

PRO BAHN *Post*

 Rundbrief von PRO BAHN Oberbayern

Juli 2021



Vor 20 Jahren hat die Euregiobahn in der Gegend von Aachen den Betrieb aufgenommen. Seitdem ist das Netz durch Reaktivierungen ständig gewachsen und die Fahrgastzahlen zeigen deutlich, dass die Euregiobahn ein Erfolgsmodell ist. Vielleicht kann dieses Projekt als Vorbild für Bayern dienen. Bild: Andreas Frank

- 19. – 24. Juli: Aktionswoche „Mehr Bahn wagen“ – Seite 2
- Kurznachrichten – Seite 2
- Expressbusring: Neues bei den MVV-Regionalbussen – Seite 4
- Nachruf Walter Mayer – Seite 7
- Reaktivierungen: 20 Jahre Euregiobahn – Seite 9
- Filzenexpress: Fortschritte bei der Elektrifizierung – Seite 10
- Lärmschutz: Aussichtsloses Reisen? – Seite 10

Aktionswoche vom 19. bis 24. Juli 2021

Mehr Bahn wagen – auch in Bayern!

Mit einer Aktionswoche unter dem Motto „Mehr Bahn wagen – auch in Bayern! Mobilität zwischen Wahlfreiheit und Klimawandel“ macht der Fahrgastverband PRO BAHN auf den schleppenden Ausbau der Eisenbahn in Bayern aufmerksam. Die Politik betont immer wieder die Bedeutung der Eisenbahn für den Klimaschutz, ruft sogar ein europäisches Jahr der Schiene aus.

Doch die Realität sieht anders aus: gerade Bayern wird zum Schlusslicht bei Elektrifizierungen und Bahnreaktivierungen. Initiativen von Bürgern und Kommunen prallen zunehmend auf eine Mauer aus Mutlosigkeit, Desinteresse und Bedenkenträgertum in Politik und Verwaltung: Programme wie der Deutschland-Takt werden angekündigt und drohen in Bayern letztlich in den Schubladen zu verschwinden, viele kleinere Ausbauprojekte kommen nicht voran oder werden ausgebremst.

Mit der „Bahnwoche 2021“ von 19. bis 24. Juli 2021 sind Initiativen eingeladen, ihre Vorhaben und Projekte vorzustellen und in einem öffentlichen Dialog zu diskutieren. Wer konkrete Projekte vorstellen will, kann diese bis Ende Juni anmelden. Zusagen aus Politik und von Initiativen liegen bereits vor.

Am 24. Juli findet der Bayrische Bahnreaktivierungstag statt, bei dem auch die Vernetzung der bestehenden Initiativen gefördert werden soll.

Das vorläufige Programm der Veranstaltung wird Anfang Juli veröffentlicht, ab dann ist auch die Teilnehmeranmeldung möglich.

Weitere Informationen im Internet unter <https://www.pro-bahn.de/oberbayern/bahnwoche2021/>

Andreas Barth/Norbert Moy

Kurznachrichten

Zusätzliche Halte in Geltendorf und Kaufering

Bayerische Eisenbahngesellschaft und DB Regio lassen seit dem „kleinen Fahrplanwechsel“ am 12. Juni in der nachmittäglichen Hauptverkehrszeit jeweils wieder einen Zug in Geltendorf und Kaufering zusätzlich halten. Politiker und PRO BAHN hatten auf Bitten von Fahrgästen BEG und DB Regio gebeten, die seit dem letzten Fahrplanwechsel fahrplantechnisch bedingten Halteausfälle nochmals zu prüfen – offenbar mit Erfolg. PRO BAHN dankt im Namen der Fahrgäste!

EuGH-Urteil zur Luftreinhaltung: München stark betroffen

Der Gerichtshof der Europäischen Union (EuGH) hat entschieden, dass Deutschland rechtswidrig von 2010 bis 2016 die Grenzwerte für die Luftbelastung durch Stickstoffdioxid (NO₂) systematisch und anhaltend überschritten hat. Zudem wurde gegen die Verpflichtung verstoßen, rechtzeitig geeignete Maßnahmen zu ergreifen, um den Zeitraum der Nichteinhaltung in den 26 betroffenen Gebieten so kurz wie möglich zu halten. Zu den 26 genannten Gebieten gehört auch der Großraum München. Für diesen gehe aus dem Luftqualitätsplan hervor, dass die Einhaltung des Grenzwerts ohne zusätzliche Maßnahmen nicht vor 2025 oder gar 2030 zu erwarten sei. Gemeint ist hier der Luftreinhalteplan der Landeshauptstadt München, zu dessen Fortschreibung PRO BAHN 2018 weitergehende Maßnahmen im Verkehrsbereich empfohlen hatte. In einer aktuellen Pressemitteilung fordert PRO BAHN als Reaktion auf das Urteil erneut konkrete, schnell umsetzbare Maßnahmen und kritisiert die großen Versäumnisse des Freistaats Bayern bei der S-Bahn, oder auch die jahrelangen Verzögerungen bei Planung und Genehmigung der Trambahn-Westtangente (<https://www.pro-bahn.de/oberbayern/presse/20210603.html>).

ÖPNV Rettungsschirm weiterführen – Verkehrswende nicht gefährden

PRO BAHN Bayern fordert angesichts der schwierigen Situation der Verkehrsbetriebe, dass die Einnahmeverluste aufgrund der Corona-Pandemie weiterhin ausgeglichen werden. Der ÖPNV-Rettungsschirm muss auch deshalb weitergeführt werden, um die Verkehrswende nicht zu gefährden (https://www.pro-bahn.de/bayern/presse_show_bayern.php?id=1060). Die Grünen im Bayerischen Landtag fordern ebenfalls eine vollumfängliche statt einer nur teilweisen Beteiligung Bayerns am Rettungsschirm für 2021, und meinen: „Corona war der Schlag in die linke Kniekehle des ÖPNV – die bayerische Staatsregierung ist der Schlag in die rechte.“

DB unterstützt Streckenreaktivierungen

In einer Pressemitteilung nennt DB Netz 20 Streckenabschnitte (245 km), die man bereit wäre zu reaktivieren (<https://bit.ly/3jgwt5q>, <https://bit.ly/3jhaQ4R>). Leider sind dabei auch die Aufgabenträger der Bundesländer beteiligt, was es selbst bei gutem Willen der DB in Bayern schwierig macht. Andere Länder wie Baden-Württemberg haben eigene Reaktivierungsprogramme zumindest als Absichtserklärung. Der VDV und die Allianz pro Schiene unterstützen die DB-Bemühungen. Unter anderem befinden sich die Werrabahn und die Höllentalbahn zwischen Bayern und Thüringen auf der DB-Reaktivierungsliste.

Wieder Sommerferienaktion in NRW

Wie schon im letzten Jahr, gibt es in Nordrhein-Westfalen einen Bonus für alle Fahrgäste, die trotz Corona-Krise ihre Nahverkehrsabos nicht gekündigt haben.

Abokarten von VRS, AVV, VRR, Westfalentarif und NRW-Tarif gelten unabhängig vom Gültigkeitsbereich vom 3. Juli bis zum 17. August an allen Tagen in ganz NRW. Ohne tageszeitliche Beschränkung dürfen bis zu zwei Erwachsene und drei Kinder oder zwei Personen plus zwei Fahrräder mit einer Abofahrkarte unterwegs sein. Ob wie letztes Jahr weitere Aufgabenträger ähnliche Regelungen beschließen, oder gar bisherige Bonusverweigerer wie der Münchner MVV hinzustoßen, bleibt abzuwarten.

Endlich: das digitale Erstattungsformular

Seit Juni können Fahrgäste, die wegen einer Zugverspätung Anspruch auf eine teilweise Erstattung ihres Ticketpreises haben, ihren Antrag auf Fahrpreiserstattung auch digital einreichen. Insbesondere Fahrgäste, die ihre Fahrkarte digital gekauft haben, können die Reisedaten direkt von der Buchung übernehmen. PRO BAHN begrüßt in einer Pressemitteilung (https://www.pro-bahn.de/presse/pm_bv_show.php?id=411), dass damit eine langjährige Forderung von PRO BAHN umgesetzt wird.

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.

Expressbusring und mehr

Viel Neues bei den MVV-Regionalbussen

Seit einigen Jahren gibt es im Bereich des Münchner Verkehrsverbundes (MVV) Expressbuslinien, die nicht alle Haltestellen am Linienweg bedienen. Neben mehreren Strecken in München verkehren auch im Umland verschiedene Schnellbuslinien. So existieren mit den Linien X80, X910 und X920 drei Linien, die an Schnellbahnstationen in München beginnen und in die Landkreise Starnberg und Fürstenfeldbruck führen. Die beiden Landkreise sind zudem für die Linien X845 und X900 verantwortlich, die komplett außerhalb Münchens verkehren.

Autobahnen als Busrouten

Eine Sonderrolle spielt die Linie X200, die als ehemaliger Werksbusverkehr montags bis freitags teilweise im 5-Minuten-Takt den Münchner Ostbahnhof über die Autobahn mit dem heute als Ludwig-Bölkow-Campus bezeichneten Gewerbegebiet zwischen Ottobrunn und Taufkirchen verbindet. Dort befinden sich neben verbliebenen Teilen des Airbus-Konzerns unter anderem die Firma IABG und neuerdings eine Fakultät der TU München. Eine weitere Linie, die eine Autobahn nutzt, wurde im letzten Dezember eröffnet. Die bislang einzige Doppeldecker-Buslinie im MVV fährt als Expressbus X732 von München-Pasing über Odelzhau-

sen zum Bahnhof Dasing an der Paartalbahn (Augsburg–Ingolstadt). X200 und X732 sind somit Radiallinien, die jeweils in Lücken zwischen S-Bahn-Strecken verkehren.

Der MVV will Verkehre auf Autobahnen noch ausdehnen. So ist eine Linie X610 geplant, die ab Garching-Hochbrück über Allershausen, Schweitenkirchen und Au nach Mainburg fahren soll. Damit würden Orte im nördlichen Landkreis Freising sowie in den Landkreisen Pfaffenhofen und Kelheim eine schnellere Anbindung nach München erhalten. Nicht über die Autobahn, aber auch in einer radialen Linienführung wird der Expressbus X660 ab Oktober 2021 unterwegs sein. Als Linie, die den Hochschulstandort Freising-Weihenstephan mit dem Forschungszentrum Garching verbindet, erfüllt sie eine eher spezielle Aufgabe, und wird nur montags bis freitags verkehren.



Schematische Darstellung des Expressbusringes.

Expressbusring ab Dezember

Bereits 2019 hatte der MVV angekündigt, mehrere bestehende und neue Tangentiallinien zu einem Expressbusring rund um München zusammenzufügen. Es gibt also keine geschlossene Ringlinie, sondern mehrere Linien, die an Umsteigepunkten verknüpft werden. Dieser Ring soll im Dezember 2021 in Betrieb gehen. Von der Nummerierung her beginnt der Kreis in Dachau mit der Linie X201, die über Oberschleißheim ins Garchinger Forschungsgelände fährt. Die Li-

nie X202 startet in Unterschleißheim, ist in Garching-Hochbrück mit der U6 und der X201 verknüpft, und fährt via Ismaning, Aschheim und Feldkirchen bis nach Haar. Dort trifft sie auf die Linie X203, die von Heimstetten kommt, und weiter über Putzbrunn, Hohenbrunn und den Ludwig-Bölkow-Campus nach Deisenhofen verkehrt.

In Deisenhofen beginnt die Linie X320, die über Endlhausen und Egling nach Wolfratshausen fährt. Es ist nicht schwer vorherzusagen, dass hier im Vergleich zum Nordteil des Ringes weniger Fahrgäste unterwegs sein werden. Die Linie X970 beginnt weit außerhalb des eigentlichen Ringes in Bad Tölz und erreicht über Geretsried den S-Bahnhof Wolfratshausen, von wo sie weiter bis Starnberg fährt. Von Starnberg über Gilching und Fürstenfeldbruck nach Buchenau wird die bestehende Linie X900 Teil des Expressbusrings. Den Kreis schließt dann die Linie X800, die von Buchenau über den S-Bahnhof Esting und den Gewerbepark GADA bei Bergkirchen nach Dachau verkehrt.

Angebotsqualität ist entscheidend

Ob eine Linie zum Expressbus wird, liegt allerdings nicht nur am Fahrgastpotenzial, sondern es muss auch eine Lösung für die Haltestellen, die die Expresslinie auslöst, gefunden werden. Daher wird die Inbetriebnahme des Expressbusrings sicherlich auch einige Änderungen bei parallelen Linien nach sich ziehen. Wenn Teile des Pendlerverkehrs vom Auto weg verlagert werden sollen, sind langfristig neue Schienenlösungen nötig. Während eine Umsetzung des von PRO BAHN vor über 20 Jahren vorgeschlagenen Stadtbahnsystems an vielerlei Bedenken und Unwillen scheiterte, haben sich die damit verbundenen Ideen in der Politik festgesetzt. So wird beispielsweise in den Landkreisen Dachau und München weiterhin über Stadtbahnlinien nachgedacht.

Kurz- und mittelfristig ist die Erweiterung des Busnetzes jedoch das günstigste und schnellste Vorgehen, um Antworten auf zunehmende Verkehrsprobleme zu geben. Wie auch in München ist diese Lösung allerdings nicht problemfrei. Busse stehen im Stau, in den Orten des Münchner Umlands sind eigene Busspuren deutlich schwieriger anzulegen als auf den oft überbreiten Münchner Straßen, und ebenso wie in der Stadt fehlt oft der Platz für zusätzliche Haltestellen und Abstellflächen an Knotenpunkten. Eine Forderung von PRO BAHN ist natürlich, dass die Qualitätsansprüche nicht bei den Fahrzeugen und dem Fahrplan enden. Die Gestaltung von Haltestellen – barrierearm, wettergeschützt, gute Information, kurze Umsteigewege – ist essentiell dafür, wie ein Bussystem von den Fahrgästen wahr- und angenommen wird.

Der MVV bietet inzwischen für die meisten Busse auch Echtzeitinformationen. Hier fehlt es aber an besserer Integration aller Verkehrsmittel. So sollte das Auffinden von Busfahrplan oder Anschlussverbindungen nicht daran scheitern, dass die Bushaltestelle einen etwas anderen Namen als die zugehörige Bahnstation

trägt. Eine Liste von Fahrplänen aller aktuellen Expressbusse liefert der Bereich „Fahrplanbuch“ der MVV-Fahrplanauskunft nach Eingabe von „X“ im Feld „Liniennummer“. Unter <https://ogy.de/XBus> gibt es neben einer etwas längeren Version dieses Artikels auch eine detaillierte Skizze mit Express- und anderen Buslinien sowie Links zu weiteren Fahrplänen und Berichten über einige Busprojekte.

Edmund Lauterbach

Nachruf

Walter Mayer und die Bahnstrecke Endorf–Obing

Vor ziemlich genau dreißig Jahren erreichte ein Anruf die Geschäftsstelle von PRO BAHN: „Der Bürgermeister von Obing, Walter Mayer, lässt fragen, ob ihm PRO BAHN beim Erhalt der Bahnstrecke Endorf–Obing helfen könne.“ So begann eine Zusammenarbeit, bald eine andauernde Freundschaft, deren Erlebnisse und Anekdoten ein ganzes Buch füllen könnten.

Bei dieser Zusammenarbeit bot sich eine Arbeitsteilung an. Walter hatte aufgrund seines politischen Wirkens als Bürgermeister viele lokale Kontakte, bei denen er sich für den Erhalt der Bahnstrecke nach Obing einsetzte. Informelle Gespräche im Kreis der Bürgermeister aus den Orten entlang der Strecke halfen, Sympathien zu stärken und Konfrontationen abzubauen. Der Autor wiederum nutzte seine Verbindungen zu Institutionen außerhalb der Region. Solche Arbeiten im Hintergrund entfalten keine Wirkung in der Öffentlichkeit. Deshalb organisierte PRO BAHN im Mai 1994 eine Streckenbereisung mit einem Schienenbus. Es war seit vielen Jahren der erste Personenzug, der im Bahnhof Obing ankam. Unvergesslich, wie Bürgermeister Mayer im traditionellen Festgewand an der Spitze der Obinger Delegation den Zug begrüßte. 1995 und 1996 bestellte die Gemeinde Obing auf Initiative von Walter Mayer Dampfzüge auf der Strecke, was dem Projekt viel öffentliche Sympathie einbrachte.

Die Stilllegung der Strecke war dadurch nicht aufzuhalten, aber ein gravierender Fehler der DB bei der Stilllegung nach neuer Rechtslage bot einen Hebel. Die Gemeinde Obing schickte sich an, den Rechtsweg zu beschreiten, jedoch lehnte ihre Rechtsschutzversicherung eine Klage ab. Somit waren Walter die Hände gebunden, aber es gab jetzt Verbündete. Deren Klage war erfolgreich und die Stilllegung für nichtig erklärt. Die Karten wurden neu gemischt.

Bei den Anliegergemeinden war bekannt, dass diese Anfang des 20. Jahrhunderts gemeinsam den Bau der Strecke finanziert hatten. Dazu wurde die Biersteuer erhöht. Für maßgebliche Juristen reichte dieses tradierte Wissen als Beweis nicht aus. Walter wusste jedoch aus seiner Beschäftigung mit der örtlichen Geschichte, in welchen Archiven er suchen musste. Er fand das Gesetz über die

Errichtung der Lokalbahn Endorf–Obing. Dort war die Zahlung der Gemeinden als Voraussetzung für den Bau festgeschrieben. Da die Strecke offensichtlich existierte, war somit hinreichend nachgewiesen, dass die Gemeinden gezahlt hatten. Mehr noch, eine Forderung nach der Rückübertragung der Strecke an die Gemeinden nach §11 AEG konnte damit untermauert werden.

Nach vielem Hin und Her konnten Aktive des Vereins Chiemgauer Lokalbahn (CLB) die Strecke betriebsfertig herrichten. Anfang Juli 2006 fuhr der erste Zug der Lokalbahn Endorf–Obing. Das Photo zeigt Walter Mayer am Eröffnungszug. Mehr noch, es zeigt, wie Walter mit ausgestreckter Hand den Menschen zugewandt war. Für ihr Engagement bekamen CLB und Walter Mayer von PRO BAHN Bayern 2018 den Bayerischen Fahrgast-Preis.



Walter Mayer bei der ersten Fahrt der Lokalbahn Endorf–Obing im Juli 2006 (links, Bild: U. Lohrmann) und bei der Verleihung des Bayerischen Fahrgastpreises 2018 (rechts).

Der Erhalt der Lokalbahn war für Walter eine Herzensangelegenheit, aber bei weitem nicht seine einzige. Für ihn trifft der Satz zu: „Nur wer weiß, wo er herkommt, weiß, wo er hingehet“. Heimatgeschichte, Altwegeforschung und eine profunde Kenntnis seiner bayerischen Muttersprache prägten ihn. Er war Heimatpfleger und arbeitete bei der bayerischen Akademie der Wissenschaften mit.

Nicht zuletzt war Walter, zwölf Jahre älter als der Autor, ein Vorbild an Optimismus. Eine im letzten Jahrzehnt schlimmer werdende Erkrankung und dann noch der Tod seiner Ehefrau setzten ihm heftig zu, brachen ihn aber nicht. In letzter Zeit ging es ihm gesundheitlich wieder besser, dann völlig unerwartet das Ende seines Lebensweges. Er lässt eine große Familie und einen großen Freundeskreis zurück. Jetzt müssen wir die weiteren Wege allein gehen, nachdenklich doch auch in dankbarer und froher Erinnerung an viele gemeinsame Jahre.

Rudi Barth für PRO BAHN Oberbayern

Reaktivierung als Erfolgsmodell in NRW

20 Jahre Euregiobahn

Am 10. Juni hat die Euregiobahn, die rund um und durch Aachen verkehrt, ihren 20. Geburtstag gefeiert. Das, was am 10.06.2001 noch mit einem recht überschaubaren Streckennetz begann, ist inzwischen zu einem großen Netz angewachsen. Und es soll nach den Plänen weiter in die Region wachsen ...

Damals noch recht neu war die Zuständigkeit bei der Infrastruktur: während die Euregiobahn die von DB Netz verantwortete Hauptstrecke zwischen Düren und Langerwehe sowie zwischen Stolberg Hbf., Aachen Hbf. und Herzogenrath befährt, gehört – sofern die Streckenteile nicht im Ausland liegen – der Rest zum privaten Infrastrukturbetreiber EVS EUREGIO Verkehrsschiennetz GmbH.

Auf dem gesamten Netz, das EVS übernommen hat, war unmittelbar zuvor kein Personenverkehr mehr. Zwischen Stolberg und dem Betriebsgelände der BSR Schotterwerk GmbH gab es noch Güterverkehr. Mit dem „Fitmachen“ für den Börsengang wollte die DB auch dieses Gleis stilllegen, weshalb sich die Geschäftsführer von BSR entschlossen haben, diese und die anderen Strecken rund um Aachen zu übernehmen und für den SPNV zu ertüchtigen.

Umgesetzt wurde dies Projekt in Salomitaktik – im Eisenbahnverkehr kannte man dieses Vorgehen über viele Jahrzehnte in Sachen Stilllegung. Im Dreiländereck Deutschland–Belgien–Niederlande hat man dagegen dieses Vorgehen in Sachen Reaktivierung gewählt und das Netz alle paar Jahre um einen neuen Abschnitt erweitert. Auch ein Stück Neubaustrecke mit Tunnel wurde für den Lückenschluss zwischen der Talbahn in Eschweiler und Langerwehe an der Hauptstrecke Aachen–Düren–Köln realisiert.

Die Fahrgastzahlen sind von ursprünglich ca. 2.600 Fahrgästen auf heute ca. 14.700 Fahrgäste pro Wochentag gestiegen, dies entspricht einem Plus von 458 Prozent. Eines der nächsten Ziele ist es u.a., das gesamte Netz in absehbarer Zeit zu elektrifizieren.

Vielleicht kann dieses Projekt als Vorbild dienen für andere Regionen in Deutschland, wo sich die Entscheider zu oft noch schwer tun und nur Risiken und Gefahren sehen ...

Weitere Informationen zur Euregiobahn:

<https://avv.de/de/aktuelles/neuigkeiten/hurra-die-euregiobahn-wird-20>
<https://www.euregio-aktuell.eu/archives/33846-20-Jahre-euregiobahn.html>
<https://euregiobahn.de> und <https://www.evs-online.com/>

Andreas Frank

Fortschritte bei der Elektrifizierung des Filzenexpress Ebersberg–Wasserburg Bahnhof

Am 24. Juni hat der Freistaat Bayern die Einleitung des Planfeststellungsverfahrens für die Elektrifizierung des Filzenexpress Ebersberg–Wasserburg Bahnhof verkündet. PRO BAHN begrüßt den verkündeten Start des formellen Verfahrens zur Elektrifizierung des Filzenexpress.

In den 1980er Jahren war die Strecke schon fast stillgelegt, es gab Pläne, Teile für eine Straße zu zerstören. Nur durch zahlreiche Aktionen und viel Engagement konnten wir sie retten – damals war eine Elektrifizierung unvorstellbar. Für die Rettung des Filzenexpress wurde PRO BAHN am 31. Oktober 2012 mit dem Sonderpreis des Bayerischen ÖPNV-Preises durch den damaligen Verkehrsminister Martin Zeil ausgezeichnet. Dass die Strecke jetzt elektrifiziert wird, ist ebenso wie der erfolgreiche Stundentakt ein riesiger Erfolg für uns Fahrgäste.

Problematisch ist jedoch die lange Zeitdauer für die Elektrifizierung: Von der ersten Idee bis zur Umsetzung selbst einer so kleinen Maßnahme vergeht in Bayern viel Zeit. Andere Bundesländer nehmen in der gleichen Zeit komplette stillgelegte Bahnstrecken wieder erfolgreich in Betrieb. Wenn man den Bürgern die Wahl geben will, eine gute Bahn zu nutzen, dann muss deutlich mehr passieren als nur gelegentliche Verbesserungen im Bestand. Konkret in Wasserburg bleibt die fehlende Erreichbarkeit der Wasserburger Innenstadt auf der Schiene ein großes Manko, für das das Land bisher noch keine überzeugende Lösung hat.

Andreas Barth

Lärmschutz

Aussichtsloses Reisen?

Nach dem unvergleichlichen und deshalb immer noch empfehlenswerten Buch „Kulturgeschichte der Eisenbahnreise“ von Wolfgang Schivelbusch zählte der Blick aus dem Zugfenster jahrelang zum wesentlichen Erlebnis einer Bahnfahrt. Das hat sich inzwischen gründlich geändert: Kein Streckenausbau oder auch nur ein paar Meter zusätzliches Gleis sind möglich, ohne von lautstarken Forderungen nach einem Tunnel oder Lärmschutzwänden begleitet zu sein. Das ist sicher noch gut nachvollziehbar im Inn- oder Rheintal, wo man mit Verkehrswegen der Besiedlung kaum ausweichen kann. An anderer Stelle scheint aber mancher Häuslebauer völlig überrascht zu sein, dass auf den Gleisen, die da seit hundert oder noch mehr Jahren liegen, auch Züge fahren. Wie wäre es, da mal Baupläne von vornherein auf bestehende Bahnlinien abzustimmen?

Dass es an der einen oder anderen Engstelle nicht ohne Lärmschutzwände geht, wird zu akzeptieren sein. Ärgerlich ist nur, mit welcher Selbstverständlichkeit

man sie den Fahrgästen inzwischen vor die (Zug)Fenster klatscht und das teilweise haushoch und kilometerlang – soweit sie nicht gleich ganz in die sprichwörtliche (Tunnel)Röhre schauen dürfen. Gerade auch in Bayern wäre es ein Fiasko für den sanften Tourismus, wenn hier schrittweise die letzten Sichtlücken mit Betongrau zuwachsen. Und wo bleibt hier das für die Verschandelung des Landschaftsbildes zuständige Heimatministerium?

Verschiedene Autoren haben immer wieder auch auf diese ästhetische Seite der Problematik hingewiesen, zuletzt mit gebotener Eindringlichkeit Reinhard Hanstein im BAHNREPORT. Inzwischen wird dies auch von eher „funktionstechnisch orientierter“ offizieller Seite erkannt und nach Lösungen gesucht.

Zwei neue Varianten finden sich im Aprilheft der Eisenbahntechnischen Rundschau als Kurzmeldungen unter der Rubrik „Produkte und Dienstleistungen“: Schallabsorber mit transparenten Wänden und die sogenannte C-Schale. Es geht zwar noch nicht ganz ohne Einschränkung der (Aus-)sicht, aber jeder Schritt die Einschränkung der Sicht weiter zu reduzieren dürfte aus Fahrgastsicht ein Fortschritt sein. Näheres auch im Internet unter <https://www.forster.at/laermschutz/> bzw. <https://www.orange-architekten.de/architektur/laermschutz-forschung>.

Dazu ergänzend widmet die Zeitschrift „Der Eisenbahningenieur“ dem Thema im Juni-Heft ebenfalls mehrere Artikel. Neben Maßnahmen zur Geräuschminderung bei Straßenbahnen geht es für den Vollbahn-Sektor um gleisnahe und darum „aussichtsfreundlich“ niedrige Lärmschutzwände und um zwei neue Systeme von Schienenstegdämpfern, die sich im Bau bzw. in der Erprobung befinden.

Nochmal: Es gibt zweifellos Engstellen, wo es nicht ohne (kurze!) Lärmschutzwände geht. In anderen Fällen sollte man alle Möglichkeiten einer fahrgastfreundlicheren Lösung ausschöpfen, auch wenn das etwas teurer ist. Landschaft und Reiseerlebnis werden es einem danken.

Thomas Kauderer

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 als PDF 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. 07.07. 18:30 Uhr; **Verkehrsforum Berchtesgadener Land u. Rupertiwinkel** als Telefon/Videokonferenz; Weitere Informationen und Zugangsdaten: <https://verkehrsforum-bgl.de/>

PRO BAHN-Termine

Fr. 02.07. 19 Uhr; **PRO BAHN Treff Region München**, Exkursion entlang der von der Stadt München beschlossenen Tramlinie über die Wasserburger Landstraße; Anmeldung erforderlich, Info und Anmeldung: muenchen@pro-bahn.de

Mi. 07.07. 19 Uhr; Videokonferenz; **PRO BAHN Treff Oberbayern**; Info zu Einwahldaten: oberbayern@pro-bahn.de

Mo.19.07. bis Sa. 24.07.; **Aktionswoche** „Mehr Bahn wagen – auch in Bayern! Mobilität zwischen Wahlfreiheit und Klimawandel“ (Online-Veranstaltung); Info: <https://www.pro-bahn.de/oberbayern/bahnwoche2021/>, bahnwoche2021@muenchen.pro-bahn.de und S. 2.

Mi. 21.07. 19 Uhr; Videokonferenz; **PRO BAHN Treff Oberbayern**; Info zu Einwahldaten: oberbayern@pro-bahn.de

Mo.26.07. 19:30 Uhr; Videokonferenz; **PRO BAHN Treff Augsburg**: P. Reinhart vom DB Projektteam Stuttgart-Ulm GmbH, „Digitaler Knoten Stuttgart“; Info zu Einwahldaten: errol.yazgac@pro-bahn.de, Telefon (0160) 938 961 80, https://www.pro-bahn.de/bayern/termin_zeigen.php?app=aus

Mi. 28.07. ab 19:30 Uhr; München; Gasthaus „Klinglwirt“, Balanstr. 16 (S-Bahn oder Tram bis Rosenheimer Platz); **Stammtisch** (falls möglich). Begrenzte Teilnehmerzahl, Anmeldung erforderlich (e.lauterbach@gmx.de). Endgültige Bekanntgabe eine Woche vorher unter https://www.pro-bahn.de/bayern/termin_zeigen.php?app=obb.

Mi. 04.08. 19 Uhr; Videokonferenz; **PRO BAHN Treff Oberbayern**; Info zu Einwahldaten: oberbayern@pro-bahn.de

Fr. 06.08. 19 Uhr; **PRO BAHN Treff Region München**, Exkursion „Y-Nord zwischen Am Hart und Feldmoching sowie Lerchenauer Feld“; Anmeldung erforderlich, Info und Anmeldung: muenchen@pro-bahn.de

- **Falls nicht anders vermerkt, finden die PRO BAHN-Treffen als Videokonferenz statt (auch Telefoneinwahl möglich). Weitere Informationen und Termine:** <https://www.pro-bahn.de/bayern/termine.htm>.
- **Exkursionen der Regionalgruppe München siehe auch** https://www.pro-bahn.de/bayern/termin_zeigen.php?app=obb. **Treffpunkte werden bei Anmeldung mitgeteilt.**