

PRO BAHN *Post*

 Rundbrief von PRO BAHN Oberbayern

August 2021



In Bayern gäbe es viele Bahnstrecken, die man reaktivieren könnte, so auch die Fuchstalbahn Landsberg–Schongau. Leider gibt es für Streckenreaktivierungen in Bayern sehr viele Hindernisse. Der Sonderzug in Landsberg am 24. Juli wird also auch weiterhin eine seltene Ausnahme bleiben. Bild: Norbert Moy

-
- Kurznachrichten – Seite 2
 - Reaktivierungen: Bayern bald Schlusslicht? – Seite 3
 - Keine Chance für die Höllentalbahn? – Seite 4
 - Wo hält der Schienenersatzverkehr? – Seite 6
 - PRO BAHN Rosenheim im Gespräch mit Landrat – Seite 7
 - Schienenverkehr im Allgäu einst und jetzt – Seite 9

Kurznachrichten

S-Bahn München: Stammstrecken- und andere Sperrungen im August

Noch bis zum 23. August kommt es wegen Bauarbeiten für die 2. S-Bahn Stammstrecke jeweils von Freitag, 22.30 Uhr bis Montag, 4:30 Uhr zwischen Pasing und Ostbahnhof auf allen Linien (außer S6 und S7) zu Fahrplanänderungen, Ausfällen und Umleitungen (<https://www.s-bahn-muenchen.de/fahrplan/baustellen/stammstrecke2021>). Zu beachten sind weiterhin die parallel stattfindenden Wochenendsperren bei der U1/U2 rund um die Station Sendlinger Tor. Vom 31. Juli bis 18. August gibt es schließlich starke Einschränkungen auf dem östlichen Ast der S4/S6 (<https://bit.ly/3l6fnrI>), wobei die Halte zwischen Vaterstetten und Kirchseeon nur mit SEV angebunden sind. Die S4 endet von München kommend in Trudering, die S6 in Haar. Vom Ostbahnhof fährt stündlich eine S6 ohne Zwischenhalt nach Grafing und Ebersberg. Vom 19. August bis 4. September gibt es noch Einschränkungen bei der S4 zwischen Ostbahnhof und Zorneding und die S6 endet in Trudering. Für Oktober ist schließlich noch eine Komplettsperre der S-Bahn-Stammstrecke vorgesehen.

Bergbusse und Freizeitbusse in Ober- und Niederbayern

Die neuen Bergbuslinien des Deutschen Alpenvereins ab München (<https://www.alpenverein-muenchen-oberland.de/umwelt/muenchner-bergbus>) sind eine Ergänzung zu den bereits bestehenden Möglichkeiten mit Bahn und Bus Wanderziele in den Alpen zu erreichen. Schon länger gibt es die Buslinie, die Bergwanderer von den Bahnhöfen Bad Tölz und Lenggries in die Eng bringt (https://www.alpenverein.de/natur/naturvertraeglicher-bergsport/bergbus/bergbus-eng_aid_29908.html). Die ebenfalls schon länger existierenden Freizeitbusse in den Landkreisen Kelheim und Eichstätt können dieses Jahr nicht nur ab Regensburg, sondern auch ab Freising benutzt werden (<https://www.landkreis-kelheim.de/tourismus-kultur/freizeitbus/>).

PRO BAHN kritisiert versteckte Preiserhöhung der DB

Bereits seit 2016 kann sich der „Flexpreis“ der Deutschen Bahn täglich ändern, denn er wurde zum „differenzierten Flexpreis“, der für die Kunden jedoch die Flexibilität einschränkt. Mitte Juni dieses Jahres erfolgte ohne Ankündigung eine besonders umfangreiche Preiserhöhung, die Preise können jetzt von minus 14 Prozent bis plus 20 Prozent vom herkömmlichen Normalpreis abweichen. Gleichzeitig wurden an über einem Dutzend Tagen die Preise für Tickets, die schon zu günstigeren Preisen im Verkauf waren, angehoben. Das gab es in dieser Dimension bisher nicht. In einer Pressemitteilung fordert PRO BAHN gemeinsam mit der Verbraucherzentrale Bundesverband (vzbv) mehr Transparenz bei den Preisangaben der Deutschen Bahn.

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

PRO BAHN sieht Handlungsbedarf bei Reaktivierung von Eisenbahnen

Bayern bald Schlusslicht?

Bayern droht beim Bahnausbau zum Schlusslicht zu werden: So lässt sich der bayerische Bahnreaktivierungstag am 24. Juli zusammenfassen, auf dem Politiker und Vertreter von Reaktivierungsinitiativen über ihre Erfahrungen bei der Wiederbelebung von Bahnstrecken diskutierten. Der Reaktivierungstag bildete den Abschluss der von PRO BAHN veranstalteten Bahnwoche (<https://www.pro-bahn.de/oberbayern/bahnwoche2021/>).

So unterschiedlich die Ausgangslagen bei den Bahnstrecken auch sind, von unbefahrenen Trassen bis zu ehrenamtlich betriebenen Touristikbahnen, haben die Teilnehmer unter anderem folgende Hürden für die Wiederbelebung von Bahnstrecken in Bayern identifiziert:

1. Bahnreaktivierungen in Bayern sind meist nur mit hartnäckigem bürgerschaftlichem Engagement und Ehrenamt möglich. Aufgabenträger, Verwaltungen und Staatsregierung bieten bestenfalls nur wenig Unterstützung, oftmals aber auch offene Ablehnung. Ehrenamtliche berichten von einem oft jahrelangen zermürbenden Kampf gegen aufgestellte verwaltungsrechtliche Hürden und Bedenkensträger bis hin zu offenen, teils auch persönlichen Anfeindungen aus der Politik.

2. Die bayerischen Reaktivierungskriterien sind in der Praxis eher ein Instrument zur Verhinderung von Reaktivierungen. Sie passen nicht zu den Herausforderungen vor Ort und rechnen den Nutzen der Bahnstrecken klein. Das Kriterium von mindestens 1000 Fahrgästen ist unangemessen für die Situation außerhalb der Ballungsräume und widerspricht der Gleichheit der Lebensverhältnisse, wie auch die Enquetekommission im Landtag festgestellt hat (Drucksache 17/19700).

3. In vielen Fällen weigert sich der Freistaat Bayern, das Potential für eine Strecke ernsthaft ermitteln zu lassen, da als Voraussetzung für die Untersuchung eine vorbehaltlose Zustimmung aller betroffenen Gebietskörperschaften ist. Diese sollen frühzeitig zustimmen, wenn noch nicht bekannt ist, auf was sie sich damit genau einlassen. Hier fordern die Initiativen, dass künftig die Potentialanalyse bereits dann durchgeführt wird, wenn eine Mehrheit der Landkreise die Potentialanalyse unterstützt. Die verbindliche Entscheidung der kommunalen Ebene sollte erst nach Vorliegen der Potentialanalyse nötig sein.

4. Bayern ruft die vorhandenen Bundesmittel für den Schienenverkehr nicht ab, da die Voraussetzungen hierfür nicht geschaffen werden. Der Bund legt auf jeden investierten Euro noch einmal vier Euro drauf – wenn man konsequent die Bundesfinanzierung abrufen würde. Gehindert werden die Bahnunternehmen unter anderem deshalb, da es im Gegensatz zu anderen Ländern keinen Landesförderpotopf für Infrastrukturfinanzierung gibt. Eine Kreditfinanzierung scheitert daran, dass Bayern keinen direkten Vertrag mit dem Infrastrukturbetreiber abschließen

möchte, und daher die Sicherheit für die Kreditgeber mit der in Aussicht gestellten Bestellung von Zugleistungen nicht ausreichend ist.

In seinem Redebeitrag betonte SPD-Fraktionsvorsitzender Florian von Brunn, dass die Rückkehr der Bahn in die Fläche nicht nur unabdingbar für die Erreichung der bayerischen Klimaziele ist. Gerade im ländlichen Raum könnten nur mit der Schiene als Rückgrat der Mobilität gleichwertige Lebensbedingungen und soziale Teilhabe geschaffen werden.

Bundestagsabgeordneter Matthias Gastel von den Grünen berichtete von den Reaktivierungen in Baden-Württemberg. Anders als in Bayern übernimmt dort das Land eine aktive Rolle bei der Wiederbelebung von Bahnlinien. Zusätzlich hat das Land analog zu den Bundesmitteln für Bahnen im Besitz der DBAG auch einen Fördertopf für sogenannte Nicht-bundeseigene Eisenbahnen eingerichtet. Auch unterstützt Baden-Württemberg ganz bewusst Touristikbahnen durch Bestellung von Zugleistungen.

Die bayerische Verkehrsministerin Kerstin Schreyer betonte in ihrem Grußwort, dass sie Streckenreaktivierungen befürworte, wenn sie „ökonomisch und ökologisch sinnvoll“ seien. Schiene und ÖPNV müssen nach den Erfahrungen von Corona neu gedacht werden, so die Ministerin, und kündigte eine umfassende Strategie zur Weiterentwicklung des öffentlichen Personennahverkehrs an.

Der bayerische Bahnreaktivierungstag hat offengelegt, an welchen Stellen die Hebel angesetzt werden müssen, um das bayerische Schienennetz wieder in die Region zu bringen. Das betrifft insbesondere eine Überarbeitung der Reaktivierungskriterien, aber auch die Bereitstellung geeigneter Finanzierungswerkzeuge. Derzeit kann aber in Bayern nur dank der Ausdauer und dem Geschick von vielen ehrenamtlich Engagierten und Initiativen wertvolle Bahninfrastruktur vor der Zerstörung gerettet werden.

Norbert Moy

Keine Chance für die Höllentalbahn?

September 1982: Eine V 100 rückt an. Ohne Not, sinn- und verantwortungslos werden Schienen auf einer Länge von 5,4 km aus dem Gleisbett gerissen.

Wo? Im Höllental in Oberfranken direkt an der Grenze zu Thüringen.

Warum? Die Verkehrspolitik in der Bundesrepublik frönen der Doktrin, die Bahn müsse sich aus der Fläche zurückziehen.

Und heute? Der Stacheldraht ist dort, an der früheren innerdeutschen Grenze, seit 30 Jahren zwar verschwunden, lebt aber in vielen Köpfen leider immer noch weiter. Die wirtschaftlich, strukturpolitisch und umweltpolitisch äußerst sinn-

volle Wiedereröffnung dieses kurzen Streckenabschnittes würde der gesamten Region, hüben wie drüben, sehr gut zu Gesicht stehen und in Zeiten des Klimawandels auch exorbitante Energie- und sogenannte externe Kosten vermeiden.

Wieso? Direkt an der thüringisch/oberfränkischen Grenze in Blankenstein steht das größte Zellstoffwerk Europas mit einem Bedarf von 1,5 Millionen Tonnen Holz jährlich, das hauptsächlich aus Tschechien und Polen antransportiert wird. Und die Fertigprodukte – Papier – müssen natürlich wieder in alle Richtungen verteilt werden. Weil die 5,4 km Gleise auf oberfränkischer Seite nun fehlen, müssen die täglichen Güterzüge nach Blankenstein etwa 250 km Umweg fahren und andersherum, aus dem Südosten, bei Hof auf ca. 300 Lkw pro Tag umgeladen und auf der Straße umweltschädlich zum Werk gefahren werden.

Leider wollen jedoch oberfränkische Politiker, die dort, und nicht nur dort, die Mehrheit haben, mit allen Mitteln und im Auftrag der bayerischen Verkehr(t)spolitik die sinnvolle Reaktivierung auch dieser Bahnlinie verhindern. Ein besonders aggressiver Bahngegner, der oberfränkische MdL Alexander König, versteift sich darauf, dass es keinen Bedarf an Schienenpersonenverkehr gäbe, der Schienengüterverkehr nur dem benachbarten Ausland nütze und der Bahnverkehr massivste Schädigungen der Umwelt verursachen würde. Dass jeder Kilometer Gleis aktiver Klimaschutz ist, wird vorsätzlich ignoriert. Frage: In welcher gestrigen Welt lebt dieser fachfremde Jurist eigentlich?

Nicht nur die Güterverlagerung auf die Schiene ist ein Zeichen der Vernunft, sondern auch die erneute Schienenanbindung des wunderschönen Höllentalgebiets mit seinem sehenswerten Städtchen Lichtenberg im Personenverkehr. Denn dort werden ab 2022 die weltlängsten Hängebrücken von Lichtenberg aus über das Höllental und das Lohbachtal gebaut. Man erwartet bis zu 400.000 Besucher jährlich. Man sieht: So unwirtlich wie der Name klingt, ist es in Hölle und dem Höllental gar nicht, im Gegenteil, es ist eine bezaubernde Felslandschaft mit dem Flüsschen Selbitz im etwa 200 m tiefer gelegenen Talgrund.

Aber wie sollen die zahlreichen Besucher an- und abreisen? Per Auto, verbunden mit dem wohlbekanntem Parkchaos, Dreck, Lärm, Gestank und Emissionen?

Man erwartet dort zwar eine deutliche Strukturverbesserung, vergisst aber, dass auch durch die erforderlichen Optimierung der in der Nähe vorbeiführenden Bahnlinie Hof–Bad Steben bei einer Wiedereröffnung der Höllentalbahn allen Einwohnern in diesem Gebiet nur Vorteile bringen würde. Zu nennen sind hier schnellere Zugverbindungen aus Hof, zusätzliches Potential aus dem Norden (Thüringen), durchgehende Verbindungen Saalfeld–Hof–Eger und vor allem die dringend notwendige Reduzierung des ausufernden Individualverkehrs zum Schutze von Mensch und Umwelt.

Die Verkehrsinitiative HOELLENNETZ e.V. versucht seit 20 Jahren mit Engagements die heimische Bevölkerung von den Perspektiven und dem Nutzen einer

Reaktivierung dieses kurzen Stücks Schiene zu überzeugen. Die DB AG und das Land Thüringen halten die Wiederöffnung der Höllentalbahn auch für äußerst zweckmäßig. Aber die Bayern?

Reinhardt Renz

Dieser Artikel gibt die private Meinung (nicht nur) eines Höllentalbesuchers wieder.

Zur Vertiefung: Webseite Höllennetz e.V. <https://www.hoellennetz.de>; Wanderung durch das Höllental <https://bit.ly/3i1G9cL>; Pressemitteilung von PRO BAHN https://www.pro-bahn.de/bayern/presse_show_bayern.php?id=1057

Wo hält der Schienenersatzverkehr?

Am 22. Juni 2021 fiel gegen 14.40 Uhr zwischen Grafing Bahnhof und Aßling ein Baum auf die Bahnstrecke München–Rosenheim und beschädigte die Oberleitung westlich der Trennstelle. Dadurch waren die Fahrdrähte zwischen Zorneding, Aßling und Ebersberg stromlos. Der Fern- und Regionalverkehr zwischen Zorneding und Aßling und der S-Bahn-Verkehr zwischen Zorneding und Ebersberg fielen aus.

Ich hatte von Rosenheim kommend die RB 54 um 16.32 Uhr genommen, um in Grafing in die S-Bahn nach Trudering umzusteigen. Die RB 54 fuhr immerhin bis Aßling, von wo um 17.15 Uhr ein Regionalbus der Linie 447 nach Grafing Bahnhof fuhr. Dort war angekündigt, dass kein S-Bahn-Verkehr möglich sei und dass „weitere Informationen folgen“. Es fand auch kein Regionalverkehr und kein S-Bahn-Verkehr nach Ebersberg statt; darüber wurde nicht informiert.

Gegen 17.50 Uhr wurde auf der Anzeigetafel Schienenersatzverkehr (SEV) zwischen Zorneding und Grafing Bahnhof angekündigt. Da es in Grafing Bahnhof eine eigene SEV-Haltestelle südlich des Bahnhofs gibt, die auch auf dem Bahnhofsplanausgewiesen ist, wartete ich also an dieser Haltestelle. Leider hielt dort bis etwa 19 Uhr kein einziges Fahrzeug, außer einem Taxi, das wohl der Überfüllung am Taxistand ausweichen wollte, schließlich aber doch dorthin weiterfuhr.

Nachdem mehrere als SEV gekennzeichnete Großraumtaxis an der SEV-Haltestelle einfach vorbeigefahren waren, hielt ein Omnibus vor dem Bahnhofsgebäude, etwa 40 Meter von der SEV-Haltestelle entfernt. Ich lief hinüber und erfuhr vom Busfahrer, dass er den SEV bediene. Auf meine Frage, warum er dann nicht an der SEV-Haltestelle halte, antwortete er „weil ich hier halte“. Ich nehme daher an, dass der SEV Anweisung hatte, nicht an der SEV-Haltestelle, sondern an einer Linienbushaltestelle zu halten. Das war aber für mich als Fahrgast nicht zu erkennen und wurde weder durchgesagt noch angezeigt.

Der SEV-Bus brachte mich bis Zorneding und bediente dabei sogar Grafing Stadt und Ebersberg, obwohl für diese Stationen gar kein SEV angekündigt war. Ab

Zorneding bestand S-Bahn-Verkehr, obwohl in Grafing Bahnhof mehrere Male über Lautsprecher angekündigt worden war, dass der S-Bahn-Verkehr nicht nur ab Zorneding, sondern ab Trudering eingestellt sei.

Dadurch, dass der SEV die SEV-Haltestelle Grafing Bahnhof, an der ich wartete, nicht bediente, kam ich erst um 19.55 Uhr nach Trudering. Planmäßig wäre ich um 17.22 Uhr angekommen; wenn der SEV die Haltestelle bedient hätte, vermutlich etwa um 19 Uhr.

Trotz der insgesamt gut 150 Minuten Verspätung habe ich keinen Anspruch auf Fahrpreiserstattung, da ich als Inhaber einer Monatskarte für das MVV-Gesamttarifgebiet keine durchgehende Fahrkarte benutzt habe. Die RB von Rosenheim nach Grafing gilt ohnehin nicht als verspätet, da der Zug zwischen Aßling und Grafing Bahnhof ausfiel; durch Benutzung der Buslinie 447 kam ich nur 47 Minuten verspätet in Grafing Bahnhof an. Zwischen Grafing Bahnhof und Trudering betrug die Verspätung weitere 113 Minuten; ich hätte also für meine Monatskarte Anspruch auf eine Erstattung von 1,50 Euro. Beträge unter vier Euro werden jedoch von der Deutschen Bahn nicht ausgezahlt.

Ob der Oberleitungsschaden durch besseren Streckenfreischnitt hätte verhindert werden können, weiß ich nicht. Jedenfalls hätte der Schienenersatzverkehr durch korrekte Organisation wesentlich wirksamer gestaltet werden können. Kann es sein, dass die Deutsche Bahn nicht motiviert ist, hier etwas zu verbessern? Dank der Gestaltung der Fahrgastrechte hat sie anscheinend kaum Nachteile durch schlechte Organisation zu befürchten.

Reinhard Fößmeier

PRO BAHN Rosenheim

PRO BAHN im Gespräch mit Landrat Lederer und RoVG-Geschäftsführung

Am 12. April besuchte die PRO BAHN-Kreisgruppe Rosenheim Landrat Lederer. Vom Rosenheimer Landratsamt nahmen außerdem die beiden Geschäftsführer der Rosenheimer Verkehrsgesellschaft (RoVG), Hans Zagler, (geht in Bälde in den Ruhestand) und Oliver Kirchner (seit kurzem im Amt), teil.

Themen, zu denen von PRO BAHN-Seite auch Präsentationen vorbereitet wurden, waren das Projekt Chiemgau-Express (Willi Messing), Fahrplanverdichtungen auf der Mangfalltal-Bahn (Günther Polz), die Umsetzung des Nahverkehrsplans für Stadt und Landkreis Rosenheim (Marco Kragulji) und der Brenner-Nordzulauf (Rudolf Barth).

Der Chiemgauexpress soll als Regionalbahn von Rosenheim bis Prien die ehema-

ligen Haltepunkte Stephanskirchen, Krottenmühl und Rimsting bedienen und weiter wie die heutige Chiemgaubahn bis Aschau fahren. Dies brächte Vorteile für die Anwohner im Chiemgau ebenso wie für Ausflügler aus z.B. Rosenheim. Der Betrieb soll elektrisch erfolgen, entweder mit Oberleitung oder durch Hybrid-Triebwagen, deren Akku bei jeder Hin- und Rückfahrt über 50 km unter Oberleitung (Prien–Rosenheim–Prien) aufgeladen werden könnte. Investitionen wären u.a. für neue Bahnsteige erforderlich. Außerdem müsste der Staat etwa eine Million Euro Regionalisierungsmittel pro Jahr bereitstellen. In Rosenheim müsste dem Chiemgauexpress ein eigenes Gleis zugewiesen werden. Das Projekt wird von einer Bürgerinitiative vorangetrieben und von PRO BAHN unterstützt. Der Landrat sieht das Projekt positiv, zumal die Investitionen für die Infrastruktur von der Bahn bzw. vom Freistaat zu tragen wären.

Für die Mangfalltal-Bahn war von der Bayerischen Eisenbahngesellschaft BEG vor einiger Zeit ein durchgehender Halb-Stunden-Takt als machbar angekündigt worden, wenn die Anliegergemeinden eine solche Forderung an die BEG richten würden. Da die Gemeinden trotz Ermunterung durch PRO BAHN bis jetzt untätig geblieben sind, will der Landrat sich jetzt der Sache annehmen. Der beim Halbstunden-Takt etwas angespannte Fahrplan soll durch Ausbau der Bahnhöfe Kolbermoor und Bruckmühl für gleichzeitiges Ein- und Ausfahren der Züge entspannt werden; diese Maßnahmen und die Beseitigung einer Langsamfahrstelle an der Papierfabrik Bruckmühl sollen auch die durchgehende Bedienung der Haltestelle Feldolling ermöglichen, die derzeit von den Zusatzzügen des Halbstundentaktes ausgelassen wird.

Der neue Nahverkehrsplan Rosenheim befindet sich derzeit in der Umsetzung. Ziel war die Intensivierung des Busverkehrs, für den der Landkreis verantwortlich/zuständig ist. Zur Stützung des neuen Bus-Angebotes wird ein durchgehender 30-Minuten-Takt auf allen den Landkreis tangierenden Bahnlinien erwartet, möglicherweise schon mit der Neuausschreibung des Meridian-Netzes 2024. Es wurden Fragen nach dem zeitlichen Ablauf der Umsetzung und nach der Position des Landkreises zu einem MVV-Beitritt gestellt. Zu letzterem ist eine Untersuchung in Arbeit; derzeit erfolgt die Gewinnung der Daten. Eine Entscheidung über den Beitritt ist in ein bis zwei Jahren zu erwarten. Wichtig wäre für den Landkreis und die Stadt Rosenheim, dass der Freistaat den wesentlichen Teil der im Zusammenhang mit einer möglichen MVV-Integration entstehenden Abtariierungsverluste übernimmt. Mit dem gegenwärtigen Budget kann nur ein Teil des Nahverkehrsplans umgesetzt werden. Es gibt mehr Ideen als Finanzmittel.

Die Vorstellung der Ideen von PRO BAHN zum Brennernordzulauf fußte auf dem in der PRO BAHN-Post vom März 2021 vorgestellten Konzept unter Berücksichtigung aktueller Entwicklungen. In einem der nächsten Hefte der PRO BAHN-Post soll hierzu ausführlicher berichtet werden.

Günther Polz

Schienerverkehr im Allgäu einst und jetzt

Die Verbindung München–Lindau(–Bregenz–Zürich) behandelten aus gegebenem Anlass mehrere Hefte der Eisenbahn Revue International. Als gewissenhafter Chronist zeichnet Josef Mauerer seit dem März-Heft in mehreren Folgen detailliert die Entwicklung des Fernverkehrs auf dieser internationalen Route nach, als (unter anderem) noch königlich bayerische Dampf- und eidgenössische E-Lok-Legenden und nicht weniger legendäre Kurswagenläufe (u.a. bis nach Südfrankreich einer- und Norddeutschland andererseits) das Bild bestimmten. Heute kaum mehr vorstellbar: Rangieren kostet einfach zu viel Zeit (und Geld), um gegen die Autobahn konkurrieren zu können.

Aus dem gleichen Grund ist es auch kein Wunder, dass man nach und nach den innerbayerischen Laufweg über Kempten verließ und den Fernverkehr zunehmend auf die kürzere „Transitroute“ über Leutkirch, Kißlegg und Wangen verlegte, dort ohne Verkehrshalt. Den Zügen trug das in Württemberg schon die wenig schmeichelhafte Bezeichnung „bayerische Interzonenzüge“ ein.

Ausbaumaßnahmen

Dem längst überfälligen und seit letztem Fahrplanwechsel wirksamen Streckenausbau wenigstens dieser kürzeren Strecke samt Elektrifizierung und teilweiser Ertüchtigung für Neigetechnik widmen sich im Heft 4/21 Armin Franzke und Franz Lindemair. Ausführlich schildern sie die Anforderungen und die begrenzten zur Verfügung stehenden Mittel. So heißt es unter anderem wörtlich „Unter der Berücksichtigung der prognostizierten Verkehrsentwicklung wurde die DB durch das deutsche Verkehrsministerium nicht damit beauftragt, die Strecke beispielsweise für den Güterverkehr oder zur Kapazitätssteigerung auszubauen“.

Solche Spar-Nummern sollte man sich für Bundesstraßen vielleicht schon mal merken: Kreuzungshalte (für den Nahverkehr) auf einspuriger Strecke und Geschwindigkeitseinbrüche auf Autobahnen (hier zum Beispiel von 120 auf 70 oder 80 km/h in „historischen“ Gleisbögen) dürften die „Freude am Fahren“ um bislang ungeahnte Akzente bereichern. Wie unter solchen Vorgaben die Zielfahrzeiten auf der Schiene zu erreichen wären, beschreiben die Autoren detailreich in ihrem überaus lesenswerten Artikel.

Auf österreichischer Seite folgt(e) – eher ebenso sparsam – ein Ausbau zwischen Bregenz und St. Margrethen mit den Vorgaben: Halbstundentakt im Nahverkehr, Zweistundentakt im Fernverkehr von München nach Zürich mit einer Kantenfahrzeit von 30 Minuten zwischen Bregenz und St. Gallen. Dazu wurden u.a. abschnittsweise Kurven begradigt, die Geschwindigkeiten erhöht und es wurde ein zweites Gleis dazu gebaut. Etwas unglücklich war wohl die Synchronisation beider Maßnahmen, so dass das frisch eingeführte Angebot baustellenbedingt nach relativ kurzer Zeit wieder zurückgenommen werden musste, es sollte sich inzwischen aber stabilisiert haben.

Zukunftsperspektiven

Immerhin wuchs das Fernzug-Angebot von drei bis vier Zugpaaren zu eingangs erwähneter „klassischer Zeit“ auf heute sechs, zwar ohne die zahlreichen Kurswagenverbindungen, dafür aber – unserer hektischen Zeit angemessen – ganz erheblich schneller.

Ein Teil der alten Kurswagen-Tradition könnte aber bald wieder aufleben: So will die DB die neue Strecke mit einem saisonalen Zugpaar umsteigefrei von Berlin über Augsburg an den Bodensee touristisch nutzen. Während der Teil des Kooperationspartners ÖBB weiter über München–Rosenheim–Tirol und Arlberg nach Landeck fährt, ist für unseren Teil der Laufweg über Geltendorf(!)–Buchloe–Memmingen–Lindau nach Bregenz vorgesehen. Wieder einmal zeigt sich, wie empfindlich sich auch nur kurze Elektrifizierungslücken auswirken können. Statt 40 Kilometer von Augsburg direkt nach Buchloe, sind über Geltendorf 63 Kilometer zurück zulegen. Dazu kommt noch die Wendezeit für den zusätzlichen Fahrtrichtungswechsel in Geltendorf.

Von Interesse dürfte auch die Meldung im Juni-Heft der Eisenbahn Revue International sein: die Österreichische Westbahn (das Eisenbahnverkehrsunternehmen) plant, den angestrebten Zweistundentakt von Wien über Salzburg nach München bis Bregenz zu verlängern.

Betrachtet man die derzeitige Fahrplanstruktur, wäre das mit etwa 10 Minuten Wendezeit in München Hauptbahnhof denkbar und könnte die Schweizer Eurocity Züge in den meisten Tageslagen zu einem Stundentakt im Fernverkehr ergänzen – idealer geht's kaum. Außerdem würde sich die Fahrzeit von Wien und Salzburg in den Westen deutlich verkürzen, ohne dem „Platzhirsch“ ÖBB die aufkommensstarke Route über Tirol und den Arlberg streitig zu machen.

Als einziger Haken an der Sache könnte sich die fehlende Neigetechnik der Westbahn-Flirts erweisen, noch mehr aber der bereits im letzten Heft der PRO BAHN Post erwähnte fehlende S-Bahn-Ausbau von München nach Geltendorf. Es wäre schade, wenn eine meines Erachtens höchst sinnvolle Ergänzung im Angebot dreier Eisenbahngesellschaften daran scheitern müsste.

Auswirkungen fehlender Infrastruktur bei der S-Bahn

Nach dem bereits in der letzten PRO BAHN Post, bzw. dem Mai Heft der Eisenbahntechnischen Rundschau (ETR) vorgestellten „Konzept für den Bahnausbau in der Region München“ heißt das für unsere Strecke: Die vom früheren bayerischen Verkehrsminister Wiesheu bis 2010 versprochenen eigenen S-Bahngleise von Pasing bis Buchenau werden bis auf ein drittes Gleis nur bis Eichenau zusammengestrichen und dessen Verlängerung bis Fürstenfeldbruck im Konzept als Untersuchungsmaßnahme „U33“ in eine zu untersuchende Maßnahme zurückgestuft. Ein weitergehender Ausbau (vier Gleise nur bis Eichenau) rangiert unter

Untersuchungsmaßnahme „U40“. Zitat: „Um die aktuell geführte Diskussion einer Viergleisigkeit zu versachlichen, hat das StMB eine Studie zur Untersuchung der infrastrukturellen Auswirkungen einer Viergleisigkeit angestoßen“.

Jedenfalls dürfte es im S-Bahnbereich zwischen München und Geltendorf schon ziemlich eng werden: Vorgesehen sind hier der Konzept-Graphik 3 im ETR-Artikel (<https://bit.ly/3zTU6Xy>) zufolge im maximalen Bezugsfall werktags an Zugpaaren: 74 S-Bahnen bis Buchenau; 52 bis Grafrath; 40 bis Geltendorf. Dazu kommen 80 Express-S-Bahnen bis Geltendorf bzw. Buchloe (d.h. rechnerisch allein alle 15 Minuten einer dieser „Schnellläufer“). Der weiterführende Fern- und Regionalverkehr in Richtung Bodensee bzw. nach Kempten und Oberstdorf ist da noch gar nicht mitgezählt. Zusammen ergibt das eine Zugfolgezeit von kleiner/gleich 10 Minuten bei unterschiedlichen Geschwindigkeitsprofilen.

Da die durchfahrenden Züge auf dem langen Abschnitt zwischen Eichenau und Geltendorf – etwa 24 Kilometer – ohne eigene Gleise auf die S4 auflaufen dürften, sind die in der Konzept-Graphik genannten „Maßgeblichen Stationen“ Grafrath und/oder Buchenau wohl als praktischerweise bereits vorhandene Überholungsbahnhöfe zu verstehen – in mindestens einer Richtung. Dafür dürfen die Wartenden an anderen Haltepunkten sich an reihenweise durchrauschenden Zügen erfreuen und im Verspätungsfall erraten, in welcher Überholung wohl ihre S-Bahn jetzt wieder hängen geblieben ist. Vielleicht geht es auch weniger um Fahrgäste, sondern darum, die Kassen von DB Netz möglichst ohne kosten-trächtige Ausbauten mit Trassengebühren zu füllen. Außerdem dürften die Überholungshalte den Fahrzeitgewinn der Express-S-Bahnen und damit den ohnehin notorisch knappen Nutzen/Kostenfaktor der 2. Stammstreckenröhre weiter steigern. Wenn man schon kein offensichtliches Kundenproblem lösen will, stößt man wenigstens eine Studie zur Untersuchung an, „um die aktuelle Diskussion zu versachlichen“. Einfach mal ein nettes Wortgeklingel für den Bruch eines Wahlversprechens . . .

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. 04.08. 18:30 Uhr; **Verkehrsforum Berchtesgadener Land u. Rupertiwinkel** voraussichtlich Präsenzveranstaltung; Weitere Informationen und Treffpunkt: <https://verkehrsforum-bgl.de/>

PRO BAHN-Termine

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

Mi. 18.08. 19 Uhr; Videokonferenz; **PRO BAHN Treff Oberbayern**; Info zu Einwahldaten: oberbayern@pro-bahn.de

Mi. 01.09. 19 Uhr; Videokonferenz; **PRO BAHN Treff Oberbayern**; Info zu Einwahldaten: oberbayern@pro-bahn.de

Fr. 03.09. 19 Uhr; **PRO BAHN Treff Region München**, Videokonferenz; Info und Einwahldaten: 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>.
- Exkursion der Regionalgruppe München im August siehe auch https://www.pro-bahn.de/bayern/termin_zeigen.php?app=obb. Treffpunkt wird bei Anmeldung mitgeteilt.
- Der Stammtisch in München entfällt im August voraussichtlich. Falls er doch stattfinden sollte, wird dies unter https://www.pro-bahn.de/bayern/termin_zeigen.php?app=obb mitgeteilt.
- Der PRO BAHN-Treff Schwaben entfällt im August.

PRO BAHN in den sozialen Medien:

<https://www.facebook.com/pro.bahn/>, https://twitter.com/PRO_BAHN
<https://www.linkedin.com/company/fahrgastverband-pro-bahn>

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

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