
- Bauarbeiten im U-Bahn-Tunnel – Seite 5
- BOB/BRB: Ärger um die neuen Züge – Seite 7
- Neues Buch: 150 Jahre Geschichte in Bildern – Seite 8
- Diskussion zum Brenner-Nordzulauf – Seite 9
- MdL Becher am Bahnhof Walpertskirchen – Seite 10

Kurznachrichten

Bayern will Bahnanbindung Viechtachs scheitern lassen

Bayerns Verkehrsministerin Schreyer (CSU) will den Vertrag für den Probebetrieb zwischen Gotteszell und Viechtach nicht über den September 2021 hinaus verlängern (<https://www.stmb.bayern.de/med/pressemittelungen/pressearchiv/2020/188>). Damit wird auf der Strecke, auf der seit 2016 wieder regelmäßig Personenzüge fahren, zum zweiten Mal der Personenverkehr eingestellt. Das Ministerium argumentiert ausschließlich mit dem Nichterreichen der Grenze von 1000 Fahrgästen an Werktagen (Personenkilometer pro Kilometer). Auf strukturelle Argumente wird nicht eingegangen, sondern die unbewiesene Behauptung aufgestellt, dass eine Bahnstrecke mit weniger Fahrgästen dem Klima schadet. Alle wesentlichen Verbände im Bahnbereich hatten sich gegen die feste Grenze von 1000 Fahrgästen ausgesprochen.

Tram München: Interimswerkstätte vor Baubeginn

Der Bereich der früheren Gleiswerkstatt auf dem Gelände der Tram-Hauptwerkstätte an der Ständlerstraße wurde im August freigeräumt. Hier wird in den nächsten Monaten eine Interimswerkstätte errichtet, auch um die Defizite der Tram-Instandhaltung seit der Teilspernung der Gebäude zumindest teilweise zu kompensieren. Hoffen wir, dass damit auch die Fahrzeugverfügbarkeit wieder steigt.

Fahrradmitnahme bei Schienenersatzverkehren

In der letzten Zeit gab es beim PRO BAHN „Kummerkasten“ (<https://www.pro-bahn.de/meinung/>) verschiedentliche Rückmeldungen von Fahrgästen, deren Urlaub „dahoam“ schlecht starten sollte, da der Startpunkt der Fahrradtour gar nicht erreichbar war, weil die Schienenstrecke wegen Bauarbeiten gesperrt und die Fahrradmitnahme im Ersatzverkehr mit Bussen grundsätzlich ausgeschlossen war. Deshalb hat PRO BAHN am 13. August den Aufgabenträger, die Bayerische Eisenbahngesellschaft (BEG) angeschrieben, um künftig eine landesweit einheitliche fahrgastgerechte Lösung zu erreichen, denn bislang ist das Thema in (Ober-)Bayern sehr unterschiedlich geregelt. Bis Redaktionsschluss lag noch keine Rückmeldung der BEG vor.

Viel SEV in Südostbayern

Im Netz der Südostbayernbahn sind derzeit viele Strecken wegen Bauarbeiten gesperrt (https://www.suedostbayernbahn.de/so_bayern/view/fahrplan/baustelleninformationen.shtml) und werden nur im Schienenersatzverkehr (SEV) bedient. Während bei der Mehrzahl der Strecken der Schienenverkehr am 7. September wieder aufgenommen wird, gibt es zwischen Mühldorf und Passau noch bis zum 16. Oktober Schienenersatzverkehre.

DB will Bahnsteige in Mühlthal zurückbauen

Seit der Eröffnung von Starnberg Nord wird der S-Bahn-Halt Mühlthal nicht mehr bedient. Nun soll das endgültige Aus für den Haltepunkt kommen: DB Station&Service AG hat am 16.07.2020 die Genehmigung für den Rückbau des Hp Mühlthal beim Eisenbahn-Bundesamt beantragt.

PRO BAHN: Fahrgastrechte verbessern statt verwässern

PRO BAHN fordert die europäischen Entscheidungsträger auf, nicht zuzulassen, dass die Fahrgastrechte verwässert werden. Im Besonderen spricht sich PRO BAHN in einer Pressemitteilung dagegen aus, Ausnahmeregelungen aufgrund höherer Gewalt einzuführen (https://www.pro-bahn.de/presse/pm_bv_show.php?id=383). Auch Ausnahmen von den Fahrgastrechten für städtischen und S-Bahn-Verkehr müssen verhindert werden. Die fehlende Pflicht, durchgehende Fahrscheine anzubieten oder die Kombination mehrerer Fahrscheine bei den Fahrgastrechten zu berücksichtigen, macht viele internationale Bahnverbindungen unattraktiv.

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

33 Jahre Einsatz für PRO BAHN

PRO BAHN trauert um Matthias Wiegner

Jeder andere Beitrag wäre mir an dieser Stelle lieber als einen Nachruf auf unseren Freund und Mitstreiter Matthias Wiegner zu verfassen. Wahrscheinlich wäre auch in dieser Ausgabe ein Text oder Foto von ihm erschienen, er gehörte zu den Stamm-Autoren der PRO BAHN Post. Leider aber hat er uns plötzlich und unerwartet am 29. Juli für immer verlassen – nur drei Monate nach dem Eintritt in den Ruhestand.

Von Beruf war Matthias Wiegner Meteorologe. Während des Studiums in Mainz lernte er seine Frau Renate kennen, die ebenfalls Meteorologie studierte. Die berufliche Laufbahn führte ihn über Köln an die LMU nach München. Als Renate eine Stelle in Garmisch antrat, zogen beide nach Weilheim und konnten so ihre Arbeitsstellen gut per Bahn erreichen.

Ein Nachruf auf Matthias und seine Aktivitäten bei PRO BAHN – wo soll ich da anfangen, wo aufhören? Vielleicht beim Anfang: 1987 lernten er und Renate PRO BAHN auf einem Infostand in Tegernsee kennen. CityBahn für Oberbayern und der Filzenexpress waren die Themen und sein Interesse war geweckt. Meine erste Erinnerung an eine gemeinsame Aktion war das gemeinsame Erstellen von Informationsstellwänden – damals noch ganz analog mit Schere und Kleber. Oder die letzte gemeinsame Aktion: In aller Eile haben wir noch einen Textbeitrag über die Petition für eine bessere Werdenfelsbahn im aktuellen „Fahr-

gast“ verfasst. Und dazwischen: Unzählige Aktiventreffen, Mitgliederversammlungen, Infostände, Broschüren und Infomaterial, gemeinsame Ausflüge, Reisen zu den Horber Schienentagen oder zum Bundesverbandstag. Und auch so mancher kreativer Biergartenbesuch. Weder Ämter – 25 Jahre Vorsitzender von PRO BAHN Bayern – noch lästige Aufgaben wie die Mitgliederverwaltung scheute er. Er stellte sich einfach in den Dienst für den guten Zweck.



Matthias auf einer Fahrt nach Füssen im Dezember 2018 und auf dem PRO BAHN Bundesverbandstag 2019 mit dem Bundesvorsitzenden Detlev Neuss.

Matthias bewies bei alledem Humor. Seine Cartoons mit den Marsmännchen sind ebenso legendär wie über viele Jahre das monatliche Rätsel auf den Webseiten, welche er ab 1997 fast im Alleingang für den Bundesverband, Landesverband aber vor allem auch für das Werdenfels eingerichtet hatte.

Neben den Bahnthemen hatte Matthias noch ein paar andere Steckenpferde wie z.B. den Radsport. Bis zuletzt gehörte die Pfaffenwinkelrundfahrt zu den Highlights im Jahreslauf. Auch das Sammeln isländischer Briefmarken mit dem etwas exotischen Schwerpunkt isländische Markenheftchen gehörte zu seinen Leidenschaften. Auch hier engagierte er sich seit diesem Jahr als Redakteur des Mitteilungsblattes bei den Freunden skandinavischer Briefmarken – auch bei diesem Verein hinterlässt sein Tod eine große Lücke.

Mit Matthias verlieren viele von uns einen guten Freund, PRO BAHN insgesamt eine prägende Persönlichkeit, die auch in schwierigen Situationen für den Ausgleich sorgte, aber auch mal Klartext reden konnte. Die Lücke, die er bei PRO BAHN hinterlässt, ist kaum zu schließen. Auch wenn der Abschied schwerfällt, bin ich dankbar für die vielen Jahre, in denen wir gemeinsam so viele Themen und Projekte für die Fahrgäste in Bayern angetrieben haben. Es war eine gute Zeit – nur zu kurz!

Norbert Moy für den Vorstand und die Aktiven von PRO BAHN Oberbayern und PRO BAHN Bayern

Bauarbeiten im U-Bahn-Tunnel

„Im Sommer 2020 tauschen wir die knapp 50 Jahre alte Weichenanlage auf der Südseite des U-Bahnhofs Münchner Freiheit – ein Modernisierungsschub für die Linien U3 und U6! Das bedeutet aber auch, dass wir den U-Bahnbetrieb zwischen den Stationen Universität und Münchner Freiheit für knapp zehn Wochen unterbrechen müssen. Die Sperrung beginnt am Montag, 13. Juli und dauert bis Freitag, 18. September 2020.“ So schildert es die MVG unter <https://mvg.de/freiheit>. Allein: Wie sieht die Situation hier tatsächlich aus?

Aus Richtung Süden fahren die U3 und die U6 zunächst nur bis Odeonsplatz, weil in dem nächsten Bahnhof Universität nur ein Gleis für den Fahrgastverkehr zur Verfügung steht; das andere Gleis wird für die Bauarbeiten genutzt. Meist muss der Zug also im Bahnhof Odeonsplatz erst einige Minuten warten, bis die vorherige U-Bahn von dort auf dem anderen Gleis zurückgekommen ist. Erst dann fährt der eigene Zug auf das einzige Gleis bis zur Station Universität.

Positiv ist zu vermerken, dass alle U-Bahn-Züge mit zwei Fahrern besetzt sind, um zu vermeiden, dass an den Endstationen (Universität und Münchner Freiheit) die Fahrer erst ihre Züge zum anderen Fahrerstand abgehen müssen. In den ersten Tagen waren auch immer wieder MVG-Mitarbeiter zu sehen, die den Fahrgästen weitergeholfen haben. Auch jetzt gibt es immer wieder mal Leute von der MVG zu sehen.

Weiter geht es in Richtung Norden mit einem Bus, der ebenfalls die Bezeichnung „U6“ (oder „SEV U6“) trägt. Als Zielbeschilderung wird meist (aber nicht immer) „Münchner Freiheit“ angegeben. Manche Busse fahren auch als „U3“, manche nur als „6“ (als wären sie eine Trambahn der Linie 6), bei manchen ist die Zielbeschilderung der Einfachheit halber ganz ausgeschaltet.

Erfreulich ist, dass die SEV-Busse montags bis freitags tagsüber alle zwei Minuten (!) kommen – oder zumindest laut Fahrplan kommen sollten. Wenn man öfters mit den SEV-Bussen unterwegs ist, merkt man bald, dass manchmal zwei oder drei Busse direkt hintereinander fahren, manch anderes Mal muss man auch fünf oder zehn Minuten warten, bis der nächste SEV-Bus kommt. Die Leopoldstraße ist halt oft mit Autos verstopft.

Unglücklich angelegt erscheinen mir die Bushaltestellen der SEV-U6-Linie: Zwar hat man vernünftigerweise eigene „Bussteige“ gebaut, damit die Haltestellen der anderen Busse in der Leopoldstraße (154, 58, 68) nicht durch die SEV-Haltestellen blockiert werden. Zwischen der Bushaltestelle Universität (eigentlich ist es schon „Siegestor“) und Giselastraße (nördlich des „Running Man“ der Münchener Rückversicherungsgesellschaft, neudeutsch Munich Re) liegt eine große Entfernung (fast 1 km). Die Bussteige der SEV-Linie sind schmal (151 cm breit ist der Bussteig an der Giselastraße, also am „Running Man“, gegen 186 cm der Bushaltestelle Georgenstraße).

Zum Erreichen der Bussteige muss ein extrem stark frequentierter Radweg überquert werden; aus meiner Sicht sind die Fahrgäste durch die in beide Richtungen oft unangemessen schnell vorbeifahrenden Radfahrer gefährdet. Die MVG hat jetzt zusätzlich Warnschilder an den SEV-Haltestellen angebracht, die Radfahrer und Busfahrgäste voreinander warnen sollen. Ich hätte mir gewünscht, dass solche Schilder von Anfang an angebracht worden wären.

Ein ganz anderes Problem stellt sich leider in Coronazeiten zusätzlich: Anders als bei U-Bahn, S-Bahn, Trambahn und bei den meisten Bussen öffnen sich bei den SEV-„Bus-Zügen“ (sie fahren fast immer mit Anhänger) die Türen nicht an den Haltestellen. Wie mir neulich ein sehr aufgeschlossener MVG-Mitarbeiter sagte, ist die erste Tür (coronabedingt) verständlicherweise verschlossen. Die zweite Tür kann der Fahrer, kann die Fahrerin tatsächlich aufmachen. Dann hört es aber schon auf: Ab der dritten Tür muss der Fahrgast die Türen selber aufmachen, ebenso gilt das für die Türen des Anhängers. Es ginge aber um eine Frage der Tür-Programmierung; der Mitarbeiter will sich aber dafür einsetzen, dass das schnell geändert wird. Hoffen wir also das Beste!

An der Münchner Freiheit werden die Fahrgäste des SEV-Busses noch auf die Radfahrer per Lautsprecher hingewiesen („Liebe Fahrgäste! Bitte achten Sie auf Radfahrer!“). Will man dann aussteigen, stehen Dutzende abgestellter Fahrräder genau vor dem Bussteig, so dass man Schwierigkeiten hat, etwa die U-Bahn-Station zu erreichen.

Ab Münchner Freiheit ist die Weiterfahrt mit der U6 weitgehend problemlos; sie fährt alle fünf Minuten bis Fröttmaning, bis Garching-Forschungszentrum alle zehn Minuten. Weniger lustig ist die Verbindung in Richtung Moosach. Da gibt es einen Pendelzug mit der Linienbezeichnung „U“, der zunächst einmal auf einem Gleis zwischen Münchner Freiheit und Scheidplatz pendelt. Dort muss man wieder umsteigen, in eine U8, die so fährt wie früher die U3. Die U8 fährt in der Gegenrichtung über Hauptbahnhof–Sendlinger Tor zum Mangfallplatz, verstärkt also an ihrem Südende die U1. Tatsächlich hätte ich mir eine durchgehende U-Bahn-Linie Moosach–Scheidplatz–Münchner Freiheit gewünscht, im Prinzip so, wie das ja bei der U6 Nord auch möglich ist.

Es ist schwer, abzuschätzen, ob es– angesichts der über zwei Monate dauernden Bauarbeiten (und der Coronakrise) – Fahrgäste gibt, die zum Auto und/oder zum Fahrrad gewechselt sind. Die Leopoldstraße jedenfalls wird von Kraftfahrern sehr intensiv genutzt, von den Radfahrern ganz zu schweigen.

An einem MVG-Informationsstand an der Münchner Freiheit hat mir ein sehr hilfsbereiter Mitarbeiter zugesichert, dass diese Bauarbeiten in jedem Falle abgeschlossen werden; hierfür sei genug Geld da. Anders sähe es freilich mit anderen Plänen der MVG (Gartentram, Westtangente, U 5 nach Pasing ...) aus. Hier sei alles offen.

Ich ertappe mich bei Phantasie-Vorstellungen: Wäre es nicht möglich gewesen, das Planfeststellungsverfahren für die Parzivalstraße vorzuziehen und abzuschließen, so dass nicht nur Betriebsfahrten hier durchfahren dürfen. Man hätte dann eine Straßenbahnlinie 21 E Münchner Freiheit–Parzivalstraße–Scheidplatz–Karlsplatz/Stachus–Sendlinger Tor einrichten können. Die hätte die dauerverstopfte Leopoldstraße umgehen können und wäre eine zusätzliche Möglichkeit gewesen, nicht Schienenersatzverkehr, sondern Ersatzverkehr auf der Schiene einzurichten.

Rhaban Lammeyer

BOB/BRB: Ärger um die neuen Züge

Der Integral-Zug der BOB ist seit dem 26. Juli Geschichte. Seitdem ist auf den BOB-Strecken eine einheitliche Flotte aus 25 LINT-54 Zügen unterwegs, die für die Fahrplanausweitungen ab Dezember um weitere sechs Züge aufgestockt wird.

Die Integral-Züge und die erneuerte Bahnsteig-Infrastruktur gingen 1998 als maßgeschneiderte Lösung für die Oberlandstrecken an den Start, man wählte – abweichend zu aktuellen Gepflogenheiten für Dieselstrecken – eine Bahnsteighöhe von 76 cm, sicher auch im Hinblick auf Kompatibilität im S-Bahn-Netz. Nach den massiven Anfangsproblemen stellte sich bald heraus, dass die siebzehn Integral-Züge das rasant wachsende Fahrgastaufkommen nicht mehr bewältigen konnten. Eine Nachbestellung war aber nicht mehr möglich, der Schienenfahrzeugbau der Jenbacher Werke war am Integral zugrunde gegangen. In den letzten Jahren litt der BOB-Verkehr zeitweise an massiven Qualitätsmängeln, die die BOB auf technische Probleme mit den komplexen Integralen zurückführte.

Eigentlich lautet der Plan des bayerischen Verkehrsministeriums, die Oberlandstrecken zu elektrifizieren. Weil das in Bayern aber sehr lange dauert, wollte man die Probleme der BOB schon vorher lösen und auch die Kapazitäten ausbauen. Daher entschied man sich für eine Übergangslösung mit konventionellen Dieselzügen. Batterieelektrische Züge wollte man nicht, wegen der erhöhten Kosten und um den politischen Druck für die Elektrifizierung aufrecht zu erhalten.

Dieselzüge für eine Bahnsteighöhe von 76 cm sind auf dem Markt kaum verfügbar, meist sind sie für geringere Bahnsteighöhen konzipiert. Die neuen Züge sind Standardlösungen, die für die 76 cm-Bahnsteige in den Einstiegsbereichen angepasst wurden. Die ausfahrbare Spaltüberbrückung liegt daher tiefer, der Spalt zwischen Bahnsteig und Zug ist auch deshalb breiter als bisher, weil die kurzen Wagenkästen beim Integral breiter und damit näher am Bahnsteig sein konnten. Bei der Präsentation der Züge am 25. Mai mit den Verbandsvertretern war schon zu erkennen, dass man hier einen Kompromiss eingeht. Für Rollstuhlfahrer gibt

es nun eine manuell vom Zugpersonal zu bedienende Rampe, die an den hohen S-Bahn-Bahnsteigen aber in jedem Fall notwendig ist.

Der Behindertenverband „Ungehindert e.V.“ beklagt daher eine mangelhafte Barrierefreiheit für Rollstuhlfahrer und hatte zu einer Protest-Kundgebung am 21.8.2020 aufgerufen. Wie und vor allem von wem dem zugegebenermaßen nicht optimalen Zustand Abhilfe geschaffen werden kann, bleibt aber unklar: So fordert „Ungehindert e.V.“ ganz pauschal eine Nachbesserung der Züge und mehr Mitsprache bei den einschlägigen Normen. Insbesondere will man statt des europäischen Standards „TSI-PRM“ das Behindertengleichstellungsgesetz (BGG) §8 als Mindeststandard einführen. In letzterem ist aber nur unkonkret festgelegt, dass „Beförderungsmittel im öffentlichen Personenverkehr nach Maßgabe der einschlägigen Rechtsvorschriften des Bundes barrierefrei zu gestalten sind“.

Die Barrierefreiheit im SPNV ist eine komplexe und leider auch verfahrenere Baustelle, bei der in den letzten Jahrzehnten zu viele Mitspieler – vor allem in den Amtsstuben – sich zu profilieren versucht haben. Die willkürliche Aufteilung in ein Dieselnetz mit 55 cm hohen Bahnsteigen, ein elektrisches Netz mit 76 cm und ein S-Bahn-Netz mit 96 cm ist wenig hilfreich, noch dazu, wenn zwischendurch die Förderrichtlinien für diese oder jene Bahnsteighöhe geändert werden.

Fahrzeuge und noch viel mehr die Infrastruktur sind Investition für viele Jahrzehnte. Selbst wenn man heute sich auf eine einheitliche Linie verständigen könnte, würde es noch Jahrzehnte dauern, bis eine vollständige Barrierefreiheit hergestellt wäre. Die Verkehrsunternehmen als Betreiber der Fahrzeuge sind in diesem Spiel aber eher Randfiguren. Wie so oft im Bahnbereich ist auch hier die Verantwortungslosigkeit perfekt organisiert.

Und es gibt noch einen weiteren Ärger mit den Zügen: lautes Kurvenquietschen in einem engen Gleisbogen nervt die Anwohner in Gmund. Da es sich dabei aber um ein rein technisches Problem handelt, besteht hier die Hoffnung auf rasche Abhilfe.

Norbert Moy

Auf der Eisenbahn rund um Simbach und Braunau am Inn

Neues Buch: 150 Jahre Geschichte in Bildern

150 Jahre ist es nun her, dass die einst für internationalen Fernverkehr vorgesehene Bahnlinie München–Mühldorf–Simbach gebaut wurde und ihre Verlängerung im Innviertel über Braunau und Ried im Innkreis nach Neumarkt-Kallham in Betrieb ging. Rechtzeitig zu diesem Jubiläum ist das neue Buch „Auf der Eisenbahn rund um Simbach und Braunau am Inn“ (ISBN 978-3-00-065793-1, 39,90 Euro) von Karl Bürger, Alfred Baumgartner und Franz Mühlberger erschienen.

Das „grenzüberschreitende“ Buch spannt den Bogen vom Streckenbau über die vermeintlich „gute alte Zeit“, die es aber weder im königlich bayerischen Gäu noch im Innviertel der k.u.k.-Epoche gab, über die Entwicklung der Bahnen westlich und östlich des Inns in der Zwischenkriegszeit, der NS-Zeit und der Zeit nach 1945 bis in jüngste Zeit. Neben der Hauptbahn Mühldorf - Simbach, der Innkreis- und der Mattigtalbahn werden auch die längst stillgelegten einstigen Lokalbahnen Simbach–Tutting–Pocking und Tutting–Rotthalmünster–Köflarn beleuchtet, und ebenso die Bahn in Burghausen, die vergessene Dampfstraßenbahn Neuötting–Altötting und die Anschlussbahn von Braunau ins Werk Ranshofen.

Mit vielen Bildern aus ihrem Berufsalltag werden auch die Eisenbahner hüben wie drüben gewürdigt, und der Lokomotiv- und Triebwagenfreund kommt sowohl hinsichtlich der Dampf- als auch der Dieseltraktion auf seine Kosten, insbesondere in den Kapiteln „Diesel-Szenen zwischen Ober- und Niederbayern“ und „Innviertler Diesel-Impressionen“. Abgerundet wird das Werk durch abgedruckte historische Dokumente, Fahrkarten und Ausweise.

Das Buch im Format DIN A4 ist als Bildband konzipiert, enthält aber auch Schilderungen und Erzählungen, in denen versunkene Zeiten wieder plastisch werden. Es umfasst 304 Seiten mit 630 meist noch nicht veröffentlichten Bildern und kann unter karl-buerger@t-online.de bestellt werden.

Karl Bürger

Diskussion zum Brenner-Nordzulauf – Stand August 2020

Am 23. Juli war letzter Termin für Stellungnahmen zum Raumordnungsverfahren für den Brenner-Nordzulauf (BNZL) und zwar für den Streckenabschnitt Ostermünchen–Kiefersfelden. Es sind sicher mehrere tausend Eingaben zusammengekommen (von einer Gemeinde angeblich über 2000). Auch der PRO BAHN Bezirksverband Oberbayern hat eine – weitgehend positive – Stellungnahme abgegeben.

Von den regionalen politischen Institutionen wurden alle fünf Trassenvorschläge abgelehnt. Dazu gehören neben dem Landkreis auch die Stadt Rosenheim (in beiden hat die CSU die Mehrheit) und andere Kommunen. Auch der Kreisverband der SPD lehnt die Neubautrasse ab, ebenso der Grünen-Kreisverband (der Landesverband wiederum hat die Neubaustrecke befürwortet). Auch die violette Trassenvariante mit dem größten unterirdischen Anteil wurde verworfen. Die Kreisgruppe des Bund Naturschutz hält bei allen fünf Trassenvorschlägen den Verbrauch an Landschaft und Natur für die Region nicht zumutbar. Die positive Stellungnahme von PRO BAHN gehört offenbar zu den Minderheitsmeinungen.

Es gab – vor allem in den Gemeinden, die von den östlichen Trassenvarianten betroffen sind – von Anfang an Widerstand, der sich teilweise radikal artikuliert hat. Die Widerstandsgruppen halten sich für legitimiert, die Notwendigkeit des Verkehrsprojekts zu beurteilen und über seine Ausführung entscheiden zu können. Erstaunlich ist, dass sich die lokale Politik weitgehend vor den Karren der Protestierer hat spannen lassen. Das Hauptargument für die Vertreter der verschiedenen Interessengemeinschaften ist das Fehlen einer ausreichenden Begründung für das zweite Gleispaar. Dem Bundesverkehrsministerium werfen sie vor, dass es bisher nur mit Szenarien argumentieren würde, aber keine validen Prognosen geliefert hätte.

Als Alternative wird von den Gegnern der Ausbau der Bestandsstrecke auf ETCS und längere Ausweichgleise gefordert. Obwohl dabei auch ein verstärkter Lärmschutz verlangt wird, sind davon nicht alle Anwohner entlang dieser Trasse begeistert. Wie die aktuelle Mehrheitsmeinung in der Region aussieht, ist nicht bekannt. Eine Telefonumfrage der DB im Vorjahr hat ergeben, dass etwa 70% der Befragten für den BNZL votieren.

Nach den Verflechtungsprognosen des BMVI (die teilweise aus 2014 stammen) wird der LKW-Verkehr bis 2030 um 17% zunehmen. Auf der Schiene soll der Güterverkehr im gleichen Zeitraum um 25% wachsen. Ein deutlicher Verlagerungstrend ist also nicht erkennbar. Entscheidend wird sein, inwieweit die Politik gewillt ist, durch entsprechende Maßnahmen (Maut, Umweltauflagen) die Verlagerung von Gütern vom LKW auf die Bahn zu forcieren. Die Restriktionen in Tirol wirken jetzt schon in diesem Sinne, dort hat die „Rollende Landstraße“ einen Zuwachs zu verzeichnen.

Nach dem aktuellen Deutschlandtakt sollen zwischen Rosenheim und Kufstein zukünftig etwa 180 Personenzüge pro Tag verkehren. Damit und mit den derzeit rund 100 Güterzügen pro Tag wäre auf der Bestandsstrecke im Inntal noch Platz für rund 50 weitere Züge. Für die Verkehrswende und die damit eingehende Verdopplung des Bahnverkehrs ist dies jedoch zu wenig.

Für den Abschnitt von Ostermünchen bis München beginnt jetzt erst die Planung. PRO BAHN ist am Planungsdialog in den entsprechenden Gremien beteiligt.

Günther Polz

MdL Becher am Bahnhof Walpertskirchen

In Zusammenarbeit mit dem neu in den Walpertskirchener Gemeinderat gewählten Stephan Glaubitz (Grüne) hat der PRO BAHN Arbeitskreis Walpertskirchen ein Treffen mit dem Landtagsabgeordneten Johannes Becher organisiert (<https://www.merkur.de/-90019054.amp.html>). Es fand am 5. August 2020 am Bahnhaltelpunkt Walpertskirchen in lockerer Atmosphäre statt. Ein-

geladen waren auch der 1. und 2. Bürgermeister sowie die Vorsitzenden der Gemeinderats-Fraktionen SPD und FW, sowie die Bürgerinitiative Walpertskirchener Spange. Diese lehnt die aktuelle Planung zur Verbindungskurve nach Erding ab.



Diskussionsrunde mit MdL Becher (rechts im Bild, dunkles T-Shirt) am Bahnhaltepunkt Walpertskirchen.

PRO BAHN / Karl Bürger hatten schon 2013 eine bessere Alternative vorgeschlagen. Bei der „Südeinschleifung“ wären auf einen Schlag drei Bahnübergänge eliminiert worden und, was viel wichtiger ist, die Therme, die weiterführenden Schulen in Erding und das Klinikum wären direkt angebunden worden. Diese Variante hatte der Erdinger Stadtrat jedoch abgelehnt.

Der Gedankenaustausch fand in einer sehr fairen und sachlichen Atmosphäre statt. Vielfach waren aber die Teilnehmer nicht oder nicht richtig über die eisenbahnspezifischen Sachverhalte bzw. Sachlagen informiert. Karl Bürger konnte hier mit fachlichen Erläuterungen zum Verständnis beitragen.

Norbert Moy

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

Verantwortliche Redakteure: Renate Forkel, Andi Barth; Lektorat: Helmut Lerche. Elektronisch ist die Redaktion über pbp-redaktion@muenchen.pro-bahn.de erreichbar, die Abonnentenverwaltung über pbp-abo@muenchen.pro-bahn.de.

PRO BAHN Post im Internet: <https://www.pro-bahn.de/oberbayern/pbp/>

Jahresabonnement der gedruckten Version durch Überweisung von 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

- **Verkehrsforum Berchtesgadener Land und Rupertiwinkel:** Es finden wieder reguläre Monatstreffen statt, Termine und Anmeldung siehe <https://verkehrsforum-bgl.de/>. Die Monatsversammlung im September findet am Mittwoch, dem 2.9.2020, 18:30 Uhr im Hotel Axelmannstein in Bad Reichenhall (Nebenzimmer Axelstüberl) statt.
- **Touristikfahrten auf der Chiemgauer Lokalbahn Bad Endorf-Obing** an Sonn- und Feiertagen. Weitere Informationen unter <https://chiemgauer-lokalbahn.com/> und Tel 0151-677 94 888.

PRO BAHN-Termine

Mi. 02.09. 19 Uhr; Videokonferenz; **Aktiventreffen**; Info zu Einwahldaten: oberbayern@pro-bahn.de

Fr. 04.09. 19 Uhr; Videokonferenz; **Regionalgruppe München**: Info und Einwahldaten: muenchen@pro-bahn.de

Mi. 16.09. 19 Uhr; Videokonferenz; **Aktiventreffen**; Info zu Einwahldaten: oberbayern@pro-bahn.de

Mi. 30.09. ab 19:30 Uhr; München; Gasthaus „Klinglwirt“, Balanstr. 16 (S-Bahn oder Tram bis Rosenheimer Platz); **Stammtisch**. Begrenzte Teilnehmerzahl, Anmeldung erforderlich. Endgültige Bekanntgabe eine Woche vorher unter https://www.pro-bahn.de/bayern/termin_zeigen.php?app=obb.

- **Derzeit ist vorgesehen, dass der Stammtisch in München im September stattfindet. Weitere Informationen gibt es etwa ab dem 23. September unter https://www.pro-bahn.de/bayern/termin_zeigen.php?app=obb.**

Alle PRO BAHN-Treffen in der Geschäftsstelle werden auch im September durch Videokonferenzen ersetzt. Bitte informieren Sie sich unter <https://www.pro-bahn.de/bayern/termine.htm>.

Mitmachen bei PRO BAHN ist immer 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