

PRO BAHN *Post*

Rundbrief von PRO BAHN Oberbayern

Januar 2021



Am 13. Dezember wurde endlich der elektrische Betrieb zwischen Lindau und Geltendorf aufgenommen. Schon am ersten Betriebstag zeigte sich jedoch, dass der sehr sparsame Bahnausbau auch Risiken birgt: Der erste EuroCity-Express aus der Schweiz wurde in Hergatz auf ein nicht elektrifiziertes Gleis geleitet, was zu einer längeren Betriebsstörung führte. Das Bild von Andreas Frank zeigt einen „Astoro“-EuroCity-Express im Münchner Hauptbahnhof.

- 23.1.2021: Informationsveranstaltung des LV Bayern – *Seite 2*
- Kurznachrichten – *Seite 2*
- Umbenennung der Treffen von PRO BAHN – *Seite 3*
- Ist PRO BAHN gegen U-Bahn-Bau? – *Seite 4*
- 365 Euro Ticket – Pro und Contra – *Seite 6*
- Brenner-Nordzulauf in Schwaben – *Seite 8*
- Bahn-Elektrifizierung in Trippelschritten – *Seite 11*

Samstag, 23. Januar 2021, 14 Uhr

Informationsveranstaltung des LV Bayern

Pandemiebedingt musste leider die PRO BAHN-Landesversammlung 2020 ausfallen. Der Landesverband Bayern möchte allerdings in Form einer digitalen Informationsveranstaltung als Videokonferenz allen interessierten Mitgliedern die Möglichkeit geben, sich über die Aktivitäten unseres Landesverbandes zu informieren.

Die virtuelle Informationsveranstaltung findet statt am
Samstag, 23. Januar 2021 ab 14 Uhr

Der Landesvorstand würde sich freuen, Sie dabei begrüßen zu können. Die Einladung erhalten Sie per E-Mail. Dies geschieht automatisch, falls Sie Ihre Beitragsrechnung per E-Mail erhalten. Falls dies noch nicht der Fall ist, so melden Sie Ihre Mailadresse bitte bis zum 15. Januar unter <https://www.pro-bahn.de/adressen/adrform.htm>, wenn Sie an der Informationsveranstaltung teilnehmen möchten.

Kurznachrichten

PBP-Abo: Letzte Erinnerung für Leser der Papierversion

Wie jedes Jahr wird auch diesmal die Januarausgabe der PRO BAHN Post noch einmal an alle Leser der Papierversion geschickt, die diese bisher abonniert hatten. Damit sollen die Leser, die noch nicht bezahlt haben, aber die Papierversion gerne weiter beziehen möchten, noch ein letztes Mal erinnert werden. Andernfalls erlischt das Abo automatisch. Falls Sie also 2021 die Papierversion beziehen möchten und noch nicht bezahlt haben, so überweisen Sie bitte 15 Euro auf unser Konto bei der Sparda-Bank München (IBAN DE83 70090500 0003720730, BIC GENODEF1S04; Konto 37 20 730, BLZ 700 905 00). Bitte geben Sie unbedingt Ihre Adresse an, wenn Sie kein Mitglied sind.

Anträge zur Verbesserung der Werdenfelsbahn abgelehnt

Zwei Anträge zum Ausbau der Werdenfelsbahn von der SPD-Landtagsfraktion (<https://bit.ly/3nFjF860>) und von den Grünen (<https://bit.ly/3mEUAJh>) wurden am 1. Dezember vom Verkehrsausschuss des bayerischen Landtags abgelehnt (<https://www.merkur.de/-90118013.html>). Man wolle erst noch angeblich laufende Nutzen-Kosten-Untersuchungen und Kostenschätzungen abwarten, so die Mehrheitsfraktionen im Landtag. PRO BAHN bedauert sehr, dass mit dieser Ablehnung wieder wertvolle Zeit verloren geht.

München: „Tram-Paket“, Expressbus nach Freiham und neue Buslinie X732

Die grün-rote Rathauskoalition in München möchte möglichst bald in den Bau neuer Trambahnstrecken einsteigen (<https://bit.ly/2WBMGpm>). PRO BAHN begrüßt diese Initiative in einer Pressemitteilung und nennt auch Abschnitte, bei denen eine vorgezogene Realisierung angestrebt werden soll (<https://www.pro-bahn.de/muenchen/presse/20201127.html>). Ebenfalls begrüßt wird von PRO BAHN, dass der Planungsausschuss des Münchner Stadtrats die Einrichtung einer Expressbuslinie vom U-Bahnhof Westendstraße zum Neubaugebiet Freiham beschlossen hat. Der Expressbus ist die einzige Option, um die lange Wartezeit auf die U-Bahn zu überbrücken (siehe auch S. 4–6). Zum Fahrplanwechsel den Betrieb aufgenommen hat die neue Expressbuslinie X732, die mit Doppelstockbussen zwischen Pasing und Dasing an der Paartalbahn verkehrt.

Kindermitnahmeregeln bei Länder-Tickets werden (fast) vereinheitlicht

Zum Fahrplanwechsel wurden die Kindermitnahmeregeln bei den Ländertickets vereinfacht und weitgehend vereinheitlicht. So können dann neu, unabhängig von der Anzahl der Mitfahrer, mit jedem Ticket maximal drei Kinder im Alter zwischen 6 und 14 Jahren sowie beliebig viele Kinder bis einschließlich 5 Jahre kostenfrei mitreisen (<https://bit.ly/2WNTiBf>). Nur Hessen, Nordrhein-Westfalen und Baden-Württemberg haben abweichende Regeln, wobei Baden-Württemberg die Angleichung anstrebt.

Weitere aktuelle Meldungen findet man auf den Webseiten von PRO BAHN unter <https://www.pro-bahn.de/aktuell/>. Meist wird dort auch auf weitergehende Informationen verwiesen.

PRO BAHN Treff Oberbayern und PRO BAHN Treff Region München

Umbenennung der Treffen von PRO BAHN

Seit vielen Jahren findet zweimal im Monat, üblicherweise am ersten und dritten Mittwoch im Monat ab 19 Uhr das „Aktiventreffen“ von PRO BAHN Oberbayern statt – derzeit natürlich als Videokonferenz. Die Treffen dienen der Planung kommender Aktivitäten, aber vor allem auch dem Informationsaustausch. Auch passive Mitglieder und Gäste können gerne vorbeischaun – natürlich ohne Verpflichtung, Arbeiten zu übernehmen, versteht sich. Trotzdem ist die Bezeichnung „aktiv“ immer ein bisschen abschreckend für neue Teilnehmer. Deshalb heißt das „Aktiventreffen“ ab Januar „PRO BAHN Treff Oberbayern“.

Die Treffen der Regionalgruppe München wird in „PRO BAHN Treff Region München“ umbenannt.

Der erste „PRO BAHN Treff Region München“ findet am 8. Januar 2021 statt, der „PRO BAHN Treff Oberbayern“ am 13. und am 20. Januar 2021.

Überlegungen zur ÖPNV-Planung im Raum München

Ist PRO BAHN gegen U-Bahn-Bau?

Das ist eine einfache Frage mit einer nicht ganz so einfachen Antwort. Die kurze Version der Antwort lautet: Nein, PRO BAHN ist nicht gegen U-Bahn-Bau. Metropolen wie München oder Berlin profitieren stark von einem Schnellbahnsystem, das aufgrund städtebaulicher Gegebenheiten zu einem großen Teil nicht an der Oberfläche realisiert werden kann. PRO BAHN hat allerdings stärker als andere, die bei Verkehrsthemen mitreden, die Realitäten aus Fahrgastsicht im Fokus. Dazu gehört zum einen eine schlechte Erschließungswirkung von U-Bahnen, große Haltestellenabstände und damit lange Fußwege. Dazu kommen zusätzliche Hindernisse durch den Höhenunterschied zwischen Oberfläche und Tunnelstationen, oft bedingt durch eine Ausrüstung mit Rolltreppen und Aufzügen, die hinter den Fahrgastwünschen zurückbleibt.

Das momentan größere Problem sind die langen Planungs- und Bauzeiten, die einhergehen mit kaum zu stemmenden Kosten für den Bau von U-Bahn-Strecken. Die heutigen Verkehrsprobleme können nicht Jahrzehnte auf Lösungen warten. Eine neu zu planende U-Bahn wird aber erst in zehn bis 15 Jahren wirksam. Daher stellt sich die Frage U-Bahn oder Trambahn schon aus Effizienzsicht. Betrachtet man dies unter den genannten Aspekten, ist oft eine Tram in fünf Jahren wünschenswerter als eine U-Bahn in 15 Jahren.

Der in München in den letzten Jahren und Jahrzehnten entstandene Investitionsstau im ÖPNV führt dazu, dass ein ganzer Stapel von Projekten wartet, die wegen Einschränkungen bei Planung und Finanzierung nicht parallel abgearbeitet werden können. Das verschiebt einige der jetzt gemachten Vorschläge in den Zeitraum nach 2050. Je größer der U-Bahn-Anteil bei den Projekten ist, umso länger wird es dauern.

Die offizielle Antwort auf die Frage, ob eine Trambahn oder eine U-Bahn in einer Relation effizienter ist, gibt eine vergleichende Kosten-Nutzen-Untersuchung. Hierbei haben Trambahnen oft Vorteile. Es wird aber zu Recht eingewandt, dass die Kosten-Nutzen-Untersuchung gemäß nicht mehr aktueller Standards erfolgt, und nicht alle relevanten Aspekte berücksichtigt. Da U-Bahnen und Trambahnen unterschiedlichen Trassierungsprinzipien folgen, ist eine direkte Vergleichbarkeit oft nicht gegeben. Eine vergleichende Untersuchung ist in München beispielsweise für die Achse Frankfurter Ring angedacht, wo allerdings zurzeit auch eine Seilbahn diskutiert wird. (Die Antwort auf die Frage „Ist PRO BAHN gegen Seilbahnen“ lautet wohl „eher ja, aber nicht überall“.)

Richtig ist sicher, dass es besser gewesen wäre, den U-Bahn-Bau-Boom, der zwischen 2000 und 2010 allmählich auslief, nicht auf null herunterzufahren, sondern die Weiterentwicklung des Netzes auf einem niedrigeren und dauerhaft

finanzierbaren Niveau zu stabilisieren. Der immer größer werdende Sanierungsbedarf bei U-Bahn-Bauwerken hat den Fokus der Finanzierung dann etwas weg vom Neubau gelenkt. Dazu kamen Erweiterungsbauten, die durch den Fahrgastzuwachs notwendig wurden, wie am Marienplatz oder aktuell am Sendlinger Tor. Erhöhte Standards beispielsweise bei Brandschutz und Fluchtwegen tun das ihre zur Kostensteigerung hinzu.

Die auch durch den schnellen U-Bahn-Ausbau verursachte Diskussion über eine Gesamtstilllegung des Münchner Trambahnnetzes, die etwa bis 1990 lief, verursachte auch bei der Tram einen gewaltigen Nachholbedarf. Das führte zu einer Art Frontstellung Trambahn gegen U-Bahn, die eine rationale Diskussion erschwerte. Aber entgegen vieler Versprechungen und Pläne ging es auch mit dem Trambahnausbau nach 2010 nicht richtig weiter. Zeitverzögerungen wurden billigend oder achselzuckend hingenommen, man hatte sich mit den Verkehrsproblemen irgendwie eingerichtet, dominierend war lange Zeit das Thema zweite S-Bahn-Stammstrecke.

Wenn man Probleme aufschiebt, lösen sie sich selten von alleine. Heute stehen wir vor einem Berg von Verkehrsproblemen, und die Antwort auf die Frage Tram oder U-Bahn kann nur sein: Tram und U-Bahn. Trotzdem müssen die jeweils für das eine oder andere Verkehrsmittel geplanten Anteile immer wieder neu verhandelt werden.

Ein spezielles Beispiel ist die U5 nach Pasing und Freiam. Hier wird geplant – wenn nicht etwas ganz Unvorhersehbares geschieht, wird auch gebaut werden. Problem ist dabei unter anderem die Parallelführung zur S-Bahn. Eine milliardenteure zweite Stammstrecke und eine hunderte Millionen teure U-Bahn nebeneinander hören sich nicht sehr effizient an. Das nicht unberechtigte Münchner Misstrauen gegenüber der S-Bahn ist sicher einer der Hauptgründe für diese Situation. In einer idealen Welt mit einer wirklich integrierten Verkehrsplanung könnte man sich einen dichten S-Bahn-Takt auf der S8 nach Freiam (und Germering) sowie auf der S4 (Aubing) vorstellen, der durch ein Erschließungssystem aus Bus und Trambahn ergänzt wird. Die Trambahn würde dann Leute, die es weniger eilig haben, ohne Umsteigen nach Pasing und in die Innenstadt bringen. Da die Welt nicht ideal ist, bleibt zur Überbrückung der langen Planungs- und Bauzeit der U5 nur der jetzt auf den Weg gebrachte Schnellbus vom Neubaugebiet Freiam über die Autobahn zur U-Bahn-Station Westendstraße.

Die U5, aber auch existierende Äste wie die U3 nach Moosach, zeigen die Probleme, die entstehen, wenn man U-Bahn will, aber Kosten sparen muss. Während früher Parallelverkehr für eine neue U-Bahn-Linie teils weiträumig weichen musste (um einen guten Kosten-Nutzen-Faktor zu erreichen, wurden Tramlinien stillgelegt) fährt nun, auch wegen der großen Stationsabstände, direkt über der U3 eine Expressbuslinie. Schaut man sich die Station Moosach an, sieht man die kaum korrigierbaren Defizite bei der Ausstattung mit Aufstiegshilfen. Rolltrep-

pen mit wechselnder Fahrtrichtung dürften für eine so wichtige Umsteigestation heutzutage eigentlich keine Option sein – gerade bei den dort teils überdurchschnittlichen Höhenunterschieden. Hier gibt es viel Arbeit für PRO BAHN, um künftig zu besseren Lösungen im Sinne der Fahrgäste zu kommen.

Verkehrsnetze werden geplant – aber stückweise, zu unterschiedlichen Zeiten, von unterschiedlichen Planer- und Politikergenerationen, aufgrund von momentan vorhandenen, absehbaren Gegebenheiten und Vorlieben. Das Ergebnis ist letztlich nie ein völlig rational durchgeplantes Netz, sondern etwas mehr Evolutionsartiges, das auch die Historie der Stadtentwicklung und die Historie von Planungsgrundsätzen sichtbar macht. Wegen der beschleunigten Planung für 1972 und danach, hat München dabei noch Glück und ein halbwegs durchgeplantes Netz. München leidet aber auch beim Verkehr unter einem schnelleren Wachstum als andere Städte. Fehler der Vergangenheit treten deutlich zu Tage (bei der Tram z.B. ein eklatanter Mangel an Betriebshöfen und Abstellmöglichkeiten).

Die schon angesprochene nicht ganz integrierte Planung, bei der die Stadt für Bus, Tram und U-Bahn handelt, der Freistaat und der Bund aber für die S-Bahn zuständig sind, führt dazu, dass das größte Problem des Münchner ÖPNV außerhalb städtischer Verantwortung liegt. Die S-Bahn ist zu unzuverlässig, bleibt vom Fahrplan her hinter den Möglichkeiten und Notwendigkeiten zurück, weshalb Ein- und Auspendler viel zu oft das Auto wählen. Weder U-Bahn als S-Bahn-Ersatz noch Mega-Parkhäuser an Autobahnen sind geeignet, dieses Problem zu lösen. Hier hilft nur mehr und bessere S-Bahn-Planung – die Defizite setzen sich aus der Vergangenheit in die Gegenwart und die Zukunft fort. Die zweite Stammstrecke wird trotz mehr Kapazität wesentliche Probleme nicht lösen, und hat bei der S-Bahn-Entwicklung anderthalb verlorene Jahrzehnte verursacht.

Edmund Lauterbach

Aktuelle Dokumente und Meldungen zur ÖPNV-Planung

- Nahverkehrsplan im Stadtrat: https://www.ris-muenchen.de/RII/RII/ris_vorlagen_dokumente.jsp?risid=6278313
- Nahverkehrsplan bei Tramreport: <https://www.tramreport.de/2020/12/06/nvp-2-zielnetz/>
- SPD/Volt-Fraktion zur U-Bahn-Planung: <https://spd-rathausmuenchen.de/presse/pressemitteilungen/?id=554368>
- Süddeutsche Zeitung zur Trambahnplanung: <https://www.sz.de/1.5129816>

365 Euro Ticket – Pro und Contra

Nachdem Wien als erste Großstadt ein 365 Euro Ticket eingeführt hat, denken auch deutsche Städte über die Einführung eines solchen Tickets nach.

Im Bereich der Schüler und Auszubildenden haben einige Kommunen - wie zum Beispiel Nürnberg und München das 365 Euro Ticket bereits eingeführt. Diese Jahreskarte gilt auch im gesamten Verbundraum des VGN bzw. des MVV. Bei den Normalzahlern wird auch über die Einführung des 365 Euro-Tickets diskutiert, jedoch ist die Einführung wesentlich schwieriger, weil dadurch Einnahmen wegbrechen, aus denen Investitionen finanziert werden.

Wenn aber keine Qualitäts- und Angebotsverbesserungen finanziert werden können, heißt es im Umkehrschluss, dass der Anteil des öffentlichen Verkehrs am Gesamtverkehr nicht gesteigert werden kann. Nur Radfahrer und Fußgänger zum Umsteigen in die Öffentlichen zu bewegen, würde bedeuten, dass Staus und verstopfte Straßen nach wie vor zum Stadtbild gehören, von Verkehrswende kann dann keine Rede mehr sein.

In Deutschland sind zwar einige Politiker zunächst begeistert von der Idee des 365 Euro Tickets für Normalzahler, aber bei der Einführung zeigen sich die Stolperfallen. Nürnberg hat als erste deutsche Großstadt bereits die Einführung des 365 Euro Tickets ab 2023 beschlossen, aber im Gegensatz zur 365 Euro Jahreskarte für Schüler und Auszubildende soll der Geltungsbereich auf die Stadt Nürnberg beschränkt bleiben. Ob andere Kommunen im VGN mitziehen, steht noch nicht fest.

Dass eine relativ kleine Stadt wie Görlitz sich ein 365 Euro Ticket leisten kann, verwundert nicht, der Radius ist hier entsprechend gering und die Preisdifferenz zum vorherigen Normalpreis ist überschaubar. Bei der Rheinbahn in Düsseldorf würde die Einführung des 365 Euro Tickets erhebliche Mindereinnahmen im zweistelligen Millionbereich pro Jahr bedeuten. Auch München zögert mit der Einführung des 365 Euro Tickets.

So einfach sich die Idee des 365 Euro Tickets anhört, hier steckt die Tücke im Detail. Ohne alternative Finanzierungskonzepte in einem Gesamtkonzept dürfte das 365 Euro Ticket für Städte, die größer als Görlitz sind, nicht umzusetzen sein. Auch Nürnberg hat den Beginn des 365 Euro Tickets deshalb erst für das Jahr 2023 beschlossen. Man will nicht morgen anfangen müssen.

Insofern sehe ich bei der Einführung des 365 Euro Tickets zwei Hauptprobleme. Zum einen kann eine spätere Preiserhöhung nur schwer dargestellt werden, zum anderen kann ein 365 Euro Ticket nur dann funktionieren, wenn die Rahmenbedingungen (Ausbau des öffentlichen Nahverkehrs und Bezuschussung der Mindereinnahmen durch Land und Bund) sichergestellt sind.

Ob die Einführung des 365 Euro Tickets wirklich eine Ideallösung darstellt, darf im Moment bezweifelt werden.

Frank Lipke

Zersplitterte Zuständigkeiten

Brenner-Nordzulauf in Schwaben

Günther Polz hat in der PRO BAHN Post vom November 2020 sehr gut herausgearbeitet, dass für eine Beurteilung der aktuellen Planungen zum Brenner-Nordzulauf eine großräumige Betrachtung notwendig ist. Deshalb sollen an dieser Stelle ergänzend die Auswirkungen auf Schwaben dargestellt werden, die in Oberbayern weniger im Fokus stehen, aber durchaus relevant sind.

Ausgangspunkt der Probleme in Schwaben war die Entscheidung, die Fernzüge von Norden nach München über Ingolstadt zu führen. Damit war indirekt die Entscheidung verbunden, die Güterzüge über Augsburg zu fahren, da die Strecke über Ingolstadt mit derzeit drei Fernzugpaaren pro Stunde (mit Deutschlandtakt vier bis fünf), fast 20 000 Fahrgästen pro Tag im Regionalverkehr (vor Corona, ohne S-Bahn) und einem nennenswerten lokalen Aufkommen an Güterzügen bereits sehr gut ausgelastet ist. Ein besonderer Engpass ist dabei die nur dreigleisige Donaubrücke zwischen Ingolstadt Hbf. und Ingolstadt Nord, die die Aufnahme weiterer Verkehre auf dieser Strecke und damit auch Verbesserungen im Regionalverkehr, wie z.B. auch Verlängerungen von Regionalzügen über Ingolstadt Hbf. hinaus zum Nordbahnhof und künftig über den neuen Audi-Halt bis zur Wende in Gaimersheim stark erschwert. Es mussten schon einige Bestellwünsche der BEG abgelehnt werden.

Der Güterzugverkehr im Brennerzulauf aus Richtung Stuttgart ist minimal, denn Güterzüge von Mannheim/Stuttgart nach Italien fahren in der Regel über den Gotthard/Lötschberg. Außerdem wird die Geislinger Steige seit der Abflachung der Spessartrampe nach Möglichkeit von Güterzügen gemieden, so dass – so die Abschätzungen für den Deutschlandtakt – nur zwei Güterzugpaare pro Stunde erwartet werden, also sogar etwas weniger als der Status quo.

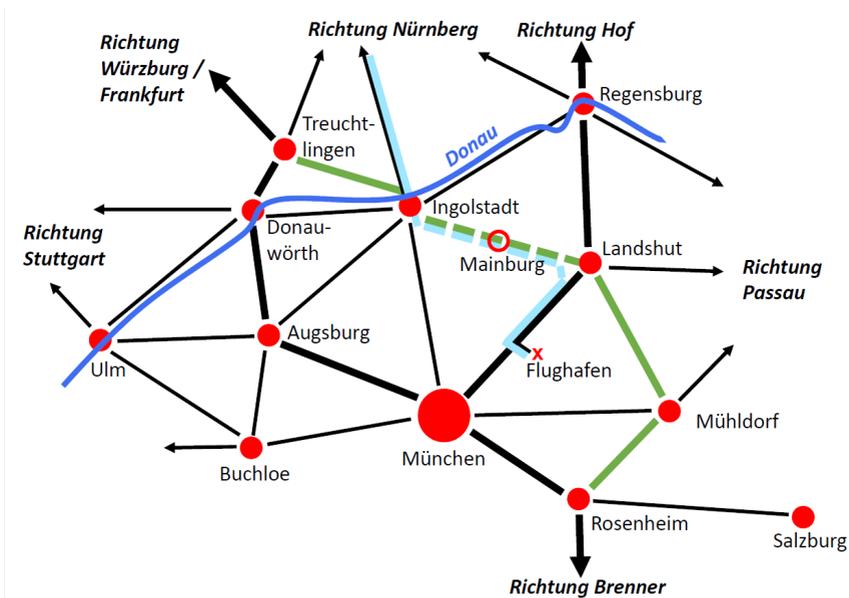
Der Güterverkehr aus Richtung Norden zum Brenner kommt also im Wesentlichen aus der Richtung Treuchtlingen–Donauwörth. Bei den Planungen für den Deutschlandtakt geht man von fünf Güterzugpaaren pro Stunde und Richtung aus. Dies führt dazu, dass der Regionalverkehr zwischen Augsburg und Donauwörth trotz der sehr hohen Nachfrage von ca. 10 000 Fahrgästen pro Tag bislang als einzige Strecke im Zulauf auf Augsburg noch nicht auf einen 15-Minuten-Rhythmus umgestellt werden konnte. Zudem müssen viele Regionalzüge überholt werden.

Dringend wäre daher ein mehrgleisiger Ausbau von Donauwörth nach Augsburg erforderlich. Dieser ist zwar bei der letzten Aktualisierung in den vordringlichen Bedarf des Bundesverkehrswegeplans aufgerückt. Planerische Aktivitäten sind jedoch nicht bekannt. Bund und DB legen stattdessen die Priorität auf den Ausbau von Ulm nach Augsburg (siehe PRO BAHN Post 11/2020), obwohl westlich

von Gessertshausen auch längerfristig keine Engpässe zu erwarten sind. Es ergeben sich damit auch kaum Verbesserungen für den Deutschlandtakt, da die Knoten bei dem geplanten 30-Minuten-Takt im Fernverkehr im 15-Minuten-Raster liegen und somit die geplante Fahrzeitverkürzung von 15 Minuten keine neuen Knoten schafft.

Dazu kommt, dass der Augsburger Hauptbahnhof weder eine Umfahrung noch besondere Durchfahrleise für Güterzüge besitzt. Die Güterzüge müssen daher die Bahnsteiggleise passieren. Ein weiterer Engpass ist der anschließende Streckenabschnitt bis Hochzoll, obwohl dieser erst vor einigen Jahren ausgebaut wurde. Es kann vermutet werden, dass die aktuell im dritten Entwurf des Deutschlandtakts vorgesehene Halbierung des Regionalzugangebots nach Friedberg auch mit dem hohen Güterzugaufkommen zusammenhängt.

Naheliegender ist daher eine großräumige Güterzugumfahrung von Augsburg. Immer mal wieder diskutiert wird in diesem Zusammenhang die alte Idee einer Neubaustrecke von Ingolstadt nach Landshut. Notwendig wäre dazu weiter der von Günther Polz schon erwähnte Ausbau von Landshut über Mühlendorf zum Brenner, der damit nicht nur vom Ostkorridor aus Halle–Regensburg gespeist würde und somit wirtschaftlicher würde.



Für den Brennernordzulauf relevante Strecken: Die stärkeren schwarzen Linien zeigen den derzeitigen Verlauf, die grünen Linien die alte Planung einer großräumigen Umfahrung von Augsburg und München mit Neubaustrecke (gestrichelt). Diese könnte auch vom Fernverkehr Nürnberg–Flughafen (hellblau) und von Regionalzügen mit Halt in Mainburg genutzt werden.

Insgesamt wäre damit nicht nur Augsburg sondern auch München entscheidend vom Güterverkehr entlastet und es ergäbe sich eine Reihe von Verbesserungen:

- Die Ringe um München könnten mit vergleichsweise geringem Aufwand für S-Bahnen ertüchtigt werden.
- Der 15-Minuten-Takt Augsburg–Donauwörth könnte eventuell ohne mehrgleisigen Ausbau realisiert werden.
- Eine Erweiterung der Donauquerung im Raum Ingolstadt wäre durch weitere Regionalzüge zur Verbesserung der Audi-Anbindung und die zusätzlichen Güterzüge voraussichtlich wirtschaftlich.
- Bei geschickter Trassierung könnte sich auch die von der Politik immer wieder geforderte Fahrzeit von Nürnberg zum Flughafen München von etwa einer Stunde realisieren lassen.
- Die Neubaustrecke böte auch für Regionalzüge Chancen. Man fahre heute einmal mit dem Zug von Ingolstadt nach Landshut. In der Mitte zwischen Ingolstadt und Landshut liegt Mainburg, die derzeit zweitgrößte Stadt Bayerns ohne Bahnhalt (nach Kelheim) bzw. ohne eine Perspektive auf einen Bahnanschluss (wie Königsbrunn oder Herzogenaurach). Dass hier im Regionalverkehr offenbar ein Markt besteht, zeigt auch die Planung der Staatsregierung, die zwischen Ingolstadt und Landshut den Regiobus Nr. 2 anstrebt.

Ein solches Projekt hätte wohl nur dann eine Chance, wenn man die Effekte für Güter-, Fern- und Nahverkehr gebündelt und großräumig betrachtet. Dafür besteht derzeit jedoch keine Chance. Ursache sind vor allem die zersplitterten Zuständigkeiten. Aus isolierter Sicht des Nahverkehrs lohnt sich eine größere Investition zwischen Ingolstadt und Landshut oder eine Erweiterung der Donauquerung sicher nicht. Auch der Fernverkehr von Nürnberg und Ingolstadt zum Flughafen München reicht zur Begründung alleine nicht. Im Güterverkehr setzt man vielleicht darauf, dass langlaufende, „ins Netz eingebundene“ Züge bei der Trassenvergabe, z.B. auf den Münchner Ringen, vorrangig behandelt werden.

Zuständig für Fern- und Güterverkehr wäre der Bund. Der hat aber keine Planungskapazitäten. Er verlässt sich auf DB Netz. Die macht aber keine größeren verkehrlichen Untersuchungen. Und die Hoffnung, dass der Bund seine Gutachter für den Deutschlandtakt beauftragt, sich dieses Themas anzunehmen, scheint sich leider auch nicht zu erfüllen.

Andreas Schulz

PRO BAHN bei Facebook und Twitter:

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

Bahn-Elektrifizierung in Trippelschritten

Mit der Elektrifizierung Geltendorf-Lindau ist nun nach Jahrzehnten der Planung und Diskussion unbestritten ein wichtiger Schritt getan worden, um den Schienenverkehr zwischen München und der Schweiz wettbewerbsfähig zu machen. Zum Vergleich: Die parallele Bundesautobahn A96 ist schon seit mehr als zehn Jahren durchgehend befahrbar, der sechsspurige Ausbau zwischen Germering und Oberpfaffenhofen wurde dieses Jahr abgeschlossen.

Schon am ersten Betriebstag offenbarte sich, wie sehr der schmalbrüstige Bahnausbau auf Kante genäht ist: vermutlich durch einen Bedienfehler wurde der erste „Astoro“-EuroCity-Express aus der Schweiz in Hergatz in das nicht elektrifizierte Gleis 1 geleitet, Oberleitung und Stromabnehmer des Zugs wurden beschädigt. Schon im Vorfeld hatte PRO BAHN Bayern auf diese Schwächen hingewiesen und forderte die Elektrifizierung weiterer Strecken im Allgäu. Das Szenario von Zugausfällen im Störfall, weil der „Astoro“ nicht auf die Dieselstrecken umgeleitet werden kann, liegt auf der Hand; dazu kommt, dass die elektrifizierte Strecke nur eingleisig ist. Nur am Rande sei angemerkt, dass auch der „Spar-Ausbau“ zwischen Pasing und Eichenau auf drei statt vier Gleise den bestehenden Engpass Richtung Allgäu nur unzureichend auflösen wird.

PRO BAHN hält langfristig flächendeckend elektrifizierte Netze für sinnvoll und fordert, umgehend mit der Planung für die Elektrifizierung aller Hauptstrecken in Bayern zu beginnen (<https://bit.ly/38o5YUK>). Schon jetzt zeichnet sich ab, dass das Versprechen der Bundespolitik, nämlich eine 70-prozentige Elektrifizierungsquote bis 2025, nicht mehr zu schaffen sein wird.

Ein winziges Elektrifizierungsvorhaben gibt es 2021 im Allgäu noch: Die 1,4 Kilometer von Vils nach Pfronten-Steinach werden unter Strom gesetzt, nachdem die Österreichischen Bundesbahnen (ÖBB) den vierzehn Kilometer langen Abschnitt von Reutte bis Vils bereits 2019 elektrifiziert hatten. Während die ÖBB dafür die Strecke dreizehn Wochen lang sperrten, gibt es in Deutschland ein ganzes Jahr (=52 Wochen) Schienenersatzverkehr zwischen Vils und Pfronten.

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 derzeit 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

Mi. 13.01. 18:30 Uhr; **Verkehrsforum Berchtesgadener Land u. Rupertiwinkel** als Telefon/Videokonferenz; Weitere Informationen und Zugangsdaten: <https://verkehrsforum-bgl.de/>.

PRO BAHN-Termine

Fr. 08.01. 19 Uhr; Videokonferenz; **PRO BAHN Treff Region München**, Info und Einwahldaten: muenchen@pro-bahn.de

Mi. 13.01. 19 Uhr; Videokonferenz; **PRO BAHN Treff Oberbayern**; Info zu Einwahldaten: oberbayern@pro-bahn.de

Mi. 20.01. 19 Uhr; Videokonferenz; **PRO BAHN Treff Oberbayern**; Info zu Einwahldaten: oberbayern@pro-bahn.de

Sa. 23.01. 14 Uhr; Videokonferenz; **Informationsveranstaltung des LV Bayern**; Info: Siehe S. 2

Mi. 03.02. 19 Uhr; Videokonferenz; **PRO BAHN Treff Oberbayern**; Info zu Einwahldaten: oberbayern@pro-bahn.de

Fr. 05.02. 19 Uhr; Videokonferenz; **PRO BAHN Treff Region München**, Info und Einwahldaten: muenchen@pro-bahn.de

Bitte beachten Sie die Umbenennung der regelmäßigen Treffen (siehe Seite 3). Alle PRO BAHN-Treffen finden derzeit als Videokonferenz statt (auch Telefoneinwahl möglich). Weitere Informationen finden Sie unter <https://www.pro-bahn.de/bayern/termine.htm>.

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
- Regionalgruppe Inn-Salzach: wilama@t-online.de
- Regionalgruppe München: muenchen@pro-bahn.de
- Regionalgruppe Oberland: n.moy@bayern.pro-bahn.de

**Das PRO BAHN-Post-Team wünscht allen Lesern
von Herzen alles Gute für das Jahr 2021!**
