

# PRO BAHN *Post*

Rundbrief von PRO BAHN Oberbayern

Oktober 2020



Der umfassend sanierte Bahnhof Altötting ist von der Jury der „Allianz pro Schiene“ als Bahnhof des Jahres ausgezeichnet worden. Der Bahnhof Altötting zeigt nach Ansicht der Jury beispielhaft, welche guten Service Bahnhöfe auch im ländlichen Raum ihren Besuchern und Besucherinnen bieten können. Bild: Pressefoto Allianz pro Schiene (<https://bit.ly/30feK3Z>)

- 7. November: Virtuelle Informationsveranstaltung – Seite 2
- Kurznachrichten – Seite 2
- Streckenreaktivierungen: Konflikt um die Waldbahn – Seite 4
- City-Maut: und was hat das mit Bus und Bahn zu tun? – Seite 6
- PRO BAHN Bundesvorstand deutlich verjüngt – Seite 8
- Leserbrief zu „Bauarbeiten im U-Bahn-Tunnel“ – Seite 9
- Bahnhof des Jahres 2020: Auszeichnung für Altötting – Seite 9
- Mitmachen bei PRO BAHN – Seite 11

*Terminhinweis: Samstag, 7. November 2020, 15 Uhr*

## **Virtuelle Informationsveranstaltung**

Eigentlich hätte am 7. November im Münchner Hofbräuhaus die Mitgliederversammlung von PRO BAHN Oberbayern stattfinden sollen. Da dies aufgrund der derzeitigen Corona-Situation nicht möglich ist, findet anstelle der formellen Mitgliederversammlung eine Informationsveranstaltung als Videokonferenz statt. Die Neuwahl des Vorstands wird auf eine spätere reguläre Mitgliederversammlung, voraussichtlich im nächsten Sommer, verschoben.

Während der Informationsveranstaltung besteht für die Mitglieder die Gelegenheit, einen Tätigkeitsbericht des Vorstands anzuhören sowie Fragen zu stellen. Beginn der Videokonferenz ist 7. November 2020, 15 Uhr.

Details zur Einwahl per Computer oder Telefon werden im nächsten Heft bekanntgegeben und in der schriftlichen Mitteilung, die im Oktober an alle oberbayerischen Mitglieder verschickt wird.

Der Vorstand von PRO BAHN Oberbayern

## **Kurznachrichten**

### **Billige Bahncard 25 im Oktober**

Der Preis für die Anschaffung einer Bahncard 25 für Fahrten in der 2. Klasse reduziert sich vom 1. bis zum 31. Oktober von 54,60 Euro auf 24,90 Euro bzw. 69,90 Euro statt 109,90 Euro für die 1. Klasse (<https://bit.ly/3czAr3E>). Das heißt, dass sich die Anschaffung bereits mit einer nur mäßig langen Bahnfahrt bezahlt machen kann. Wer gerade die Anschaffung einer Bahncard plant, sollte noch ein paar Tage warten. Zu beachten ist, dass ein Abo abgeschlossen wird, dass rechtzeitig gekündigt werden sollte, insbesondere, weil in einem Jahr wahrscheinlich ein deutlich höherer Preis für die Folgebahncard fällig wird. Wir finden es schade, dass Kunden, die bereits eine Bahncard 25 haben, nicht profitieren, und dass für andere Bahncard-Typen nichts angekündigt wurde. Aufpassen müssen auch Interessenten für eine ermäßigte Bahncard (häufig Senioren), da diese im Oktober plötzlich teurer als die nicht ermäßigte Version ist (falls die DB ihre Ankündigung nicht noch ergänzt).

### **Fahrradmitnahme bei Schienenersatzverkehren – Teil 2**

In der letzten Ausgabe der PRO BAHN Post haben wir an dieser Stelle kurz darüber berichtet, dass PRO BAHN die Bayerische Eisenbahngesellschaft (BEG) bezüglich der Fahrradmitnahme bei Schienenersatzverkehren kontaktiert und eine bayernweit einheitliche, fahrgastgerechte Lösung in Bezug auf die Fahrradmit-

nahme gefordert hat. Nach nochmaliger Nachfrage ist nun die Antwort eingegangen. Die BEG teilt in dieser mit: „Grundsätzlich liegt entsprechend dem Verkehrsvertrag die Verantwortung für die Gestaltung des Schienenersatzverkehrs (SEV) beim Eisenbahnverkehrsunternehmen. Wir gehen davon aus, dass das Eisenbahnverkehrsunternehmen den SEV bestmöglich plant, um den Fahrgästen weiterhin ein akzeptables Verkehrsangebot bereitstellen zu können“. Da dies, gerade (aber nicht nur) bei der Fahrradmitnahme, vielfach nicht der Fall war und ist, würden die Fahrgäste sicherlich gerne davon ausgehen können, dass die BEG sich als Aufgabenträger für den Schienenpersonennahverkehr in Bayern auch aktiv(er) und dauerhaft für einen nachhaltigen attraktiven öffentlichen Verkehr einsetzt – auch und gerade bei SEV.

### **MVV-Handytickets via DB-Navigator**

Ein Tipp für Fahrgäste, die MVV-Handytickets via DB-Navigator kaufen (möchten) – häufige Nutzer von Handy-Tickets werden es kennen, für Seltennutzer ist es leider eine Falle: Die MVV-Tickets werden nach einer Aktualisierung nicht wie früher (und wie bei anderen Verbänden) direkt via App verkauft, sondern man muss ein spezielles MVV-Modul dazu laden. Daher sollte man, wenn man längere Zeit kein MVV-Ticket via App gelöst hat, einen Ticketkauf (oder zumindest die ersten Schritte dazu) einmal machen, wenn man WLAN zur Verfügung hat. Ist das Modul einmal geladen, funktioniert es dann auch unterwegs. Entdeckt man die Änderung erst an einer Station mit schlechter Datenanbindung, oder hat nur begrenztes Datenvolumen, könnte es schwierig werden. Ob das Modul beim nächsten Navigator-Update neu geladen werden muss, ist nicht bekannt. Einen Hinweis auf das Problem scheint es nicht gegeben zu haben. Es muss damit gerechnet werden, dass auch andere DB-Apps mit MVV-Tickets betroffen sind.

### **PRO BAHN warnt vor zusätzlicher Belastung der Fahrgäste durch Streiks**

Der Fahrgastverband PRO BAHN Bayern hat in einer Pressemitteilung die Tarifparteien des öffentlichen Dienstes aufgefordert, das ÖPNV-Angebot auch angesichts der gescheiterten Tarifverhandlungen uneingeschränkt sicherzustellen ([https://www.pro-bahn.de/bayern/presse\\_show\\_bayern.php?id=1033](https://www.pro-bahn.de/bayern/presse_show_bayern.php?id=1033)). Sollte es durch Streik oder Aussperrung zu Angebotseinschränkungen bei Bussen, Straßen- und U-Bahnen kommen, weichen die Fahrgäste notgedrungen auf die noch bedienten Linien aus, in denen es dann extrem eng werden kann. Gerade angesichts der aktuell in Bayern steigenden Zahl von Corona-Infizierten sei es für die Fahrgäste nicht akzeptabel, wenn eine solche Situation vorsätzlich herbeigeführt würde. Allerdings, so PRO BAHN in der Pressemitteilung, haben gerade die Mitarbeiter im öffentlichen Dienst, die auch während des Lockdowns im Frühjahr das Verkehrsangebot aufrechterhalten haben, auch Anspruch auf ein faires Angebot von Arbeitgeberseite in den derzeit laufenden Tarifverhandlungen.

## **Deutscher Städtetag fordert Verkehrswende**

Der Hauptgeschäftsführer des Deutschen Städtetags, Helmut Dedy, fordert einen anderen Mix der Verkehrsmittel mit einer deutlich verringerten Rolle des Autos: „Es geht darum, dem Auto auch öffentliche Räume zu entreißen. Unsere Städte sind keine Parkplätze“. Weitere Zitate aus dem richtungsweisenden Artikel: „Wir brauchen einen attraktiveren öffentlichen Personennahverkehr. Wir brauchen eine bessere Taktung und mehr Regionalverkehr bei der Bahn“ und „Neben einem Deutschlandtakt bei der Bahn brauche es auch bessere digitale Buchungssysteme für Tickets über Stadtgrenzen und Verkehrsverbünde hinaus.“ (<http://www.staedtetag.de/presse/statements/093498/index.html>). Aus Sicht von PRO BAHN ist höchstens noch anzufügen, dass wir eine solche Wende sehr bald brauchen. Die zum Teil rückwärtsgewandte Verkehrspolitik in Bund und Ländern, aber auch in vielen Kommunen, hat schon viel zu viele Chancen vertan.

## **Schweiz; Ceneri-Tunnel komplettiert die NEAT**

Mehr als 20 Jahre Bauzeit, gut 20 Milliarden Euro Gesamtkosten, über 100 Kilometer Länge der drei Haupttunnel (Lötschberg, Gotthard, Ceneri): Mit der Einweihung des Ceneri-Tunnels im Tessin am 4. September gilt die Schweizerische Neue Eisenbahn-Alpentransversale (NEAT) als vollendet (<https://bit.ly/337EZvh>, <https://ceneri2020.sbb.ch/>). Bezogen auf die Zulaufstrecken nördlich der Schweiz zitiert ein Tagesschau-Bericht die Schweizer Bundespräsidentin: „Deutschland hat Verspätung“.

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

*Wie geht es weiter mit Streckenreaktivierungen in Bayern?*

## **Konflikt um die Waldbahn**

Eigentlich war es zu erwarten, dass das bayerische Verkehrsministerium sich zum Probetrieb auf der Bahnstrecke Gotteszell–Viechtach äußern würde. Dass aber mitten in der Sommerpause per Pressemitteilung das Ende des Bahnbetriebs zum September 2021 verkündet wird, war dann doch ein starkes Stück. Das Ministerium argumentiert ausschließlich mit dem Nichterreichen der Grenze von 1000 Fahrgästen an Werktagen (Personenkilometer pro Kilometer). Immer noch arbeitet das Ministerium mit der falschen Behauptung, dass eine Bahnstrecke mit weniger als 1000 Fahrgästen dem Klima schadet (siehe PRO BAHN Post vom Mai 2020).

Nicht nur die örtliche Initiative GoVit, auch die Landrätin Rita Röhl („Schlag ins Gesicht“) und die örtlichen Abgeordneten waren geschockt. Auf teilweise sehr harsche Gegenreaktionen brauchte Bayerns Verkehrsministerin Kerstin Schreyer auch nicht lange zu warten

Der PRO BAHN Landesverband Bayern kritisierte das als in jeder Hinsicht falsches und für die Herausforderungen der Verkehrswende völlig kontraproduktives Signal. PRO BAHN wirft der Staatsregierung vor, sich selber und die Bürger zu belügen: Die Umstellung auf Busverkehr ist keine gleichwertige Alternative, sondern führt zu mehr Autoverkehr, der für die Region wichtige Tourismus wird leiden, die Fahrgastzahlen und die Rentabilität bei den Zubringerlinien wird sich verschlechtern. Sogar die konservative „Passauer Neue Presse“ kritisierte den Vorgang als „Schlechten Stil und eine Watschn für die Region“.



*Die Waldbahn auf der Fahrt von Viechtach nach Gotteszell im September 2018.  
Das Engagement für die Schiene in ländlichen Regionen wird weiterhin  
ein harter und zäher Kampf bleiben.*

Eine Online-Petition sammelte in kurzer Zeit über 8000 Unterschriften für den Weiterbetrieb der Waldbahn. Schließlich reiste Staatsministerin Kerstin Schreyer am 7. September zur weiteren Schadensbegrenzung persönlich nach Regen. Auf einer Pressekonferenz mit Landrätin Rita Röhrl und lokalen Abgeordneten sprach Schreyer von einer „Panne“ in ihrem Ministerium. Im Zusammenhang mit einem geplanten Verkehrsverbund Bayerwald ist nun die Rede von einer Studie, die auch die Bahnlinie nach Viechtach mit untersuchen soll. Das Wechselbad der Gefühle für die Menschen, die heute für die Bahnreaktivierung demonstrieren, endet also zunächst in einer weiteren Hängepartie.

Dennoch bröckelt nun die Front der Reaktivierungsgegner im Landtag. Die Fraktion der „Freien Wähler“ (FW) will das „1000er Kriterium“ kippen und riskiert dabei einen Krach mit dem Koalitionspartner CSU. Zwar haben sich die FW immer als Anwälte der ländlichen Räume hervorgetan und die Gleichheit der Lebensbedingungen auf die Fahne geschrieben, sich aber bislang nicht als Freunde des Schienenverkehrs hervorgetan. Bleibt also zu hoffen, dass es sich hier nicht nur um ein machtpolitisches Kalkül handelt.

Auch bei den Befürwortern der Fuchstalbahn Landsberg–Schongau wächst nun die Hoffnung auf ein Umdenken. Aber noch immer zeigen die Nebelkerzen aus

dem Ministerium Wirkung bei den kommunalen Entscheidungsträgern. „Wir wären der erste Landkreis, der eine Schienenverbindung unterhält“ folgert der Landsberger Landrat Eichinger aus den bekannten vier Reaktivierungskriterien. Ob er das selbst glaubt oder nur in Umsetzung der Parteilinie geschickt interpretiert, ist dabei unerheblich. Abgesehen davon, dass es viele Eisenbahninfrastrukturen in kommunaler Hand gibt wie zum Beispiel die Tegernseebahn, ist es überhaupt nicht zwingend erforderlich, dass die DB Netz AG die Fuchstalbahn über ein langwieriges §11 AEG-Verfahren an ein kommunales Eisenbahninfrastrukturunternehmen abgibt. Dank der mittlerweile üppigen Finanzausstattung der DB Netz wäre der Verbleib der Strecke beim Bund sogar angeraten.

Das Engagement für die Schiene in ländlichen Regionen wird also weiter ein harter und zäher Kampf bleiben. Die Menschen im Bayerischen Wald haben nur mit einer äußerst allergischen und parteiübergreifenden Reaktion auf den ministeriellen Erlass einen Aufschub der Streckenstilllegung erwirken können. Eine Bahnreise nach Viechtach ist also nicht nur schön, sondern jetzt auch aus verkehrspolitischen Gründen angeraten.

Norbert Moy

*„Anti-Stau-Gebühr“ und „Verkehrswende für Alle“*

## **... und was hat das mit Bus und Bahn zu tun?**

In einer Studie, die „mit finanzieller Unterstützung der IHK für München und Oberbayern“ entstand, untersucht das Ifo-Institut (Leibniz-Institut für Wirtschaftsforschung an der Universität München e.V.) „Verkehrliche Wirkungen einer Anti-Stau-Gebühr in München“. Die Studie stellt unter anderem fest, dass die Nachfrage nach öffentlichen Verkehrsmitteln mit einer solchen City-Maut zunähme. Die politischen Reaktionen sind teilweise entlarvend, weil auch Mängel beim ÖPNV und gesetzliche Regelungen als Gegenargument für eine Maut benutzt werden.

So behauptet Verkehrsministerin Schreyer auf Twitter, dass eine City-Maut einen „erheblichen Eingriff in die Grundrechte der Straßennutzer“ darstelle. Straßennutzung wird hier wohl als alleiniges Grundrecht der Autofahrer verstanden. Weiter lässt sie schreiben: „Der ÖPNV in München stößt bereits an seine Kapazitätsgrenze. Ein weiterer Umstieg auf den ÖPNV ist deshalb aktuell nur sehr begrenzt möglich.“ Damit werden die Versäumnisse der Vergangenheit – gerade auch bei der vom Freistaat zu verantwortenden S-Bahn – amtlich bestätigt. Dass in der Ifo-Studie soziale Aspekte durchaus angesprochen werden, ignoriert die Ministerin und sieht nur die Gefahr, dass eine Maut „sozial ungerecht“ sei.

Als Teil der sozialen Abfederung regt das Ifo-Institut beispielsweise an, die Maut-einnahmen in eine Verbesserung des öffentlichen Nahverkehrs zu investieren.

Die Studie sieht eine Verschlechterung der sozialen Aspekte der Verkehrsmittelwahl nicht unmittelbar gegeben, weil der jetzige Zustand durch die von der Allgemeinheit zu zahlenden hohen externen Kosten des Autoverkehrs bereits unsozial sei. Das bestätigt auch ein aktuelles Papier des Umweltbundesamts (UBA), das unter dem Namen „Verkehrswende für Alle“ notwendige Änderungen auch mit dem sozialen Ungleichgewicht begründet.

Schaut man auf die Münchner Kommunalpolitik und die im grün-roten Koalitionsvertrag vereinbarten Ziele, so müssten die Ergebnisse der Ifo-Studie eigentlich mit Begeisterung aufgenommen werden. Stattdessen gab es ein recht gemischtes Echo. Der verkehrspolitische Elan der neuen Ratskoalition wurde wohl durch Pop-Up-Radwege und den geplanten Radlring bereits aufgebraucht. Für den ÖPNV bleibt nur ein gebremster Ausbau, ansonsten überlässt man das Thema lieber komplett MVV und MVG (einschließlich Fahrpreiserhöhungen). Und von Ideen zur Reduzierung des Autoverkehrs hat man schon lange nichts mehr gehört.

Als dritte Studie mit relevanter Thematik erschien „Ein anderer Stadtverkehr ist möglich“ von der Initiative „Agora Verkehrswende“. Im Gegensatz zur aktuellen Politik mancher Städte geht es darin nicht nur um eine Neuaufteilung des öffentlichen Raums zu Gunsten von Radfahrern und Fußgängern, sondern der ÖPNV wird mindestens gleichberechtigt als Rückgrat der Mobilität verstanden.

Auf die teils negativen Reaktionen zur Ifo-Studie hat PRO BAHN in einer Pressemitteilung reagiert (<https://www.pro-bahn.de/muenchen/presse/20200915.html>). Die Chance, mittels einer Citymaut die bestehenden Verkehrsblockaden zu lockern, und damit dafür zu sorgen, dass Trambahnen und Busse nicht mehr im Stau stehen, spricht auch aus Sicht der Fahrgäste für solche verkehrslenkenden Maßnahmen.

Darüber hinaus wird eine Verkehrswende nur gelingen, wenn die ÖPNV-Finanzierung auf andere Grundlagen gestellt wird. Die UBA-Studie zeigt unter anderem, dass die Fahrpreise in den letzten Jahrzehnten viel stärker anstiegen als die Kosten der Autonutzung. In dieser Tatsache verbirgt sich deutlich mehr soziale Ungerechtigkeit als in den von Ministerin Schreyer angesprochenen Effekten. Die Verwendung von Mauteinnahmen zur Finanzierung von Ausbau und Betrieb des ÖPNV kann einerseits helfen, diese Ungleichheit abzubauen, und sorgt andererseits für den nötigen Kapazitätswachstum.

Sich stattdessen auf den mangelnden Ausbau des ÖPNV und auf unzureichende gesetzliche Regelungen zu berufen, zeigt dagegen, in welcher Sackgasse sich die offizielle Verkehrspolitik begeben hat. Es ist leider nicht untypisch, politisch erzeugte Rahmenbedingungen als Hinderungsgrund für Verbesserungen zu nennen, anstatt sie im politischen Prozess den heutigen und künftigen Notwendigkeiten anzupassen.

Fazit: ÖPNV ausbauen, Bus und Bahn günstig anbieten, Autoverkehr verteuern – das wären die Kernelemente einer Politik, die nicht nur den Verkehr menschenfreundlicher machen würde, sondern auch unabhängig von der jeweiligen finanziellen Leistungsfähigkeit der Bürger zu einer besseren Mobilität für alle führt.

Quellen zu diesem Artikel sind in der Meldung vom 15.9.2020 auf <https://www.pro-bahn.de/aktuell/> oder <https://facebook.com/pro.bahn/> verlinkt.

Edmund Lauterbach

## *PRO BAHN Bundesverbandstag*

### **PRO BAHN Bundesvorstand deutlich verjüngt**

Am 12. September fand der PRO BAHN Bundesverbandstag, d.h. die jährliche Delegiertenversammlung der Vertreter der PRO BAHN-Landesverbände, statt. Aufgabe des Bundesverbandstags ist unter anderem die alle zwei Jahre durchzuführende Wahl des Bundesvorstands von PRO BAHN. Nachdem die ursprünglich für März in Karlsruhe geplante Veranstaltung in Folge der Corona-Pandemie zunächst verschoben wurde, hat der PRO BAHN Bundesverband den Bundesverbandstag nun als virtuelle Veranstaltung nachgeholt, deren wichtigster Punkt die anstehenden Vorstandswahlen waren.

Bei der Wahl wurde der bisherige Bundesvorsitzende Detlef Neuß (65) aus dem Landesverband Nordrhein-Westfalen mit großer Mehrheit in seinem Amt bestätigt. Gleiches gilt für Lukas Iffländer (30) aus dem Landesverband Bayern, der als stellvertretender Vorsitzender wiedergewählt wurde. Neu im Vorstand sind die beiden stellvertretenden Vorsitzenden Anja Schmotz (34) aus dem Landesverband Mitteldeutschland und Andreas Schröder (35) aus dem Landesverband Nordrhein-Westfalen. Peter Simon Bredemeier (24) aus dem Landesverband Thüringen komplettiert das Team als neuer Schatzmeister.

Die bisherigen stellvertretenden Bundesvorsitzenden Stefan Barkleit und Jörg Bruchertseifer sowie der Schatzmeister Marcel Drews haben nicht mehr kandidiert. Sie stehen dem neuen Vorstand weiterhin beratend zu Seite und sind in anderen Funktionen weiter im Verband aktiv.

Als Kassenprüfer wurden der ehemalige Schatzmeister Marcel Drews (LV Mecklenburg-Vorpommern), Renate Forkel (LV Bayern) und Gerold Sarimski (LV Berlin/Brandenburg) gewählt. Neuer Vorsitzender des Schiedsgerichts wurde Georg Zimmerman (LV Nordrhein-Westfalen), weitere Mitglieder des Schiedsgerichts sind Bernd Ludlei vom LV Mitteldeutschland, Niklas Dehne (Bayern), Arno Röder (Thüringen) und Sebastian Kück (LV Schleswig-Holstein/Hamburg).

Der Ehrenvorsitzende des Verbands Karl-Peter Naumann bedankte sich bei den ausscheidenden Kollegen und freut sich auf die Zusammenarbeit mit dem neuen



Team. Er zieht eine positive Bilanz der Leistung und Erfolge des bisherigen Vorstands und erklärt, dass er den neuen Vorstand bei seinen ambitionierten Zielen gerne unterstützen wird.

Ein wichtiges Thema wird die Mitgliederwerbung sein. PRO BAHN konnte bereits in den letzten Jahren auf einen Wachstumskurs einschwenken und möchte diesen noch verstärken, um mehr finanzielle Ressourcen und aktive Mitglieder für die Ansinnen der Fahrgäste zu gewinnen. Dazu gehört auch eine Erneuerung des Außenauftritts. Mit Themen wie dem Deutschlandtakt, der anstehenden Fahrgastrechte-revision und den Folgen der Corona-Pandemie stehen auch viele Fachthemen auf der Agenda.

Renate Forkel nach einer Pressemitteilung des PRO BAHN Bundesverbandes

## **Leserbrief zu „Bauarbeiten im U-Bahn-Tunnel“**

Rhaban Lammeyers Artikel „Bauarbeiten im U-Bahn-Tunnel“ in der PRO BAHN Post 402 enthält folgenden Abschnitt zum Thema der geänderten Führung der U-Bahn nach Moosach:

„Die U8 fährt in der Gegenrichtung über Hauptbahnhof–Sendlinger Tor zum Mangfallplatz, verstärkt also an ihrem Süden 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.“

Eine solche U-Bahn-Führung von Moosach zur Münchner Freiheit würde im letzten Abschnitt einen eingleisigen Betrieb erfordern, da eine solche U8 (im Gegensatz zur U6) derzeit an der Münchner Freiheit nicht auf das Gegengleis wechseln könnte. Ein solcher Wechsel ist laut Gleisplan auch nicht am Scheidplatz, sondern erst am Olympiazentrum möglich. Bei einem eingleisigen Betrieb über vier Stationen ist ein 10-Minuten-Takt praktisch nicht zu schaffen. Außerdem würde es am Scheidplatz zu höherem Umsteigeverkehr und vermehrten Bahnsteigwech-seln für die umsteigenden Fahrgäste kommen.

Einzelheiten zeigt der Gleisplan unter <https://www.u-bahn-muenchen.de/betrieb/gleisplan/>.

Freundliche Grüße, Reinhard Fößmeier

### *Bahnhof des Jahres 2020*

## **Altötting als Bahnhof des Jahres ausgezeichnet**

Mit dem Titel „Bahnhof des Jahres“ honoriert die Allianz pro Schiene seit 2004 jährlich den Einsatz von Gemeinden, Gebäudeeigentümern und -betreibern für

ein gutes, fahrgastfreundliches Angebot und Bahnhofsgebäude, in denen sich die Fahrgäste wohlfühlen können. PRO BAHN ist in der Jury durch den Ehrenvorsitzenden Karl-Peter Naumann vertreten.

In diesem Jahr wurde ein Bahnhof in Oberbayern, und zwar der umfassend sanierte Bahnhof Altötting mit seinem „rundum gelungenen Angebot für alle Bahnreisenden“, ausgezeichnet. Vorbildhaft stehe er für ein tolles Angebot im ländlichen Raum mit einer hohen Aufenthaltsqualität, so die Jury. In Altötting sei es gelungen, Tradition und Moderne zu einem harmonischen Ganzen zu verbinden. Das historische, sanierte Bahnhofsgebäude aus dem 19. Jahrhundert und der Bahnhof insgesamt bieten innovative Dienstleistungen für die Mobilität im 21. Jahrhundert. Der Bahnhof Altötting zeige beispielhaft, welche guten Service Bahnhöfe auch im ländlichen Raum ihren Besuchern und Besucherinnen bieten können.

Das unter Denkmalschutz stehende Empfangsgebäude, das im Jahr 1896 zur Eröffnung des Bahnhofes errichtet wurde, gehört seit 2005 der Stadt Altötting. Die Stadt hat seitdem die Anlagen behutsam und mit Rücksicht auf den Denkmalschutz saniert. Die Generalsanierung wurde durch staatliche Mittel gefördert. Die Südostbayernbahn, die die Bahnstrecke und das Empfangsgebäude betreibt, hat sich ebenfalls an den Sanierungsmaßnahmen beteiligt.

Ganz besonders hat der Jury der Service für Radfahrer gefallen, der für einen Bahnhof dieser Größenordnung fast einzigartig in Deutschland ist. Mit hochwertigen Stellplätzen, abschließbaren Fahrradboxen mit Stromanschluss, einem Aufenthaltsraum samt Umkleidekabine, einer Werkbank zur Reparatur und einem barrierefreien Zugang zu den Gleisen bietet Altötting alles, was sich der Radfahrer, egal ob Pendler oder Ausflügler, wünscht – gerade in einer Urlaubsregion ein wichtiger Aspekt. Die Ladestation für E-Bikes ist durch bereitgestellte Adapter für 95 Prozent der Fahrradmarken geeignet – eine solche universelle Ladestation ist in Deutschland (noch) eine Besonderheit.

Aber nicht nur die Verknüpfung mit dem Fahrrad stimmt: Der Busbahnhof ist unmittelbar benachbart. Park and Ride-Parkplätze einschließlich Lademöglichkeit für E-Autos stehen direkt am Bahnhof zur Verfügung und sogar ein Car-Sharing-Angebot ist vorhanden.

Zu dem attraktiven Paket für die Nutzer des Bahnhofs gehören ein Bistro mit frischen Produkten und Sitzplätzen im Bahnhofsgebäude und im Freien. Auch die großzügige, offene Wartehalle, die einst für die vielen Altötting-Wallfahrer gebaut wurde und noch heute Pilger- oder Bethalle genannt wird, lädt durch gelungene Sanierung heute wieder zum Verweilen ein. Außer am Fahrkartenautomaten können die Fahrgäste auch in einem Reisebüro Fahrkarten buchen oder sich informieren.

Es ist zu hoffen, dass die Auszeichnung für die Stadt Altötting und die Süd-

ostbayernbahn auch ein Ansporn ist, den einmal gesetzten Standard über die Jahre zu halten, da dies nach der erfolgreichen Sanierung nicht automatisch ein Selbstläufer ist (siehe auch PBP vom Dezember 2013, <https://www.pro-bahn.de/oberbayern/pbp/pbp201312.pdf>).

Als zweiter Bahnhof wurde der Bahnhof Rottenbach im Schwarzatal in Thüringen mit einem Sonderpreis ausgezeichnet. Hier haben die Bürger das Schicksal ihres Bahnhofes in die eigene Hand genommen und nach der Sanierung einen Anlaufpunkt für Bewohner und Touristen geschaffen. Bahnhof und Ort sind wieder zu einer Einheit geworden, die Leben in das Dorf bringt, zum Beispiel mit dem „BahnHofladen“ zur Vermarktung regionaler Produkte (das einzige Lebensmittelgeschäft im Ort) und einem Bistro.

Mehr zum Wettbewerb „Bahnhof des Jahres“, den Preisträgern sowie der Möglichkeit, einen Bahnhof für den Wettbewerb vorzuschlagen erfährt man unter <https://www.allianz-pro-schiene.de/wettbewerbe/bahnhof-des-jahres/>.

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. 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.

---

## Mitmachen bei PRO BAHN

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](mailto:oberbayern@pro-bahn.de)
- Regionalgruppe Inn-Salzach: [wilama@t-online.de](mailto:wilama@t-online.de)
- Regionalgruppe München: [muenchen@pro-bahn.de](mailto:muenchen@pro-bahn.de)
- Regionalgruppe Oberland: [n.moy@bayern.pro-bahn.de](mailto:n.moy@bayern.pro-bahn.de)

## Termine anderer Veranstalter

- **Verkehrsforum Berchtesgadener Land und Rupertiwinkel:** Termine und Anmeldung siehe <https://verkehrsforum-bgl.de/>. Die Monatsversammlung im Oktober findet am Mittwoch, dem 7.10.2020, 18:30 Uhr in Freilassing statt, genauer Ort wird nach Anmeldung bekanntgegeben (<https://verkehrsforum-bgl.de/?&mailform>).
- **Touristikfahrten auf der Chiemgauer Lokalbahn Bad Endorf–Obing** an Sonn- und Feiertagen bis einschließlich 25.10. (Fahrplan siehe <https://chiemgauer-lokalbahn.com/fahrplaene-und-co/fahrplaene/dieselzug-2019/>). Bitte beachten Sie jedoch, dass sich aufgrund von kurzfristigen Corona-Einschränkungen der Fahrbetrieb jederzeit ändern kann. Informieren Sie sich bitte unter <https://chiemgauer-lokalbahn.com/> und Tel 0151-677 94 888.

## PRO BAHN-Termine

- Fr. 02.10. 19 Uhr; Videokonferenz; **Regionalgruppe München:** Info und Einwahldaten: [muenchen@pro-bahn.de](mailto:muenchen@pro-bahn.de)
- Mi. 07.10. 19 Uhr; Videokonferenz; **Aktiventreffen;** Info zu Einwahldaten: [oberbayern@pro-bahn.de](mailto:oberbayern@pro-bahn.de)
- Mi. 21.10. 19 Uhr; Videokonferenz; **Aktiventreffen;** Info zu Einwahldaten: [oberbayern@pro-bahn.de](mailto:oberbayern@pro-bahn.de)
- Mi. 04.11. 19 Uhr; Videokonferenz; **Aktiventreffen;** Info zu Einwahldaten: [oberbayern@pro-bahn.de](mailto:oberbayern@pro-bahn.de)
- Fr. 06.11. 19 Uhr; Videokonferenz; **Regionalgruppe München:** Info und Einwahldaten: [muenchen@pro-bahn.de](mailto:muenchen@pro-bahn.de)
- Sa. 07.11. 15 Uhr; Videokonferenz; **Mitgliederinformation für Oberbayern;** Weitere Informationen: [oberbayern@pro-bahn.de](mailto:oberbayern@pro-bahn.de) und S. 2
- **Der Oktober-Stammtisch in München entfällt, da unter den derzeitigen Regelungen ein Stammtisch praktisch nicht möglich ist und wir auch die Teilnehmer nicht unnötig gefährden möchten.**

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