

# PRO BAHN *Post*

Rundbrief von PRO BAHN Oberbayern

April 2022



Straßenbahnen mit einer Breite von 2,65 m, wie beispielsweise in Karlsruhe, haben zahlreiche Vorteile. Gemeinsam mit anderen Verbänden setzt sich PRO BAHN für einen zukunftsfähigen Ausbau der Tram in München mit der Option für breitere Fahrzeuge ein. Bild: Norbert Moy

- Kurznachrichten – *Seite 2*
- Schäftlarn und die Suche nach Antworten – *Seite 3*
- Verkehrskonzept für Aubing-Lochhausen-Langwied – *Seite 4*
- Ungereimtheiten beim zukünftigen Fahrplan der S7 – *Seite 7*
- Gesetzesvorlage: Doch Bürgeraktie DB? – *Seite 8*
- Buch-Neuerscheinung: Blickpunkte am Schienenstrang – *Seite 9*
- Münchner Tram zukunftsfest machen – *Seite 10*

## Kurznachrichten

### Planungsbeschleunigung verzögert Ausbau München–Mühldorf–Freilassing

In den letzten Jahren wurden mehrere Gesetze verabschiedet, die die Planung und Genehmigung von Baumaßnahmen im Verkehrsbereich beschleunigen sollten (<https://kurzelinks.de/wz70>). Unter anderem mit einem Gesetz aus diesem Paket begründet die Deutsche Bahn nun, dass es beim Bahnausbau München–Mühldorf–Freilassing zu „mehreren Jahren Terminverschiebung“ kommt (<https://kurzelinks.de/r3m7>). Eine neue Jahreszahl für die Fertigstellung konnte der DB-Konzernbevollmächtigte Josel nicht nennen. Planungen für die ABS 38 laufen etwa seit 1990 (<https://www.abs38.de>), gebaut wird seit 2008.

### Günstige Tickets durch Entlastungspaket

In einer Pressemitteilung begrüßt PRO BAHN, dass im Vorschlag der Bundesregierung für ein sogenanntes Entlastungspaket nicht nur Autofahrer begünstigt werden, sondern dass man auch an Fahrgäste im Öffentlichen Nahverkehr gedacht hat ([https://www.pro-bahn.de/presse/pm\\_bv\\_show.php?id=442](https://www.pro-bahn.de/presse/pm_bv_show.php?id=442)). Es stellt sich aber die Frage, wie die Vorschläge so umgesetzt werden können, dass den bisherigen Fahrgästen geholfen wird und wie das Umsteigen vom Auto auf den ÖPNV erleichtert wird und größere Ungerechtigkeiten vermieden werden. Weitere Mitteilungen zum „Entlastungspaket“ gibt es vom Bundesfinanzministerium, vom Verband der Verkehrsunternehmen, von der Verkehrsministerkonferenz oder auch vom bayerischen Verkehrsminister.

### Westbahn-Verbindung München–Wien ab April

Der Start der durchgehenden Zugverbindungen Wien–München der Westbahn war schon mehrmals angekündigt und dann wieder verschoben worden, aber am 8. April soll es nun soweit sein (<https://westbahn.at/ticketshop/muenchen/>). Zunächst wird die Westbahn wegen vieler Baustellen auf der Strecke vier Zugpaare täglich anbieten, ab 2. August sechs (samstags und sonntags fünf) Zugpaare.

### Vorbereitung IAA 2023: Offener Brief an den Oberbürgermeister

Die Internationale Automobilausstellung 2021 in München war aus Sicht einer zukunftsfähigen Mobilitätsentwicklung ein Debakel. Die Preisgabe zentraler öffentlicher Flächen in der Münchner Innenstadt führte zu Behinderungen und Konfrontationen, insgesamt also zu schlechterer statt besserer Mobilität. Bereits 2020 hatte sich PRO BAHN Oberbayern an einem Offenen Brief beteiligt, der vor diesen Entwicklungen warnte. Jetzt haben sich Verbände und Initiativen der Zivilgesellschaft erneut an den Münchner Oberbürgermeister gewandt, um Vorschläge zur Begleitung der IAA 2023 und zur Eindämmung der

Aktionen von Autoindustrie und ihrer Lobbyverbände zu unterbreiten (<https://kurzelinks.de/ekt8>).

### **Brennerzulauf Landkreis Ebersberg**

Die DB hatte für den Planungsabschnitt Grafing–Ostermünchen des Brennerzulaufs zunächst vier sogenannte Grobtrassen ermittelt. Aufgrund zweier relativ spät eingegangener Vorschläge aus der Bürgerschaft, die Trassen näher an der Bestandsstrecke in die Diskussion einbrachten, hat die DB nun eine fünfte Grobtrasse in die Planungen aufgenommen (<https://kurzelinks.de/9gv7>).

### **Münchner Mobilitätsstrategie 2035: Öffentlichkeitsbeteiligung bis 11. April**

Am 22. März wurde die Öffentlichkeitsbeteiligung für die Münchner Mobilitätsstrategie 2035 gestartet (<https://www.mobilitaetsstrategie2035.de/>). Die Webseite enthält einen Link zum Online-Dialog, wo alle Bürger bis zum 11. April mitmachen können. Zur Motivation und Erläuterung wurde ein eigenes Magazin veröffentlicht.

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.

## **Schäftlarn und die Suche nach Antworten**

Unfälle auf der Eisenbahn machen uns fassungslos – sicher auch deswegen, weil wir uns täglich einem System anvertrauen, dass wir für fast 100-prozentig sicher halten. Kein Wunder also, dass Öffentlichkeit und Medien solchen Vorfällen eine hohe Aufmerksamkeit schenken. Und umso mehr fühlt man auch mit den direkt Betroffenen, den trauernden Angehörigen, den körperlich oder seelisch Traumatisierten. Bilder zerstörter Züge sind gerade für engagierte Fahrgäste ein Schock.

Die Suche nach Antworten beginnt schon wenige Stunden nach der ersten Meldung über den Unfall bei Ebenhausen-Schäftlarn am 14. Februar. PRO BAHN erreicht die erste Anfrage für ein Interview in den abendlichen Nachrichten. Noch ist vieles unklar, man verschiebt es auf den nächsten Tag. Am nächsten Tag steht bei PRO BAHN das Telefon nicht still: Andi Barth, Lukas Iffländer, Norbert Moy und andere Funktionsträger sind bekannte Ansprechpartner für die Medien. Nichts zu sagen und nur auf einen Unfallbericht der Untersuchungsstelle in einigen Monaten zu vertrösten geht nicht; genauso wenig sind jetzt aber auch vorschnelle Schlüsse, Gerüchte oder gar pauschale Schuldzuweisungen an die Politik oder die Deutsche Bahn angebracht.

In den Anfragen tritt schon bald ein Thema in den Vordergrund: Sind einglegige Strecken gefährlich? Doch den Unfall als Vehikel für den flächendecken-

den Doppelspurausbau zu verwenden, wird dem Sachverhalt nicht gerecht. Wir stimmen die Verbandslinie ab, dann heißt es immer wieder erklären, wie die komplexe Leit- und Sicherungstechnik funktioniert: die Sicherung von Fahrstraßen, die Zugbeeinflussung, die ja auch bei beiden Zügen ordnungsgemäß eine Zwangsbremmung ausgelöst hat. Aufzeigen, dass es die Verkettung mehrerer Fehler braucht, um ein Unglück dieser Größenordnung auszulösen, verdeutlichen, dass zweigleisige Strecken z.B. gerade auch im Gleiswechselbetrieb mindestens die gleichen Anforderungen an die Sicherheit stellen, und nicht zuletzt auch einen nüchternen Blick werfen auf die realen Risiken und die Unfallstatistik der Verkehrsmittel. Und natürlich sagen wir auch, dass wir uns an vielen Stellen zweigleisige Strecken wünschen, um aber vor allem Kapazitäten und Pünktlichkeit zu erhöhen.

Viele Journalisten sind dankbar für Hintergrundgespräche und Erläuterungen, weil jetzt viele offizielle Ansprechpartner schweigen (müssen). Dennoch lassen sich manche medialen Querschüsse nicht verhindern: In einem Bericht wird der Unfall zum Anlass genommen, die S-Bahn-Verlängerung nach Geretsried in Frage zu stellen.

Schon wenige Tage nach dem Unfall verdichten sich die Hinweise auf ein „menschliches Versagen“, die Staatsanwaltschaft nimmt den Lokführer des Zugs aus Wolfratshausen ins Visier. Wenn der Unfallbericht vorliegt, wird es darum gehen, ob es „nur“ menschliches Versagen war oder nicht auch betriebliche und technische Umstände verbesserungswürdig sind. Auch das Kollisionswarnsystem, wie es auf verschiedenen Bahnen mit Zugleitbetrieb im Einsatz ist, ist wieder thematisiert worden. Die Entwicklung der Eisenbahnsicherungstechnik wird mit jedem Unfall fortgeschrieben und ist sicher noch nicht zu Ende. Das „European Train Controls System“ (ETCS) hat das Potential, hier wieder einen weiteren Hub für die Sicherheit zu bringen. Nicht vergessen dürfen wir aber, die Triebfahrzeugführer in den Blick zu nehmen, deren Arbeit im Spannungsfeld aus betrieblicher Routine, Automatisierung einerseits und Pünktlichkeitsdruck bei hoher Verantwortung andererseits unsere Wertschätzung verdient. Bei aller objektiven Schuld sollten wir sehen, dass der Lokführer ungewollt innerhalb weniger Minuten zum Teil der Tragödie wurde.

Norbert Moy

## **Verkehrskonzept für Aubing-Lochhausen-Langwied**

Die Stadt München erstellt derzeit ein Verkehrskonzept für den 22. Stadtbezirk Aubing-Lochhausen-Langwied. Der Bezirk hat etwa 50.000 Einwohner, mit dem Neubaugebiet Freiham werden noch etwa 30.000 neue Einwohner dazu kom-

men. Dieses Neubaugebiet könnte hervorragend mit dem Umweltverbund erschlossen werden, allerdings nicht mit den aktuellen Planungen.

Zu dem Verkehrskonzept hat PRO BAHN gemeinsam mit dem Arbeitskreis Attraktiver Nahverkehr (AAN) im Münchner Forum eine Stellungnahme verfasst. Die vollständige Stellungnahme steht im Web unter <https://www.pro-bahn.de/muenchen/202203-vk22.pdf>.

Die Stadt München hat sich sinnvolle Ziele gesetzt: Die vereinbarte Verkehrswende bedeutet die Schaffung sicherer und barrierefreier Straßenräume und Plätze, „Vision Zero“, d.h. keine Verkehrstoten und klimaverträglicher Verkehr. Teilziele dazu sind der Beschluss, den ÖV-Anteil am Verkehrsaufkommen auf mindestens 30 Prozent bis 2030 zu steigern (ÖV30), sowie der Bau von Radschnellwegen und neuen Busspuren – auch auf Kosten des ruhenden und fließenden motorisierten Individualverkehrs (MIV). Außerdem soll es mehr Straßen und Plätze mit hoher Aufenthaltsqualität, attraktive dezentrale Stadtteilzentren, dezentrale Fußgängerzonen und mehr verkehrsberuhigte Bereiche geben.

Um diese Ziele zu erreichen, muss dringend gehandelt werden. Erfolgreiche Vorgehensweisen aus anderen Städten werden jedoch nicht genutzt. Denn auch im neuen Verkehrskonzept für den 22. Stadtbezirk ist die gescheiterte Ideologie der „autogerechten Stadt“ noch nicht überwunden. Daher ist eine kurzfristige Nachbesserung und eine grundsätzliche Umorientierung der Verkehrspolitik unbedingt nötig, um die Ziele zu erreichen.

Wichtig für Verkehrssicherheit und Aufenthaltsqualität ist die Einführung von Maßnahmen wie „Superblocks“ (Barcelona) / „Hollands“ (London). Das bedeutet, dass der MIV-Durchgangsverkehr konsequent aus Wohngebieten herausgehalten wird. Ein Wohngebiet ist dabei nur auf einer Seite an das übergeordnete Straßennetz angeschlossen, damit ist Durchgangsverkehr nicht möglich. Dies verbessert Verkehrssicherheit und Lebensqualität durchgreifend. Mit dem Umweltverbund (ÖV, Fuß, Rad) gibt es Verbindungen in alle Richtungen, die Durchfahrten werden beispielsweise mittels (versenkbarer) Poller geschützt. Diese Konzepte sind weltweit erfolgreich, erfordern aber ein Umdenken der bisherigen Verkehrspolitik.

Konkret ist zudem nötig, dass die „15-Minuten-Stadt“ realisiert wird (d.h. alles Wichtige ist in 15 Minuten zu Fuß erreichbar, wie Nahversorgung, angenehme Aufenthaltsbereiche). Dazu ist ein Netz an Stadtplätzen mit guter Aufenthaltsqualität und angrenzenden Geschäften, Cafés, Ladenlokalen etc. erforderlich.

Die Siedlungsstruktur muss dazu auf den Umweltverbund und nicht den MIV ausgerichtet sein. In alle Richtungen müssen gute ÖV-Achsen bestehen. Der ÖV darf nicht durch MIV beeinträchtigt werden (auch nicht im Bestand), es muss gute und kurze Fuß-/Radwege zu U-/S-Bahn, Tram und Bus geben sowie ausreichend viele und hochwertige Radabstellflächen (Bike&Ride) an U-/S-Bahn, Tram

und Express-/Metrobus. Außerdem ist ein umweltfreundlicher Liefer- und Logistikverkehr einzuplanen, u.a. ausreichend Platz und Logistikflächen, Verteilung über Lastenfahrräder und die Reduktion des Lieferverkehrs z.B. durch zentrale Concierge-Stationen im Stadtteil usw.

Der MIV ist auf das notwendige Maß zu reduzieren: keine Nordanbindung von Freiham nach Aubing/Lochhausen (sogenannte Variante 6/7), keine Autobahnzufahrt zur zentralen Achse in Freiham. An (Grund)Schulen sind Programme zur Vermeidung von Elterntaxis (u.a. Einrichtung von Elterntaxihaltestellen mit Mindestabstand zur Schule von 250m und Sperrung der Straße näher zur Schule für den MIV) einzuführen.

Die angrenzenden Stadtteile wie Obermenzing oder Moosach sind derzeit mit dem Auto schnell, jedoch nicht auf der Schiene oder mit Metro-/Expressbussen erreichbar, sprich: es fehlen die tangentialen Verbindungen. Dies erklärt die langen Fahrzeiten und den niedrigen Anteil des ÖVs. Als Sofortmaßnahme fordern wir daher, den Bus 143 zwischen S-Bahn Freiham bis Amalienburgstraße zu einem Metrobus aufzuwerten, mit gezielter Beschleunigung entlang der Strecke.

Von der S-Bahn-Station Freiham zum Bahnhof Moosach ist ein neuer Expressbus (Arbeitstitel: X81) einzurichten, der auch an der Haltestelle 'Bergsonstraße' hält, und ab der Kreuzung 'An der Langwieder Heide/Mühlackerstraße' wie der X80 fährt.

Die Fahrzeit von Freiham Richtung Pasing und Innenstadt mit der S-Bahn ist gut, die chronische Unzuverlässigkeit und das schlechte Angebot hemmen jedoch die Attraktivität. „Takt 10 bis 10 Uhr abends“ bei der S-Bahn würde ein vergleichbares Angebot zu Tram und Metrobus bedeuten. Der heutige schlechte Zustand der S-Bahn ist kein Naturgesetz. Es ergibt sich lediglich daraus, dass seit über 20 Jahren der Ausbau des S-Bahn-Systems faktisch nicht mehr erfolgt, da alle Bemühungen dem zweiten S-Bahn-Tunnel untergeordnet werden.

Im Neubaugebiet Freiham müssen endlich die Weichen für einen attraktiven ÖV gestellt werden: Zwischen den S-Bahnhöfen Freiham und Aubing muss die Aubinger Allee, wie im Bebauungsplan und Nahverkehrsplan vorgesehen, die direkte und zentrale Nord-Süd-Achse über den künftigen U-Bahnhof Freiham Zentrum bilden – mit durchgehend eigener ÖV-Spur. Diese Achse muss auf direktem Weg zu den angrenzenden S-Bahn-Stationen führen, und nicht nur über eine umwegige und zeitraubende Straßenführung. Die Blockadehaltung gegen Poller, die den direkten Bus ermöglichen, muss endlich aufgegeben werden. Dies verkürzt den Fußweg zwischen Bus und S-Bahn um je 200 Meter und erhöht die Attraktivität des ÖVs erheblich. Auf dieser zentralen Achse fährt auch der Expressbus X5 als Vorläufer der künftigen U5 von der U-Bahn Westendstraße über die Autobahn, S-Bahn Freiham bis zur S-Bahn Aubing.

Die Plätze an dieser Achse müssen attraktiv gestaltet werden und die im Nahver-

kehrsplan vorgesehene Tram muss von Anfang an berücksichtigt werden. An der Station der U5 Freiham Zentrum sollte eine vielfältig nutzbare Fläche als Mittelpunkt des Stadtteils, beispielsweise für einen Wochenmarkt, den Aufenthalt von Bürgern, Freischankflächen für die Gastronomie etc. entstehen anstelle der derzeit geplanten vierstreifigen dritten Autobahnanbindung.

Zu allen Schulen muss es auch für Kinder sichere Rad- und Fußwege geben. Der Entfall des Autobahnzubringers in Freiham Zentrum würde dies dort erheblich vereinfachen. Für den Bildungscampus an der Bodenseestraße ist ein sicherer und attraktiver Fußweg von der S-Bahn nötig, der nicht optisch von einer Schnellstraße dominiert wird.

Andreas Barth

## **Ungereimtheiten beim zukünftigen Fahrplan der S7**

Der MVV hat just zum Fahrplanwechsel im vergangenen Dezember einen Fahrplanentwurf für den S-Bahnbetrieb ab Dezember 2022 veröffentlicht. Die wesentliche Verbesserung wird sein, dass die Züge auch auf den Außenstrecken im 20-Minuten-Takt verkehren sollen. Interessant wird es auf dem südöstlichen Ast der S7 nach Kreuzstraße. Derzeit verkehren die Züge bis Aying in den Stoßzeiten alle 20 Minuten, ansonsten in einem hinkenden 20/40 Minuten-Takt. Stündlich fährt eine S-Bahn weiter bis Kreuzstraße, um den Anschluss an die ebenfalls im Stundentakt verkehrende Mangfalltal-Bahn herzustellen. Während der Stoßzeiten wird jeweils stündlich eine weitere S7 durch Auslassen von zwei Haltestellen so weit beschleunigt, dass sie – obwohl sie im Ostbahnhof 40 Minuten nach der vorherigen Bahn startet – in Kreuzstraße die zu diesen Zeiten im 30-Minuten-Takt verkehrende Mangfalltal-Bahn erreicht.

In dem ab nächsten Dezember gültigen Fahrplan soll dieses Konstrukt mit stündlich zwei bis Kreuzstraße verkehrenden S-Bahnen den ganzen Tag über beibehalten werden. Dies würde Sinn machen, wenn die Mangfalltal-Bahn ebenfalls ganztags im durchgehenden 30-Minuten-Takt verkehren würde. Offiziell wird dies derzeit nicht kommuniziert, aber der zweite Zug pro Stunde auf der S7 wäre nur durch Anschluss an einen entsprechenden Zug der Mangfalltal-Bahn zu begründen. Der Landkreis Rosenheim würde dadurch eine deutliche Verbesserung der Anbindung an München erfahren. Auf der Hauptstrecke München–Rosenheim über Grafing wird der Halbstundentakt morgens und nachmittags nur jeweils in Lastrichtung angeboten.

Günther Polz

## Gesetzesvorlage

### **Doch Bürgeraktie DB?**

Nach langen Sitzungen verschiedener Ausschüsse (für Verkehr, Wirtschaft, Finanzen, Umwelt) zeichnet sich innerhalb der Ampelkoalition eine Lösung für ein lange aufgeschobenes Projekt endlich doch noch ab. Wir erinnern uns: Lange war der Börsengang der Bahn im Gespräch. Er ist an der tatsächlichen Wirtschaftslage des Unternehmens gescheitert. Auch war die Rede von „Bürgeraktien ohne Stimmrecht“, deshalb, um zwar das finanzielle Risiko auszulagern, aber auf alle Fälle die Fahrgäste von demokratischer Mitwirkung an ihren eigenen Belangen fernzuhalten. Denn dann könnte es geschehen, dass die Bahn tatsächlich kundenfreundlich wird, und das ist auf alle Fälle zu vermeiden. Das verhindert schon die Autolobby. Fachverbände und Forschungsinstitute verweisen auf den gesamtwirtschaftlichen Schaden schon durch den Verlust an Arbeitsplätzen im Fall eines gut funktionierenden ÖV-Netzes.

Aber die Frage stellte sich offenbar auch: Wer will überhaupt diese Aktie? Steht das Unternehmen so da, dass es Interessenten gibt? Offenbar nicht. Also muss man andere Wege gehen, um sie zu vermarkten.

Jetzt sickert durch: Um die finanzielle Last vom Bund doch noch abwälzen zu können, soll die Volksaktie, und zwar jetzt mit Stimmrecht, auf sämtliche volljährigen deutschen Staatsangehörigen gleichmäßig verteilt werden. Jeder von uns erhält ungefragt einen gleich großen Anteil am Unternehmen. Es bleibt natürlich den Bürgern unbenommen, mit dieser Aktie untereinander zu handeln. Aber wir werden unaufgefordert Miteigentümer, die Aktie wird nach Verabschiedung des Gesetzes jedem Haushalt entsprechend der dazugehörigen Personenzahl über Briefpost zugestellt, vermutlich im Verlauf des Sommers.

Ein Kaufpreis wird nicht erhoben, denn mit den Schulden des Unternehmens ist die Aktie natürlich auch belastet. Es kann also durchaus der Fall eintreten, dass sie einen negativen Wert verkörpert. Über eine Kulanzregel für Bezieher von ALG II und Grundsicherung sind Gespräche im Gange.

Damit gibt die DB AG auch die Verantwortlichkeit ab und kann keine eigenen Entscheidungen mehr treffen, für die sie zur Rechenschaft zu ziehen wäre. Da es organisatorisch unmöglich ist, eine Vollversammlung so vieler Aktionäre abzuhalten, werden künftig zu anstehenden operativen Entscheidungen online-Abstimmungen durchgeführt.

Wie Verkehrsminister Wissing verlautbaren ließ, gehe es auch darum, „festzustellen, ob eine Mehrheit der Bürger überhaupt eine Bahn will. Auch eine Gesamteinstellung des Systems wäre dann denkbar, wenn die Aktie für jeden Bürger ein Verlustgeschäft würde. Aus dem Verkauf aller Vermögenswerte wie Material der Flotte und der Infrastruktur sowie der Immobilien könnten dann die

Aktionäre ihren Anteil an den Schulden refinanzieren.“

Die Opposition begrüßt diese Initiative der Bundesregierung ausnahmsweise uneingeschränkt.

Der Gesetzentwurf wird am 1. April in erster Lesung im Plenum des Bundestages behandelt und dann an die Ausschüsse zur weiteren Bearbeitung zurückverwiesen.

Michael Werner

## *Buch-Neuerscheinung zur neueren Geschichte der Bahn in Bayern*

### **Blickpunkte am Schienenstrang**

„Blickpunkte am Schienenstrang. Wie die Eisenbahn wurde, wie sie ist – in Bayern und auch anderswo“ ist der Titel des neuesten, fünften Buches von PRO BAHN-Mitglied Karl Bürger aus Walpertskirchen (<http://www.probahn-walpertskirchen.de/>).

Das Buch zeigt die Bahn in Bayern ab dem Jahr 1976, als man im Bundesverkehrsministerium vom „betriebswirtschaftlich optimalen Netz“ fabulierte, als die Eisenbahn im Verkehrsmarkt kaum noch Chancen hatte und Komfort und Service nur in den Intercitys geboten wurde. Das Buch erinnert an die roten Schienenbusse, die weit über ihre vorgesehene Nutzungszeit hinaus knatterten und an die „Silberlinge“ aus den 1960er Jahren, die erst in den 1980ern die letzten grünen Personenwagen verdrängten. Als Folge unterlassener Modernisierungen wirkte es, als sei die Bahn ein fahrendes Museum. Und diesen Eindruck unterstrichen die vielfach noch in Betrieb stehenden Formsignale, darunter sogar noch einige bayerischer Bauart. Auch diese zwar robuste, aber sehr personalintensive Sicherungstechnik dokumentiert das Buch in vielen Bildern.

Das Buch legt dar, warum der Nahverkehr auf der Schiene und Bahnstrecken in der Fläche als unrentabel galten, und dass den Bahnmanagern hierzu im Schulterschluss mit der Politik nicht mehr einfiel als: „Stilllegen!“, wodurch Strecke um Strecke, Bahnstation um Bahnstation einem Schrumpfungswahn zum Opfer fielen, ohne die wirtschaftliche Situation der Bahn auch nur ansatzweise zu verbessern. Viele Fotos des Buches sind diesen Opfern, als sie noch in Betrieb standen, gewidmet. Ebenso werden viele längst abgebrochene Bahnhofsgebäude dokumentiert – nicht aus Nostalgieschwelgerei, sondern um zu zeigen, wie die Eisenbahn in der Zeit aussah, in der große Kreise der Politik und der Bevölkerung der Auffassung waren, man könne auf dieses vorgeblich überkommene Verkehrsmittel verzichten. Der Autor legt auch dar, was geschehen muss, dass sich eine moderne Eisenbahn im Verkehrsmarkt behaupten kann und wieder zu einem Verkehrsmittel für breite Schichten wird, warum es unverzichtbar ist, dass

eine Bahn mit Zukunft eine zeitgemäße und leistungsfähige Infrastruktur benötigt und ebenso den Kundenbedürfnissen gerecht werdende Verkehrsstationen und Fahrzeuge, was keineswegs im Widerspruch dazu steht, historische Bausubstanz in den Bahnhöfen zu erhalten.

Während die ersten vier Bücher des Autors einzelne Bahnstrecken und ihre Nebenstrecken in Südostbayern zum Thema haben, wird von dem neuen Buch eine größere Region abgedeckt. So gibt es nicht nur ein Kapitel zur Wasserburger Stadtstrecke sondern z.B. auch ein Kapitel „Stückwerk Werdenfelsbahn“.

Das Buch im A4-Format enthält 655 meist noch nicht veröffentlichte Bilder. Abgerundet wird das Werk durch abgedruckte Fahrplantabellen. Trotz seines Umfangs von 303 Seiten und der zahlreichen Bilder kostet das Buch nur 39,90 € (ISBN 978-3-00-071849-6). Das Buch kann per E-Mail oder telefonisch beim Verfasser bestellt werden (karl-buerger@t-online.de, Tel. 08122/3597) und ist ab Mai auch im Buchhandel erhältlich (<https://bahnbuch.de/blickpunkte-am-schienenstrang>).

Renate Forkel

*Barrierefreiheit nicht verbauen*

## **Münchner Tram zukunftsfest machen**

Der Arbeitskreis Attraktiver Nahverkehr (AAN) im Münchner Forum, der Behindertenbeirat und der Fahrgastverband PRO BAHN haben die Stadt München gemeinsam aufgefordert, das Tramnetz für moderne 2,65 m breite Fahrzeuge zu ertüchtigen, so wie es sich bereits in vielen anderen Städten bewährt hat. Dies bietet für die Bürger viele Vorteile. Die Chance, beim jetzt startenden Ausbau des Tramnetzes dies von Anfang an zu berücksichtigen, muss genutzt werden und entspricht auch der einstimmigen Forderung des MVV-Fahrgastbeirates. Ebenso muss die Barrierefreiheit der Haltestellen deutlich verbessert werden. Der Platz dafür entsteht laut Koalitionsvertrag durch Umverteilung des Straßenraums zugunsten des Umweltverbunds (Fuß-, Rad- und öffentlichem Verkehr) und der Aufenthaltsqualität.

2,65 m breite Trambahnen haben innen deutlich mehr Platz und weniger verbaute Gänge. Trambahnfahren wird damit angenehmer. Breitere Trambahnen bieten zudem mehr Platz für eine barrierefreie Ausstattung. Allerdings ist der Ein- und Ausstieg nur dann barrierefrei, wenn die entsprechenden Vorrichtungen – Hublift und barrierefreier Ausbau der Haltestellen – endlich aufeinander abgestimmt sind. Dies ist bisher in München nicht gegeben. Die Ziele im Nahverkehrsplan geben auch nur Anlass zu eingeschränkter Hoffnung - es dauert Jahre bis in München diese Forderung in die Praxis umgesetzt ist.

Außerdem wären 2,65m breite Trams schneller und pünktlicher: Ein- und Aussteigen geht zügiger, und die Fahrgäste können sich besser im Innenraum verteilen. Die höhere Kapazität macht den ÖV attraktiver, senkt die Betriebskosten und entlastet die Kreuzungen. Damit können die Ampelphasen für Radfahrer und Fußgänger im Vergleich zu heute verlängert werden. Die 2,65m-Tram geht nicht zu Lasten von Rad- oder Fußverkehr, sondern hilft vielmehr auch diesen. Wichtig dafür ist die konsequente Umverteilung des Straßenraums wie im Koalitionsvertrag vereinbart. Dies führt zu einer für die Bürger attraktiven Stadt, und hilft auch beim Ziel „Vision Zero“ (keine Verkehrstoten).

Der schrittweise Umbau des bestehenden Tramnetzes auf 2,65 m sollte konsequenterweise bei der regulären Gleiserneuerung erfolgen. Im Moment ist es daher das Wichtigste, bei neuen Maßnahmen die Fahrzeugbreite von 2,65 m sowie die Anforderungen der Barrierefreiheit zu berücksichtigen. Werden die neuen Betriebshöfe und neuen Strecken von vorneherein entsprechend geplant, so vermeidet dies späteren Aufwand. Das gilt auch bei grundlegenden Umbauten von Knotenpunkten. Die Umstellung einzelner Linien erfolgt dann schrittweise. Die Erfahrungen aus Karlsruhe, Kassel, Bremen und anderen Städten zeigen, dass der Umbau so gut durchführbar ist. Beim Umbau der Straßen sind auch die Belange von Fußgängern und Fahrradfahrern wichtig. Auch der ÖPNV wird dafür an manchen Orten Kompromisse eingehen müssen, um das gemeinsame Ziel zu erreichen: den Umweltverbund insgesamt zu stärken.

Andreas Barth

---

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.

---

## **PRO BAHN in den sozialen Medien:**

<https://www.facebook.com/pro.bahn/>, [https://twitter.com/PRO\\_BAHN](https://twitter.com/PRO_BAHN)

<https://www.linkedin.com/company/fahrgastverband-pro-bahn>

[https://www.instagram.com/pro\\_bahn\\_oberbayern/](https://www.instagram.com/pro_bahn_oberbayern/)

---

## Termine anderer Veranstalter

- Mi. 06.04. 18:30 Uhr; Vsl. **Verkehrsforum Berchtesgadener Land und Rupertiwinkel**; Weitere Informationen und Art der Veranstaltung (Online oder Präsenz) kurzfristig unter Videokonferenz, Verbindungsdaten und Informationen siehe <https://verkehrsforum-bgl.de/>
- So. 17.04., Mo. 18.04.; Obing(14:00, 16:15 Uhr) / Bad Endorf(14:55, 17:05 Uhr); **Osterhasenexpress beim LEO**; Anmeldung erforderlich; Info und Anmeldung: <https://chiemgauer-lokalbahn.com/events/event/osterhasen-express/>, 0151/6779 4888 (nach 18 Uhr).

## PRO BAHN-Termine

- Fr. 01.04. 19 Uhr; Videokonferenz; **PRO BAHN Treff Region München**: Schwerpunktthema „Machbarkeitsstudien 2023 aus dem Planungsprogramm“; Info und Einwahldaten: [muenchen@pro-bahn.de](mailto:muenchen@pro-bahn.de)
- Mi. 06.04. 19 Uhr; Videokonferenz; **PRO BAHN Treff Oberbayern**; Info zu Einwahldaten: [oberbayern@pro-bahn.de](mailto:oberbayern@pro-bahn.de)
- Mi. 20.04. 19 Uhr; Videokonferenz; **PRO BAHN Treff Oberbayern**; Info zu Einwahldaten: [oberbayern@pro-bahn.de](mailto:oberbayern@pro-bahn.de)
- Mo.25.04. 19:30 Uhr; Videokonferenz; **PRO BAHN Treff Augsburg**: Britta Salzmann, Geschäftsführerin Mobility Inside: „Mobility Inside“; 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. 04.05. 19 Uhr; Videokonferenz; **PRO BAHN Treff Oberbayern**; Info zu Einwahldaten: [oberbayern@pro-bahn.de](mailto:oberbayern@pro-bahn.de)
- Fr. 06.05. 19 Uhr; **PRO BAHN Treff Region München**, Videokonferenz; Info und Einwahldaten: [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>.
  - Ob der Stammtisch in München am 27. April stattfinden kann, ist derzeit noch nicht gesichert, wird aber angestrebt. Kurzfristige Information unter [https://www.pro-bahn.de/bayern/termin\\_zeigen.php?app=obb](https://www.pro-bahn.de/bayern/termin_zeigen.php?app=obb).

---

Bitte unterstützen Sie die Arbeit von PRO BAHN durch Ihre Mitgliedschaft

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