

# PRO BAHN *Post*

Rundbrief von PRO BAHN Oberbayern

Februar 2022



Ende Dezember wurde der Planfeststellungsantrag für die Verlängerung der Tram 23 von der heutigen Endstation weiter bis zum Kieferngarten eingereicht. Das Bild zeigt die Noch-Endstation der Linie 23 Schwabing Nord – im Hintergrund soll es weiter gehen. Bild: Frederik Buchleitner/Tramreport.de

- Kurznachrichten – *Seite 2*
- Tram im Münchner Norden – *Seite 3*
- Regionalgruppe München: Thema Tramausbau – *Seite 5*
- Die Fußnoten im Fahrplan sind wieder da! – *Seite 6*
- Zweite Bahnreform versus Regionetze – *Seite 7*
- Bushalt Krankenhaus Agatharied – *Seite 8*
- FlixTrain: ein kleiner Erfahrungsbericht – *Seite 9*
- Neue Zeitschrift „Der Passagier“ – *Seite 10*

## Kurznachrichten

### 25 Jahre PRO BAHN im Internet

Auch wenn sich der genaue Tag im Nachhinein nicht mehr so genau feststellen ließ, hat der Initiator des Internetauftritts von PRO BAHN, Matthias Wiegner, den 11. Februar 1997 als Beginn unserer Internet-Präsenz definiert. Die ersten Webseiten wurden von der Kreisgruppe Weilheim gestaltet. Ein kleiner historischer Rückblick ist unter [https://www.pro-bahn.de/web\\_historie/](https://www.pro-bahn.de/web_historie/) zu finden.

### 100 Jahre E 6904

Dass sich die Elektromobilität auf der Schiene seit über 100 Jahren bewährt, sollte hinlänglich bekannt sein. Es war das Jahr 1922, als die heutige Denkmallokomotive E 6904 vor dem Murnauer Bahnhof nach Murnau an die Oberammergauer Bahn gelangte und als LAG 4 in den Fahrzeugpark eingereiht wurde. Das Kuratorium E 6904, das die Lok betreut, hat zum „Hundertsten“ verschiedene Veranstaltungen und eine Wiederaufnahme der regelmäßigen Führungen mit Besichtigung auch des Innenlebens auf dem Führerstand geplant. Zum Auftakt wurde die Lok mit farbigem Licht in Szene gesetzt (<https://www.kreisbote.de/-91249356.html>). Ein Höhepunkt im Jubiläumsjahr soll am 26. Mai (Christi Himmelfahrt) der Besuch der noch aktiven E 6905/169 005 (Baujahr 1930) sein, die einen Sonderzug von München nach Murnau bringen wird.

### S-Bahn München – noch ein Brandbrief

Nachdem im Dezember der Beirat der Bayerischen Eisenbahngesellschaft den Zustand der Infrastruktur in Bayern und insbesondere im Münchner S-Bahn-Netz scharf kritisiert hatte, haben sich jetzt die MVV-Gesellschafter in einem Brandbrief zum Thema geäußert (<https://www.stmb.bayern.de/med/pressemitteilungen/pressearchiv/2022/9/index.php>). Neben Ministerin Schreyer werden in einer Pressemitteilung der Münchner OB Reiter, und Landrat Niedergesäß für die Landkreise zitiert. Dass bei der Infrastruktur der „notwendige Ausbau in den letzten Jahrzehnten verschlafen wurde“, ist allerdings aus Sicht von PRO BAHN nicht nur der DB AG, sondern auch der politischen Ebene in Bund und Land anzulasten.

### Alternative Antriebe auf der Schiene

Die DB will ab dem 24. Januar einen Akkutriebzug der Firma Alstom im Fahrgastbetrieb einsetzen. Die erste Einsatzstrecke führt nach Horb am Neckar, wo das Konzept des Zuges 2016 auf den Schientagen vom damaligen Entwickler Bombardier vorgestellt wurde. Die zweite Einsatzstrecke ist dann ab Februar in Mittelfranken. Bei der Allianz pro Schiene findet man eine Übersichtsseite zu verschiedenen Formen alternativer Antriebe auf der Schiene (<https://www.allianz-pro-schiene.de/themen/aktuell/innovative-antriebe-auf-der-schiene/>). Akkutriebwagen gibt es bei der

Bahn allerdings seit mehr als 120 Jahren. In Deutschland wurde die letzte größere Serie in den 1950er- und 1960er-Jahren produziert, und war bis 1995 im Einsatz.

### **Verschärfungen der 3G-Regeln im ÖPNV nur mit Vorlauf**

Zum 15. Januar wurden die Corona-Regeln so geändert, dass bestimmte Personengruppen bei Nutzung öffentlicher Verkehrsmittel ein Testergebnis benötigen, das vorher nicht nötig war. PRO BAHN steht grundsätzlich hinter den notwendigen Maßnahmen zur Bekämpfung der Pandemie, kritisiert jedoch, dass die Änderung ohne Vorankündigung erfolgte und schlecht kommuniziert wurde ([https://www.pro-bahn.de/bayern/presse\\_show\\_bayern.php?id=1075](https://www.pro-bahn.de/bayern/presse_show_bayern.php?id=1075)). Sollte demnächst eine Verkürzung der Gültigkeitsdauer von Impfsertifikaten erfolgen, sind noch weitere Personengruppen betroffen. PRO BAHN Bayern hat daher den bayerischen Gesundheitsminister Holetschek gebeten, dass solche einschränkenden Entscheidungen mit einer angemessenen Übergangsfrist bekanntgegeben werden, damit die Betroffenen reagieren können, ohne plötzlich durch hohe Bußgelder bedroht zu werden.

### **Marktuntersuchung Eisenbahnen 2021**

Die Bundesnetzagentur hat einen Bericht über die Entwicklung des Eisenbahnmarktes unter den Bedingungen der Covid-19-Pandemie im ersten Halbjahr 2021 veröffentlicht. Die Verkehrsleistungen lagen im Schienenpersonennahverkehr 56 Prozent, im Schienenpersonenfernverkehr 63 Prozent unterhalb des Vor-Corona-Niveaus im Jahr 2019. Den aktuellen Bericht sowie die Betrachtungen der Vorjahre kann man auf den Webseiten der Agentur abrufen (<https://www.bundesnetzagentur.de/eisenbahn-marktuntersuchung.html>).

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.

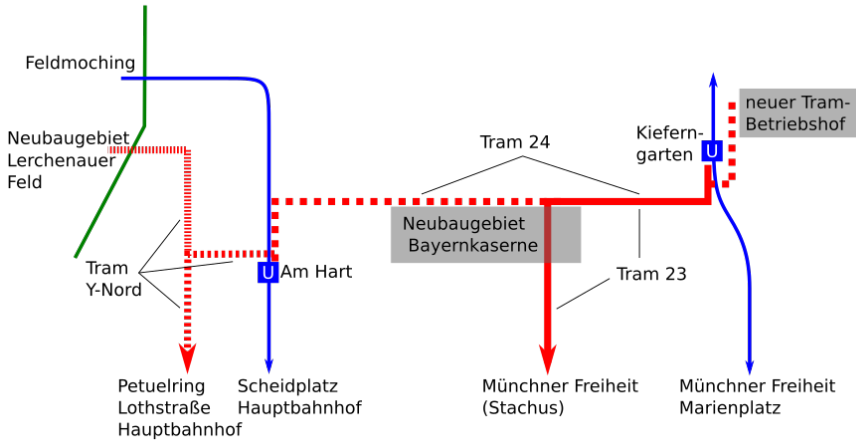
## **Tram im Münchner Norden: sinnvolles Streckennetz entsteht**

Ende Dezember wurde der Planfeststellungsantrag für die Verlängerung der Tram 23 von der heutigen Endstation weiter über den Eisenbahn-Nordring und das Neubaugebiet an der Bayernkaserne bis zum Kieferngarten eingereicht. Betrachtet man diese Meldung nur isoliert, so entgeht einem das sinnvolle Tramnetz, das im Norden entstehen wird.

Erweitert wird die Strecke zum Kieferngarten durch die an der Heidemannstraße abzweigende Ost-West-Verbindung bis zur U-Bahn-Station Am Hart. Sobald diese Strecke fertig ist, soll die Tram 23 dann anstelle zum Kieferngarten zur

Station Am Hart fahren, und eine neue Linie 24 zwischen Am Hart und Kieferngarten die Verbindung herstellen. Diese neue Strecke ist so attraktiv, dass dort sofort ein 5-Minuten-Takt angeboten werden soll. Bis 2019 war noch geplant, nur einen Schnellbus fahren zu lassen – bei der hohen Nachfrage nicht nur unpassend, sondern hätte auch die Entsieglung mittels Rasengleis im Abschnitt Bayernkaserne–Kieferngarten verhindert.

Laut Beschlussvorlage im Dezember soll die Planfeststellung der Strecke bis Am Hart vorliegen, bevor die Gleise der Linie zum Kieferngarten im Bereich der künftigen Abzweigung verlegt werden, so dass gleich die Weichen Richtung Am Hart mit eingebaut werden können. Derzeit wird die Genehmigungsplanung erarbeitet. Der Auftrag, die Pläne zur Planfeststellung einzureichen (zugleich der Trassierungsbeschluss), soll noch 2022 erfolgen.



*Tramnetz im Münchner Norden*

Das damit entstehende T-förmige Streckennetz wird gemeinsam als „Tram Münchner Norden“ bezeichnet. Sie binden das Neubaugebiet Bayernkaserne mit immerhin 15.000 Einwohnern – halb so viele wie in Freiham – hervorragend in alle Richtungen an.

Von der Station Am Hart führt eine weitere Strecke nach Westen bis zur Schleißheimer Straße und dann nach Süden bis zur heutigen Endstation Petuelring.

Diese drei Strecken gemeinsam bilden eine äußerst attraktive Verbindung von Kieferngarten über Am Hart und den Petuelring Richtung Innenstadt. So attraktiv, dass eine Strecke ab Nordbad nach Süden bis zur Lothstraße nötig ist.

All diese Strecken sind Teil des ÖPNV-Bauprogramms und damit im Mehrjahresinvestitionsprogramm der Landeshauptstadt München.

Ergänzend als Teil des ÖV-Planungsprogramms soll zudem eine Strecke von der Station Am Hart nach Nordwesten bis zum Neubaugebiet Lerchenauer Feld hinter der S1 / Bahnstrecke München-Freising entstehen, bis zur Schleißheimer Straße gemeinsam mit der Tram zum Petuelring. Die Streckenteile westlich von Am Hart werden gemeinsam als „Tram Y-Nord“ bezeichnet.

Für diese Strecke soll 2023 eine Machbarkeitsstudie vergeben, und die Ergebnisse bis Mitte 2024 dem Stadtrat vorgelegt werden.

Das hier entstehende Streckennetz bindet auch den aussichtsreichsten Standort für einen neuen Tram-Betriebshof im Bereich Fröttmaning an. Die Betriebsstrecke dahin kann dann auch bei Fußballspielen als zweite Anbindung des Stations dienen, mit direkter Verbindung ab Hauptbahnhof.

Die Idee einiger, an der U-Bahn-Station Kieferngarten vorbeizufahren und stattdessen die Endstation komplett nach Fröttmaning zu verlegen, wurde zu Recht verworfen: Für die Fahrgäste ist das Erreichen des Knotenpunkts Kieferngarten wichtig. Eine Fahrt hieran vorbei oder große Fußwege würden die Attraktivität dieser Tram senken – so deutlich senken, dass die Übernahme des Großteils der Baukosten durch Land und Bund entfällt.

Das schrittweise Umsetzen sinnvoller Bausteine ist richtig: damit können die Bürger bald profitieren, und die Tram kann viele der Neubürger schon beim Einzug begeistern. Und das ist der richtige Zeitpunkt, denn bei Umzug werden die Weichen für das künftige Mobilitätsverhalten gestellt. Und die weiteren Streckenteile können dann mit hoher Priorität sukzessive gebaut und in Betrieb genommen werden.

Mit den aktuellen Beschlüssen hat der Münchner Stadtrat ein sinnvolles Liniennetz angestoßen. Der nächste wichtige Schritt im Norden ist, auch den Betriebshof im Bereich Fröttmaning nicht nur zu diskutieren, sondern zu beschließen.

Andreas Barth

*Terminhinweise Regionalgruppe München*

## **Schwerpunktthema Tramausbau**

Mit dem Beschluss des ÖPNV-Bauprogramms im Dezember im Münchner Stadtrat sowie dem ÖV-Planungsprogramm im Januar sollen mehrere Tramstrecken beschleunigt gebaut bzw. untersucht werden.

Unsere Anforderungen und Wünsche zu den Strecken wollen wir bei den nächsten digitalen Sitzungen der Regionalgruppe München diskutieren.

Sollte die Diskussion bei einem Thema zuviel Zeit brauchen oder andere Themen dazwischen geschoben werden müssen, könnte es auch bei den Folgeterminen zu

Verzögerungen kommen. Deshalb bitte bei den Terminen ab März noch einmal kurzfristig kontrollieren, ob bzw. welche Themen anstehen.

Die aktuelle Planung ist:

Februar: Strecken aus dem Bauprogramm: Tram 24, Tram Y-Nord südlich von Am Hart, Johanneskirchen, Tram Ramersdorf, Wasserburger Landstraße (inklusive der Strecke im Planungsprogramm nördlich der S-Bahn)

März: Machbarkeitsstudien 2022 aus dem Planungsprogramm: Ramersdorf-Perlach, Berg am Laim-Daglfing, Amalienburgstraße-Freiham, Moosach-Dachau

April: Machbarkeitsstudien 2023 aus dem Planungsprogramm: Tram Y-Nord Am Hart-Lerchenauer Feld, Parkstadt Solln, Südtangente

Anmeldung unter [muenchen@pro-bahn.de](mailto:muenchen@pro-bahn.de).

## *Regionalzughalt Geltendorf*

### **Die Fußnoten im Fahrplan sind wieder da!**

Das große Versprechen des Integralen Taktfahrplans an die Fahrgäste war: Nie mehr Fahrpläne lesen müssen! Man muss nur das Liniennetz kennen und die Knotenzeiten, von 5 bis 24 Uhr jede Stunde findet der gleiche Ablauf an allen sieben Tage der Woche statt.

Das „analoge“ Kursbuch ist zwar auch abgeschafft worden, doch sind komplizierte Fahrpläne wieder im Trend. Ein besonders krasses Beispiel ist der Bahnhof Geltendorf an der Allgäustrecke: Zum Fahrplanwechsel hat man die Fahrpläne neu geordnet: Ein „Nullknoten“ zur vollen Stunde für die Ammerseebahn wurde eingerichtet, der Fahrplan extra dafür um 30 Minuten gedreht und Anschlüsse in Weilheim geopfert. Im Gegenzug wurden in Geltendorf optimale Anschlüsse Richtung München und Allgäu hergestellt.

Mit einer nachträglichen Fahrplanänderung am 5. Januar 2022 wurden drei Fahrplanknoten für die Pendler um 8 Uhr, 16 Uhr und 18 Uhr mit Fußnote „50“ wieder zerstört: „Halt in Geltendorf nur Sa, So, auch an allgemeinen Feiertagen“. Ein PRO BAHN-Mitglied aus Geltendorf stellt fest: Zwischen 16 und 18:30 Uhr halten heute statt sieben Regionalexpresszügen aus München in Geltendorf nur noch vier, für Pendler eine massive Einschränkung.

Wenig glücklich sind auch die Fahrgäste in Kaufering, die ebenfalls ein reduziertes Angebot vorfinden, weil vor allem die RE 96 nicht in Kaufering hält. Zwischen 15:20 Uhr und 18:40 Uhr sind es noch acht statt früher elf Verbindungen. Über Gründe und Hintergründe dieser Entwicklung kann man viel erklären

und noch mehr spekulieren: Ausschlaggebend ist sicher die unzureichende Infrastruktur, ein Engpass, der mit dem von der Staatsregierung bevorzugten dreigleisigen Sparausbau zwischen Pasing und Eichenau in Zukunft noch schlimmer werden wird. Dazu kommen die widerstrebenden Interessenlagen von Aufgabenträger, Verkehrsunternehmen und Infrastrukturbetreiber, die Ihre „Zusammenarbeit“ über Pönalen und Claims zu regeln versuchen. Am Ende beschert das den Endkunden längere Fahrzeiten, häufiges Umsteigen und/oder weniger Halte.

Das humorvolle Gedicht von Eugen Roth über das Kursbuch und seine verflixten Fußnoten, nachzulesen bei [http://www.dumjahn.de/kursbuch\\_05.html](http://www.dumjahn.de/kursbuch_05.html), bleibt also in Zukunft noch irgendwie aktuell:

*Und ganz versteckt steht irgendwo  
„f) Zug fährt täglich, außer Mo.“  
Der Mensch, der so die Bahn gelobt,  
Sitzt jetzt im Wartesaal und tobt.  
Und was er übers Kursbuch sagt,  
Wird hier zu schreiben nicht gewagt.*

Norbert Moy

## **Zweite Bahnreform versus Fortbestand der Regionetze**

In der PRO BAHN Post 12/2021 spricht sich Lukas Iffländer mit dem Bundesvorstand von PRO BAHN für die Trennung von Netz und Betrieb aus. Seine Argumente kann man nur unterstreichen. Es wäre auch unlogisch, die Infrastruktur einer Strecke, auf denen sich viele Betreiber tummeln, in die Hände eines dieser Betreiber zu legen. Das gilt umso mehr, wenn dieser eine Betreiber, wie es immer häufiger vorkommt, nicht der dominierende ist.

In der PRO BAHN Post 1/2022 plädiert Wilhelm Mack für den Fortbestand der Regionetze mit ihrer Sonderkonstruktion, bei der Infrastruktur und Betrieb in einer Hand bleiben. Auch er hat Recht. Die Erfolge der Regionetze beruhen weitgehend auf dieser Sonderkonstruktion. Ein entscheidender Faktor ist aber auch, dass es bei den Regionetzen in der Regel nur einen dominierenden Betreiber gibt.

Das klingt zunächst nach Widerspruch. Das muss es aber nicht sein, wenn man in der 2. Bahnreform die Netzteile, auf denen es mehrere Betreiber gibt, also insbesondere das heutige Fernnetz der DB, anders behandelt als die Netzteile, auf denen nur ein Betreiber fährt oder ein Betreiber stark dominiert. Dies sind nicht nur die Regionetze, sondern auch weite Teile der heutigen Regionalnetze

der DB und zum Teil der Ballungsnetze.

Prämisse hierfür wäre, dass die letztgenannten Netzteile vor oder spätestens mit der 2. Bahnreform regionalisiert und Infrastruktur und Betrieb zusammen dem Wettbewerb zugeführt werden, wie es in der PRO BAHN Post 5/2021 im Detail ausgeführt ist. Das würde auch die rechtliche Unsicherheit der heutigen Sonderkonstruktion beseitigen.

PRO BAHN sollte also bei seiner Position für die Trennung von Netz und Betrieb bleiben, aber zusätzlich die Regionalisierung der regionalen Infrastruktur und damit die Voraussetzung nicht nur für den Fortbestand, sondern vor allem auch die erhebliche Ausweitung des erfolgreichen Modells der Regionetze im fairen Wettbewerb fordern.

Andreas Schulz

## **Bus muss wieder am Krankenhaus Agatharied halten**

Wie aus einem Presseartikel des Miesbacher Merkur zu entnehmen ist (<https://www.merkur.de/-91247183.html>), müssen Fahrgäste auf dem Weg zum Krankenhaus Agatharied lange Fußwege auf sich nehmen, weil seit zehn Jahren Bauarbeiten und Falschparker verhindern, dass die Regionalbusse das Krankenhaus direkt anfahren können. Eine Rückverlegung der Bushaltestelle an den Eingang des Klinikums ist dem Presseartikel zufolge erst vorgesehen, wenn für die Autofahrer ein neues Parkdeck mit 900 Stellplätzen fertiggestellt ist.

Man stelle sich vor, man ist eingeschränkt gehfähig und kann nicht autofahren. Man muss aber ins Krankenhaus zur Behandlung. Welche Verkehrsmittel kann man nutzen, um nach Agatharied zu kommen? Anscheinend nur noch das Taxi. Denn wie in dem Artikel des Miesbacher Merkur berichtet wird, hält der Bus immer noch nicht wieder vor dem Eingang der Klinik und steht daher mobilitätseingeschränkten Menschen nicht zur Verfügung. Warum das so ist, erschließt sich aus dem Bericht des Miesbacher Merkur nicht wirklich. Es fällt aber auf, dass das Krankenhaus sich intensiv um die Autos kümmert. Hier werden keine Mühen gescheut, aber der Bus wird quasi auf zehn Jahre einfach so vom Gelände verbannt.

Für PRO BAHN entsteht der Eindruck, dass hier der Landkreis Miesbach seinen eigenen Anspruch hinsichtlich Klimaschutz und seiner Aufgabe als Aufgabenträger des öffentlichen Verkehrs nicht erfüllt und stattdessen vor Falschparkern kapituliert. Ebenso versagt hat er hier bei der Gleichstellung von behinderten Mitbürgern. Der Fahrgastverband PRO BAHN fordert deshalb von allen Beteiligten, insbesondere von der Klinikleitung, die Bushaltestelle umge-



hend wieder an den Eingang der Klinik zurückzuverlegen (Medienmitteilung [https://www.pro-bahn.de/bayern/presse\\_show\\_bayern.php?id=1074](https://www.pro-bahn.de/bayern/presse_show_bayern.php?id=1074))

Andreas Them

## **FlixTrain – ein kleiner Erfahrungsbericht**

Zugfahren ist umweltfreundlich. Aber wer sagt, dass es immer mit der DB sein muss? Seit nunmehr einem guten Jahr kann man auch in Bayern alternativen Fernverkehr erleben, wenngleich nicht so durchgetaktet und an allen Verkehrstagen wie bei den weißen Zügen.

Und so nutzte ich am 10. Dezember mal eine – im übrigen von der DB kaum noch angebotene – Möglichkeit, schnell, direkt und günstig auf der Schiene von Augsburg nach Würzburg zu fahren. Gebucht hatte ich bereits fünf Tage vorher auf der Seite von FlixTrain, der Buchungsprozess war relativ unkompliziert. Die Fahrt kostete damals 7,99 Euro. Optional gibt es die Möglichkeit, einen Wunschplatz mit zu buchen, 3,99 Euro für einen Standardsitz, 4,99 Euro für den Komfortplatz. Davon gibt es nicht so viele, man hat mehr Beinfreiheit, das ist es aber dann auch. Als Einzelreisender kann man – auch aus Coronagesichtspunkten interessant – den Platz neben sich buchen, 1,25 Euro kostete das. Hat man die FlixTrain-App, gibt es das Ticket digital, ansonsten eben zum Ausdrucken. Interessant dabei: auf dem Ticket ist der Lageplan des Abfahrtsbahnhofes ausgedruckt, kein schlechter Service wie ich finde. Ebenso entnehme ich die Wagennummer und den Sitz.

Am Fahrttag sah der Preis dann schon anders aus: Grundpreis 11,99, der Komfortplatz blieb gleich, aber für die zusätzliche Sitzreservierung wären nun 5,99 zu zahlen gewesen. Angebot und Nachfrage bzw. Zugauslastung steuern da den Preis. Bei der DB steuert man es mit Sparpreis bzw. Supersparpreis vs. Flexpreis (der ja seit einiger Zeit auch nicht mehr nur relationsbezogen ist).

Bis zur Abfahrt bekam ich von Flixbus noch zwei E-Mails: einen Hinweis zu den Sicherheitsmaßnahmen an Bord, also 3G-Regelung etc, sowie „Würzburg erwartet Dich“ mit einer Wiederholung der Reiseroute und der Bitte, 15 Minuten vorher am Bahnhof zu sein. Das ist wohl eher den Regelungen bei den Flixbussen geschuldet?! Und so war ich fünf Minuten vor Abfahrt am Bahnhof. Ich hätte mir etwas mehr Zeit lassen können, denn dort erwartete mich auf der Anzeigetafel der von DB-Zügen oft bekannte Hinweis „ca 10 Minuten später“.

Zumindest baute sich die Verspätung nicht weiter auf, und so rollte der Zug, gezogen von einer schwarzen MRCE Lok, an Gleis 5 am Hauptbahnhof ein. Dank der - noch analog - angezeigten Wagenreihung am Bahnsteig – digital auf der Anzeige am Bahnsteig nicht verfügbar, wohl da kein DB-Zug – fand ich recht schnell meinen Waggon. Aber schon hier eine Änderung: Laut Plan sollte auf Wagen 2

die 3 folgen, es war aber die 100 (die eigentlich erst nach der 3 kommt). Dieser Waggon hatte im übrigen auch keine funktionierende Heizung, so dass die Fahrgäste auf andere Waggons verwiesen wurden. Zum Glück war mein Platz in Wagen 3 nicht betroffen, aber belegt. Nach einer kurzen Diskussion wurde dieser aber freigegeben und ich konnte Platz nehmen. Es gibt übrigens keine Reservierungsanzeigen, denn jeder bekommt einen Platz entweder automatisch zugewiesen oder kann gegen Extra-Entgelt diesen auswählen. Ein eigentlich gutes System, Probleme gibt es aber bei Unregelmäßigkeiten.

Gefahren wird mit ehemaligen IR-Waggons, ich meine, es war ein ehemaliger A-Wagen eines Interregio, zumindest die Schraffur an den Gangtüren und die teilweise vorhandenen Schiebefenster erinnerten mich doch stark daran. Vom Gestühl her elegant in grau-grün, die Sitze sind nicht verstellbar, es gibt aber Kopfstützen wo man sich anlehnen kann, aber sehr komfortabel empfand ich es nicht. Die WC sind sauber und teilweise mit Holz verkleidet. Im großen und ganzen also IC-Standard. Der Waggon ist laufruhig. Kontrolliert wurde übrigens ca. 10 Minuten nach Abfahrt, nach den Ansagen über die Nicht-Gültigkeit von DB-Fahrscheinen aller Art. Im übrigen wurde auch 3G separat durch den Zugchef kontrolliert. Die Fahrt selber war ohne weitere Probleme, im Gegenteil, die 10 Minuten wurden fast wieder hereingefahren, so dass wir 11:14 Uhr in Würzburg ankamen.

Fazit: Durchaus mal eine Alternative, aber auch mit den gleichen Problemen wie bei DB FV. Die Strecke wird in einer Stunde und 49 Minuten zurückgelegt, der ICE auf der Rückfahrt, den ich mit Sparpreis 1. Klasse nutzte, braucht dafür gleich mal zwei Stunden und 15 Minuten mit Halten in Treuchtlingen und Donauwörth. Eine spontan gebuchte Rückfahrt mit FlixTrain kurz vor Abfahrt hätte übrigens schon 30,00 Euro gekostet ...

Errol Yazgac

## **Neue Zeitschrift „Der Passagier“**

Obwohl es an Eisenbahnzeitschriften wohl kaum mangelt, haben die Herausgeber offensichtlich noch eine Lücke ausgemacht und widmen sich in ihrem neuen Magazin „Der Passagier“ schwerpunktmäßig eher der Reisekultur – durchaus auch im Luxussegment. Und in der Tat: Die stimmungsvollen Bilder und Reportagen verführen schon dazu, einfach mal wieder einzusteigen und beim Blick aus dem Fenster, „Erdkunde“ im Originalmaßstab 1:1 zu genießen.

„Sehnsucht“ lautet daher naheliegenderweise das Motto des ersten Heftes vom Oktober 2021 und behandelt unter anderem die „Zuglegende Transalpin“ auf dem heutigen Laufweg Zürich–Graz, zwar nicht schnell, aber welche wunderbaren Bilder tun sich da vor dem Fenster auf. Ebenfalls schon legendäre Namen

wie „Mitropa“ und „Wagon-Lits“ gehören ebenfalls zu den Themen des ersten Heftes.

Das nachfolgende Dezember-Heft widmet sich jahreszeitgemäß dem Thema Winterreise(n), unter anderem mit Bernina-Express und Arosa-Bahn und einer kombinierten Zug- und Hütten-Tour in der hohen Tatra.

Für Freunde der wiedererstandenen Nachtzüge gehts mit dem Treno notturno nach Bella Venezia und von dort ist es thematisch nicht mehr weit zu Thomas Mann (1875-1955), auf dessen mal mehr mal weniger literarischen Spuren das Heft ebenfalls wandelt. (Dass Bad Tölz „... an der deutsch-österreichischen Grenze auf halber Strecke zwischen München und Innsbruck ...“ auch „mit Zügen der ÖBB zu erreichen ist“, wie auf Seite 9 verhiessen, ist wohl verkehrsgeografisch schon ein bisschen zu viel des Guten. Auch die Bayerische Regiobahn allein erfreut sich kulturinteressierter Fahrgäste.)

Andererseits erstaunt es immer wieder, welche kulturhistorisch interessanten Orte sich mit der Bahn erreichen lassen und wie wenig das oft einer breiten Öffentlichkeit bekannt ist. Auch ohne Rennstrecken auf „Flughöhe Null“ gibt es – in hoffentlich bald wieder etwas reisefreundlicheren Zeiten – jede Menge lohnender Ziele und das damit verbundener Fahrerlebnis ohne Tunnel- und Lärmschutzwände sollte vor lauter Hektik nicht ganz in Vergessenheit geraten.

Solche Schätze zu heben ist wohl ein Anliegen der neuen Zeitschrift, und es sollte gelegentlich auch eines von PRO BAHN sein.

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](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 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.

---

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

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

---

## Termine anderer Veranstalter

Mi. 02.02. 18:30 Uhr; Vsl. **Verkehrsforum Berchtesgadener Land und Rupertiwinkel**; Videokonferenz, Verbindungsdaten und Informationen siehe <https://verkehrsforum-bgl.de/>

## PRO BAHN-Termine

Mi. 02.02. 19 Uhr; Videokonferenz; **PRO BAHN Treff Oberbayern**; Info zu Einwahldaten: [oberbayern@pro-bahn.de](mailto:oberbayern@pro-bahn.de)

Fr. 04.02. 19 Uhr; Videokonferenz; **PRO BAHN Treff Region München**: Schwerpunktthema „Bauprogramm Tram“; Info und Einwahldaten: Seite 5 und [muenchen@pro-bahn.de](mailto:muenchen@pro-bahn.de)

Mi. 16.02. 19 Uhr; Videokonferenz; **PRO BAHN Treff Oberbayern**; Info zu Einwahldaten: [oberbayern@pro-bahn.de](mailto:oberbayern@pro-bahn.de)

Mo.21.02. 19:30 Uhr; Videokonferenz; **PRO BAHN Treff Augsburg**: M. Baumann, Projektleiter DB-Netz : „Aktueller Stand der Planung Ausbau Ulm-Augsburg“; Info zu Einwahldaten: [errol.yazgac@pro-bahn.de](mailto:errol.yazgac@pro-bahn.de), Telefon (0160) 938 961 80, [https://www.pro-bahn.de/bayern/termin\\_zeigen.php?app=aus](https://www.pro-bahn.de/bayern/termin_zeigen.php?app=aus)

Mi. 02.03. 19 Uhr; Videokonferenz; **PRO BAHN Treff Oberbayern**; Info zu Einwahldaten: [oberbayern@pro-bahn.de](mailto:oberbayern@pro-bahn.de)

Fr. 04.03. 19 Uhr; **PRO BAHN Treff Region München**, Videokonferenz: vsl. Schwerpunktthema „Machbarkeitsstudien 2022 aus dem Planungsprogramm“; Info und Einwahldaten: Seite 5 und [muenchen@pro-bahn.de](mailto: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>.
- **Für den unwahrscheinlichen Fall, dass der Stammtisch in München am 23. Februar doch stattfinden sollte, wird dies unter [https://www.pro-bahn.de/bayern/termin\\_zeigen.php?app=obb](https://www.pro-bahn.de/bayern/termin_zeigen.php?app=obb) kurzfristig mitgeteilt.**

---

## Das PRO BAHN Post-Archiv

Das Archiv der PRO BAHN-Post umfasst die Ausgaben seit November 2004. Unter [https://www.pro-bahn.de/bayern/pbp\\_archiv.htm](https://www.pro-bahn.de/bayern/pbp_archiv.htm) findet man die Titel der Beiträge mit Links zu den PDF-Files der PRO BAHN Post-Hefte, in denen der jeweilige Artikel erschienen ist.