

PRO BAHN *Post*

Rundbrief von PRO BAHN Oberbayern

Juni 2022



Wuppertal war in diesem Jahr Tagungsort des Bundesverbandstages und vor 41 Jahren der Gründungsort von PRO BAHN. Die bekannte Schwebebahn ist ein Verkehrsmittel, das nicht nur bei ÖPNV-Interessierten ein beliebtes Fotomotiv ist. Bild: Norbert Moy

- Kurznachrichten – *Seite 2*
- Dunkle Wolken über der ABS 38 – *Seite 3*
- 9-Euro-Ticket: Entlastung – aber nicht für Alle? – *Seite 5*
- PRO BAHN Bundesverbandstag in Wuppertal – *Seite 6*
- Reaktivierungen in Nordrhein-Westfalen – *Seite 9*
- 9-Euro-Ticket: Billig – Billiger ... – *Seite 11*

Kurznachrichten

Diskussion zum Stadtentwicklungsgebiet im Münchner Nordosten (SEM)

Im Stadtentwicklungsgebiet im Münchner Nordosten (SEM) sollen Wohnungen für 30.000 Einwohner gebaut werden. In einem gemeinsamen Termin mit den Arbeitskreisen SEM und Attraktiver Nahverkehr (AAN) des Münchner Forums wollen wir die Abhängigkeiten und Auswirkungen zwischen Verkehrs- und Siedlungsplanung diskutieren und Ideen und Vorschläge dazu erarbeiten. Der Termin findet digital statt am Mittwoch, 29. Juni ab 18.30 Uhr. Infos zur Anmeldung und zu den Einwahldaten werden noch auf den Terminseiten im Internet unter https://www.pro-bahn.de/bayern/termin_zeigen.php?app=obb veröffentlicht.

Grenzkontrollen machen grenzüberschreitende Zugreisen unplanbar

PRO BAHN Bayern wehrt sich in einer Pressemitteilung gegen die Praxis, Züge an Grenzbahnhöfen aufzuhalten, um anlasslose Personenkontrollen durchzuführen (https://www.pro-bahn.de/bayern/presse_show_bayern.php?id=1096). Jahrzehntlang war es erfolgreiche Praxis, an innereuropäischen Grenzen die Kontrollen im fahrenden Zug durchzuführen. Mit dem Schengener Abkommen wurden die Verfahren weiter vereinfacht. Der jetzt praktizierte und von der Politik hingenommene Rückschritt gefährdet das gesamte Fahrplangefüge internationaler Zugverbindungen. Das Unvermögen oder der Unwillen von Politik und Behörden, Grenzkontrollen unter Einhaltung des Fahrplans durchzuführen, wirft kein gutes Licht auf die sogenannten Bekenntnisse zu Europa, die auch in Bayern immer zu hören sind.

Mit dem Bayerwaldticket nach Böhmen

Das Bayerwaldticket im Bayerischen Wald ist zwar nicht ganz so günstig wie das 9-Euro-Ticket, dafür gilt es ab diesem Jahr auch nach Tschechien hinein (<https://www.bayerwald-ticket.com/>). Noch besser haben es Urlauber in Unterkunftsarten mit GUTi-Gästekarte, bei denen diese Leistungen im Übernachtungspreis inbegriffen sind. Erreichbar per Bahn sind beispielsweise Klatovy und Domažlice. Außerdem können viele Buslinien, einschließlich einiger Saisonbusse im Nationalpark Sumava benutzt werden.

PRO BAHN kritisiert Änderungen bei der DB-Internet-Auskunft

Die Deutsche Bahn hat vor einigen Wochen ihre Reiseauskunft im Internet modernisiert. Dabei sind einige wichtige Funktionen entfallen. So wurde die Kartendarstellung entfernt, die gerade bei Umsteigeverbindungen hilfreich war, und die Darstellung der Preise verfügbarer Angebote folgt nun einer Logik, die vielen Reisenden nicht entgegenkommt. In einer Pressemitteilung hat PRO BAHN kritisiert, dass die DB das Auskunfts- und Buchungsportal im Internet immer stärker

am Fahrkartenvertrieb ausrichtet und die Informationen für Fahrgäste dabei zu kurz kommen (https://www.pro-bahn.de/presse/pm_bv_show.php?id=444).

„Rosi“ fährt am Chiemsee

Mit viel Vorschusslorbeeren ist zwischen Rosenheim und Chiemsee der neue On-Demand-Service „Rosi“ gestartet (<http://www.rosi-mobil.de/>). Natürlich braucht man eine spezielle App und natürlich gibt es spezielle Fahrpreise. Eine Übersicht über vorhandene On-Demand-Verkehre scheint nicht zu existieren, die Szene ist insgesamt intransparent. In Oberbayern gibt es beispielsweise noch Omobi in Murnau, während der Münchner Isartiger suspendiert wurde. Wünschenswert wäre, wenn bundesweite Auskunftssysteme zumindest Hinweise geben könnten, wie man mobil vor Ort weiterkommt. Gerade in touristisch orientierten Gebieten wäre dies hilfreich.

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.

Dunkle Wolken über der ABS 38

Ziel für die Fertigstellung der gesamten ABS 38 München–Mühldorf–Freilassing war laut DB Netz AG bislang das Jahr 2030. Auf einer Pressekonferenz vom 21. März 2022 gab die DB nunmehr bekannt, dass sich die Fertigstellung um mehrere Jahre verzögern werde, ein neuer Termin könne nicht genannt werden. Als Grund wurden neben einer vom Bundesverkehrsministerium verlangten Planungsänderung im Bereich Weidenbach die Anforderungen durch das Maßnahmenmengesetzvorbereitungsgesetz (MgvG) genannt.

Damit hat es Folgendes auf sich: Herkömmlich erfolgt auch die Genehmigung von Bahnbauprojekten durch einen Planfeststellungsbeschluss der zuständigen Behörde, also durch einen Verwaltungsakt. Durch das MgvG vom 22. März 2020 (BGBl. I S. 640) wurde für bestimmte darin genannte Verkehrsprojekte, darunter die ABS 38, geregelt, dass sie durch vom Bundestag zu erlassendes Maßnahmenmengesetz zugelassen werden können. Hierdurch sollte eine Beschleunigung der Planungsverfahren erreicht werden, weil ein Bundesgesetz anders als ein Verwaltungsakt, der von Betroffenen vor dem zuständigen Verwaltungsgericht angefochten werden kann, nur mit der an strenge Voraussetzungen (Behauptung einer Grundrechtsverletzung) gebundenen Verfassungsbeschwerde vor dem Bundesverfassungsgericht angegriffen werden kann.

Zum Ausgleich für den Ausschluss des Rechtswegs zu den Verwaltungsgerichten sieht das MgvG für das jeweilige Maßnahmenmengesetz vorbereitende Verfahren eine frühzeitige und intensive Bürgerbeteiligung vor. Im Fall der ABS 38 zeigt sich insoweit nunmehr schon als erster negativer Effekt des MgvG, dass

das Planungsverfahren wesentlich länger dauern wird als nach herkömmlichem Planungsrecht, also von einer Beschleunigung nicht die Rede sein kann.

Das MgvG begegnet darüber hinaus aber auch grundsätzlichen Bedenken: Nachdem die ABS 38 wohl eines der ersten Vorhaben sein wird, das mittels Maßnahmengesetzen zugelassen werden wird, ist mit an Sicherheit grenzender Wahrscheinlichkeit davon auszugehen, dass interessierte Kreise die Überprüfung durch das Bundesverfassungsgericht anstrengen werden.

Das Bundesverfassungsgericht hat zwar Mitte der 1990er Jahre diese Konstruktion im Zusammenhang mit den Verkehrsprojekten „Deutsche Einheit“ für zulässig erachtet. Allerdings sind seither über 25 Jahre ins Land gegangen, in denen sich insbesondere auch die Rechtsetzung der EU in Richtung umfassender Teilhabe der Bürgerinnen und Bürger und deren Zugang zu den Gerichten deutlich weiterentwickelt hat. So besteht die reale Gefahr, dass etwaige Maßnahmengesetze vor dem Bundesverfassungsgericht bzw. dem Europäischen Gerichtshof keinen Bestand haben werden. Dies würde die ABS 38 um weitere Jahre zurückwerfen und wäre ein immenser Schaden für die gesamte Region Südostbayern.

Die Bemühungen der DB, die ABS 38 insbesondere im Hinblick auf die im Abschnitt München–Mühldorf teilweise schon relativ weit fortgeschrittenen Planungsverfahren nach herkömmlichem Recht weiter zu planen, waren bislang vergeblich.

Diverse Verkehrsinitiativen wie PRO BAHN Inn-Salzach, der Kundenbeirat der Südostbayernbahn und das Verkehrsforum Berchtesgadener Land und Rupertiwinkel fordern deshalb, im Interesse einer frühestmöglichen Realisierung der ABS 38 alles zu unternehmen, um auf politischem Wege eine Aufhebung des seine Ziele voraussichtlich völlig verfehlenden MgvG, zumindest aber eine Herausnahme der ABS 38 aus diesem Gesetz zu erreichen, anstatt sie zum Versuchskaninchen zu machen.

Abgesehen von den zeitlichen Verzögerungen droht im südlichen Abschnitt von Tüßling bis Freilassing sogar das völlige Scheitern der ABS 38. Bürgerinitiativen insbesondere in den Gemeinden Fridolfing und Kirchanschöring bekämpfen die ABS 38 nicht nur durch unrealistische Forderungen wie Untertunnelungen im flachen Gelände, sondern auch mit dem Argument, dass statt eines Ausbaus zwischen Mühldorf und Freilassing (mit Fortführung über Salzburg Richtung Wien und Tauernbahn) ein Ausbau zwischen Mühldorf und Simbach (mit Fortführung über Braunau Richtung Linz) wegen der auf deutscher Seite kürzeren Strecke wirtschaftlicher sei.

Es besteht die Gefahr, dass wegen des massiven örtlichen Widerstands und wegen knapper werdender Finanzmittel nach der anstehenden Überprüfung des Bundesverkehrswegeplans statt des derzeit geplanten Ausbaus sowohl der Strecke Mühldorf–Freilassing (zweigleisig und elektrifiziert) als auch der Strecke

Mühdorf-Simbach (eingleisig elektrifiziert mit zusätzlichem Kreuzungsbahnhof Julbach) tatsächlich nur letzterer Ausbau realisiert wird. Damit wäre nicht nur der Knoten Salzburg zu einem erheblichen Teil vom Fernverkehr abgehängt, sondern auch eine wesentliche Attraktivierung des Schienenpersonennahverkehrs im bayerischen Einzugsbereich von Salzburg nicht mehr möglich.

Wilhelm Mack

9-Euro-Ticket: Entlastung – aber nicht für Alle?

Das 9-Euro-Ticket kommt – von den einen euphorisch herbeigesehnt, von anderen eher mit Bangen erwartet. Zwei Ziele verfolgt die Aktion der Bundesregierung: Zum einen soll es die Bürger von den Kosten für die Mobilität entlasten, vor allem aber auch einen Anreiz geben, auf den Öffentlichen Verkehr umzusteigen. PRO BAHN kann beide Ziele voll unterstützen. Betrachtet man die Umsetzung aber genauer, kommen immer mehr Fragen auf und mit diesen Fragen auch die Erkenntnis, dass „gut gemeint“ nicht unbedingt auch „gut gemacht“ sein muss. Der Hinweis von PRO BAHN auf mögliche Probleme mit der Fahrradbeförderung auf den klassischen Ausflugsrouten löste dann sogar einen Shitstorm gegen PRO BAHN aus. In einer Stellungnahme fordert PRO BAHN ein proaktives Handeln der Verantwortlichen, um ein Chaos auf manchen Strecken zu verhindern. (https://www.pro-bahn.de/presse/pm_bv_show.php?id=445).

An dieser Stelle sei aber noch auf einen anderen Aspekt hingewiesen: Das 9-Euro-Ticket ist eigentlich ja nur ein Zugeständnis des Bundesverkehrsministers an die Grünen, um einen Tankrabatt für Autofahrer durchzusetzen. Tatsächlich profitieren vom Tankrabatt alle Autofahrer, egal ob bedürftig oder Besitzer eines energiefressenden SUV, auch unabhängig davon, ob man den Rabatt für den Weg zur Arbeit oder für die Freizeit nutzt. Bei den „Öffi-Fahrern“ sieht das anders aus: Hier werden bestimmte Kundengruppen von der Entlastung ausgeschlossen: Alle Bahnpendler mit einer Zeitkarte, die die Nutzung eines Fernverkehrsprodukts auf der Gesamtstrecke oder nur auf Teilstrecken beinhaltet oder die alternativ die Nutzung von Nah- und Fernverkehrszügen ermöglicht, bekommen nicht einmal für den Nahverkehrsanteil eine Ermäßigung. Auf Anfrage von PRO BAHN erklärt die Deutschlandtarifverbund GmbH, dass ihr Aufsichtsrat – wohl auf Drängen von DB Fernverkehr – diesem Kundenkreis keine Ermäßigung zugestehen will, allenfalls aber ein Sonderkündigungsrecht für ihre Zeitkarte einräumen wird.

Es mag vielleicht ein Jammern auf hohem Niveau sein: Aber gerade die Bahnkunden, die über weite Strecken pendeln müssen und dies auch mit Fernverkehrszügen tun (müssen), wären eine zentrale Zielgruppe für eine Entlastung. Gerade in Oberbayern können aufgrund der prekären Wohnungssituation viele Bürger nicht mehr nah am Arbeitsplatz wohnen und nehmen für ihren Lebensunterhalt lange Wege in Kauf. Es besteht aber die Hoffnung, dass die Debatte

um das 9-Euro-Ticket die Politik zum Nachdenken über ihren Umgang mit den Fahrgästen anregen wird. Wie wäre es denn zum Beispiel mit einem einfachen und günstigen Klimaticket nach österreichischem Vorbild? Wenn wir im September nur wieder zum alten Zustand zurückkehren sollten, dann hatten wir ein tolles Strohfeuer für drei Monate und wir kehren am Ende nur noch die Asche zusammen.

Norbert Moy

Schwebebahn, Fahrgastpreise, Wasserstoffbus, Batterie-O-Bus

PRO BAHN Bundesverbandstag in Wuppertal

PRO BAHN wurde 1981 in Wuppertal gegründet und eigentlich sollte der PRO BAHN Bundesverbandstag (BVT) – das Gremium, auf dem die Delegierten der Landesverbände z.B. den Bundesvorstand wählen oder über Satzungsänderungen beschließen – zum 40-Jährigen Gründungsjubiläum in Wuppertal stattfinden. Wegen Corona hat sich dies jedoch um ein Jahr verschoben. Somit fand erst der BVT 2022 am Samstag, dem 21. Mai in Wuppertal statt.

Eingerahmt wurde der diesjährige Bundesverbandstag durch zwei Exkursionen. Die erste Exkursion am Nachmittag des Vortags führte zum Betriebshof der Wasserstoffbusse der Wuppertaler Stadtwerke (WSW), die seit zwei Jahren Wasserstoffbusse im Regelbetrieb betreiben. Der Wasserstoff für die derzeit 20 Busse wird von den WSW selber aus Abwärme und überschüssigem Strom produziert. Die sehr gute Kostendeckung kann jedoch derzeit nur aufgrund von Subventionen der Wasserstofftechnologie erreicht werden.

Auch 2022 wurden am Vorabend des Bundesverbandstages im Rahmen eines Festabends Personen und Organisationen, die sich für die Belange der Fahrgäste besonders eingesetzt haben, durch PRO BAHN mit dem Fahrgastpreis ausgezeichnet (https://www.pro-bahn.de/fahrgastpreis/fg_2022.html).

Das Kompetenzzentrum ITF NRW (Integraler Taktfahrplan NRW) wurde für seinen Einsatz für die Integration von NRW-Takt und Deutschlandtakt mit dem Preis „Den Deutschlandtakt in die Länder tragen“ ausgezeichnet. Während die meisten Bundesländer sich nicht weiter um den Deutschlandtakt kümmern oder sogar dagegen agieren, wurde in Nordrhein-Westfalen ein auf dem Deutschlandtakt aufbauender Fahrplan entwickelt.

Der Preis „Resiliente Strukturen für die Eifel erhalten“ wurde an den Eifelquerbahn e.V. für den Einsatz zur Reaktivierung der Eifelquerbahn Kaiseresch-Gerolstein verliehen. Die Strecke wurde zwar nach der Hochwasserkatastrophe zur Bergung von in Gerolstein gestrandeten Fahrzeugen genutzt, jedoch anschließend wieder gesperrt. Der Verein hat es im ehrenamtlichen Einsatz ge-

schafft, dass derzeit eine Machbarkeitsstudie erstellt wird. Auch konnte die Ablehnung der Anliegergemeinden gegen die Reaktivierungen gedreht werden. Derzeit kämpft der Verband um ein Betretungsrecht der Strecke, um diese besser begutachten oder Freischnitte ausführen zu können.

Den Landes-Fahrgastpreis mit dem Motto „Ehemalige Industriebahnen für den Personenverkehr nachhaltig nutzen“ erhielt die Stadt Kamp-Lintfort und ihr Oberbürgermeister Prof. Dr. Christoph Landscheidt. Auf dem Gelände einer stillgelegten Zeche wurde 2020 die Landesgartenschau abgehalten. Dies nutzte die Stadt, um sich erfolgreich für einen Probetrieb auf der Zechenbahn zwischen Kamp-Lintfort und Duisburg einzusetzen. Derzeit bemüht sich die Stadt um einen dauerhaften Betrieb der Strecke.



*Verleihung des Fahrgastpreises an den Eifelquerbahn e.V., v.l.n.r. Chr. Zacher, J. Wießner, N. Wand (Eifelquerbahn e.V.). Bild: J. Bruchertseifer
Sonderfahrt mit dem Batterie-Oberleitungs-Bus. Bild: N. Moy*

Am Samstagmorgen wurde von einem Aktiven des örtlichen PRO BAHN Regionalverbands eine kleine Stadtführung unter ÖPNV-Gesichtspunkten durch die Innenstadt von Wuppertal-Elberfeld angeboten. Der Weg führte zunächst zum Wupperbogen mit Besichtigung der Schwebebahn-Station „Kluse“, deren Technikraum bei dem Sommerhochwasser 2021 beschädigt worden war. Anschließend ging es durch die historische Geschäftsstraße „Hofaue“ mit ihren mittlerweile umgenutzten Textil-Handelshäusern (auch der BVT 2022 fand in einem dieser Gebäude statt) zum Schwebebahnhof am Hauptbahnhof. Dieser ist als einzige Station nicht in das Fahrgerüst eingehängt, sondern nachträglich darum herum gebaut. Bei der Sanierung im Jahr 2000 mussten daher die Gerüstteile zerlegt und aus dem Gebäude herausgezogen bzw. wieder eingebaut werden.

Mit der Umgestaltung des Bereichs Döppersberg vor dem Hauptbahnhof wurde die historische oberirdische Fußwege- und Sichtbeziehung aus der Stadt zum

Empfangsgebäude, die vorher durch die Bundesstraße 7 versperrt worden war, wieder hergestellt. Die B7 wurde dafür in einem Trog tiefer gelegt. Gelungen ist die Neugestaltung der Eingangshalle des Bahnhofs mit ihren Tageslicht-Linsen und Säulen in „Mikado“-Optik. Negativ fällt allerdings auf, dass bei diesem Gemeinschaftsprojekt offenbar nur die Stadt in größerem Umfang investiert hat. Am Bahnsteig 1 hängt immer noch ein altes Werbebanner, auf dem Baumaßnahmen in Höhe von gerade acht Millionen Euro bis 2018 (!) angekündigt werden. Aber der gesamte Bereich wirkt so, als sei nicht einmal dieser Betrag vollständig verausgabt worden.

Der neue ZOB ist zwar optisch ansprechend, die Anbindung ist jedoch völlig unzureichend. Trotz seiner Größe verfügt der ZOB nur über eine einzige Zu- und Abfahrt über mehrere im wesentlichen unkoordinierte Ampeln. Die vor dem Umbau vorhandenen Busspuren wurden sämtlich aufgehoben. Der PRO BAHN Regionalverband Bergisches Land hat für die betrieblichen Mehraufwendungen durch Fahrzeitverlängerungen einen Betrag von 2,5 bis 3 Millionen Euro ermittelt. Bereits während der Planungsphase hat PRO BAHN auf diese absehbaren Missstände hingewiesen. Eine von PRO BAHN vorgeschlagene Seilbahn vom Hauptbahnhof zum oberhalb gelegenen Universitätsgelände wurde trotz breiter Akzeptanz in einem Bürgergutachten und einem hohen Nutzen-Kosten-Verhältnis dann doch in einer Bürgerbefragung abgelehnt. Insgesamt haben wir also eine Lösung vorgefunden, die städtebaulich durchaus gefällt, aber ÖPNV-seitig einen erheblichen Korrekturbedarf aufweist.

Auf dem eigentlichen Bundesverbandstag am Nachmittag des 21. Mai konnten den Berichten des Vorstands, des Ehrenvorsitzenden, der Fachreferate, des Schiedsgerichtsvorsitzenden, sowie dem Bericht aus dem europäischen Fahrgastverband breiter Raum gegeben werden. Erfreulich ist das Medienecho, mit durchschnittlich 5,81 Artikeln pro Tag, in denen PRO BAHN zitiert wird oder Erwähnung findet. Hier liegt PRO BAHN z.B. deutlich vor dem VDC. Die Mitglieder des Bundesvorstands sowie die der Bundesebene angeschlossenen Fachreferenten haben immer wieder mit Vertretern der Politik und den Verkehrsunternehmen Gespräche geführt, unsere Positionen erklärt und Forderungen gestellt. Die notwendigen Unterlagen zur Verlegung des Vereinssitzes nach München und die auf dem letzten BVT beschlossenen Satzungsänderungen wurden zwar bereits Anfang des Jahres beim Registergericht eingereicht, es gab jedoch noch keinen Bescheid. Als einziger formaler Punkt zur Abstimmung stand die Entlastung des Vorstands nach dem Bericht der Kassenprüfer an. In der Abstimmung wurde der Bundesvorstand mit großer Mehrheit entlastet. Unter dem Tagesordnungspunkt Best Practice Sharing / Erfahrungsaustausch stellte Peter Simon Bredemeier als Beispiel zur Nutzung von DB-OpenData eine Auswertung der Verfügbarkeit der Aufzüge von DB Station&Service vor. Im Resolutionsvorschlag mit dem Titel „Koalitionsvertrag erfüllen“ wird das Schönrechnen der Investitionsmittel für die Schiene im Vergleich zur Straße kritisiert und die Bundesregierung aufgefordert,

auch tatsächlich mehr in die Schiene zu investieren und die Regionalisierungsmittel zu erhöhen.

Zum Abschluss gab es am Sonntag noch eine Exkursion mit dem Batterie-Oberleitungs-Bus (BOB). Die meisten Teilnehmer nutzten die Gelegenheit, mit der Schwebbahn zum Startpunkt in Wuppertal-Vohwinkel zu fahren. Am Vohwinkeler DB-Bahnhof konnte man den BOB schon als Solowagen im Linienverkehr auf der Linie 683 sehen. Diese Linie wurde dann auch auf der Sonderfahrt mit einem Gelenkbus abgefahren. An der Schwebbahn erreicht der Bus die Oberleitung und fährt die Bügel hoch. So geht es dann durch das Solinger Stadtzentrum am S-Bahn-Haltepunkt Solingen Mitte vorbei. Danach führt die Strecke landschaftlich recht schön nach Solingen-Burg wieder ins Wuppertal hinab. An der Station Burg Seilbahn trennt sich der Bus wieder von der Oberleitung. Durch den Ort mit vielen schieferverkleideten und Fachwerkhäusern fährt man dann zur Endhaltestelle am ehemaligen Burger Bahnhof. Auf der Rückfahrt wurde noch einmal an der Wupperbrücke gehalten, damit die berühmte Obus-Drehscheibe angeschaut werden konnte, die heute nur noch für Sonder- und Museumsfahrten benutzt wird. Unsere Sonderfahrt endete in Solingen Mitte, wo man Richtung Wuppertal oder Solingen Hbf (früher mal „Ohligs“) auf die dieselbetriebene S7 umsteigen konnte.

Zum Abschluss sei noch allen Organisatoren vor Ort und beim Bundesvorstand für den gelungenen BVT und das Rahmenprogramm gedankt.

Renate Forkel

Reaktivierungen und Elektrifizierungsmaßnahmen in Nordrhein-Westfalen

Reaktivierungen in Bayern verlaufen sehr schleppend, und bei den Strecken, die zur Reaktivierung in Frage kommen, z.B. Landsberg–Schongau oder die Ilztalbahn Passau–Freyung, wird mehr verzögert als gehandelt.

Dass es auch anders gehen kann, beweist das Beispiel Nordrhein-Westfalen. Hierzulande herrscht eher die Auffassung, die Einwohner in Nordrhein-Westfalen sind die bedauernswerten Menschen aus Norddeutschland, die offensichtlich nur durch die Mittel aus dem Länderfinanzausgleich überleben können. Aber es lohnt doch ein Blick nach Nordrhein-Westfalen. Im Gegensatz zu Bayern ist Zaudern und Zögern nicht das Hauptaugenmerk, sondern es tut sich etwas, auch wenn dort sicher einiges auch schneller gehen könnte.

Das möchte ich an ein paar Beispielen erläutern. Zum einen gelingt auch die Elektrifizierung. Hier möchte ich das Beispiel Wesel–Bocholt betrachten. Die Strecke Wesel–Bocholt hat von der Lage Ähnlichkeit mit der Strecke Weilheim–

Schongau, Weilheim ist 52 km von der bayrischen Landeshauptstadt entfernt, Wesel ist 58 km von der Landeshauptstadt Düsseldorf entfernt. Im Rheinland wurde entschieden, dass der Bocholter Ast elektrifiziert werden muss, um von Bocholt attraktive Verbindungen nach Düsseldorf zu schaffen. Die Elektrifizierung dieser eingleisigen Stichstrecke wurde 2021/22 realisiert, seit dem 1. Februar gibt es durchgehende Züge von Düsseldorf nach Bocholt, die in Wesel getrennt werden (der vordere Teil fährt über Emmerich in die Niederlande, der hintere Teil fährt nach Bocholt). Wann die Strecke von Weilheim nach Schongau elektrifiziert wird, ist leider derzeit noch nicht bekannt.

2019 und 2020 wurden in Nordrhein-Westfalen insgesamt drei Strecken für den Personenverkehr wiedereröffnet, und zwar Düren–Euskirchen, Gladbeck West–Recklinghausen und Mettmann–Wuppertal Hbf. Bei allen drei Strecken handelt es sich um Lückenschlüsse, wobei zunächst die Reaktivierung erfolgte und danach die Ertüchtigung der Strecke. Bei der Strecke Gladbeck West–Recklinghausen erfolgt noch die Wiedereröffnung der Zwischenbahnhöfe, bei der Regionalbahn Kaarster See–Mettmann–Wuppertal die Elektrifizierung und bei Düren–Euskirchen die Einführung des Stundentaktes.

Weitere Wiedereröffnungen (zum Teil mit Neubauanteil) sind in der Pipeline (z.B. Walsumbahn, Duisburg–Duisburg-Wedau–Düsseldorf und Rheinkamp–Kamp-Lintfort). Und das alles erfolgt ohne jahrelange ehrenamtliche Tätigkeit, die trotzdem wenig Perspektive auf Wiedereröffnung eines Regelbetriebes hat.

Sicherlich lässt sich Nordrhein-Westfalen als dicht besiedeltes Flächenland nicht ohne Weiteres mit Bayern vergleichen. Und einige der Strecken, die jetzt wiedereröffnet werden, hätten nie stillgelegt werden dürfen (z. B. Gladbeck West–Recklinghausen oder Duisburg–Düsseldorf über Duisburg-Wedau), auch führen die meisten der Strecken durch dicht besiedelte Gebiete. Aber der Lückenschluss Euskirchen–Düren ist von der Struktur vergleichbar mit Schongau–Landsberg und da stellt sich doch die Frage: Warum ist ein Lückenschluss im Rheinland möglich und in Bayern in weiter Ferne? Und es besteht eine hohe Wahrscheinlichkeit, dass die Strecke nach Kamp-Lintfort (mit einem kleinen Neubauanteil) eher eröffnet wird als die S-Bahn-Verlängerung nach Geretsried (diese Strecken sind auch vergleichbar).

Kenner der Materie behaupten, die kommunalen Zweckverbände in Nordrhein-Westfalen, die die Streckenreaktivierungen voranbringen, agieren flexibler und entscheidungsfreudiger als die BEG. Die Hoffnung stirbt zuletzt, dass sich das einmal ändern könnte.

Frank Lipke

Leserbrief / Kommentar

9-Euro-Ticket: Billig – Billiger ...

Nach gut 30 Jahren PRO BAHN kann ich der grassierenden Schnäppchenjagd immer weniger abgewinnen. Es entsteht die populistische aber völlig falsche Vorstellung, qualifizierten ÖV gebe es (fast) geschenkt. Schon mal überlegt, was das so alles kostet, täglich zwischen Flensburg und Alpenrand Bahnen und Busse aus dem Depot zu holen, gar noch im Deutschland-Takt?

Kein Wettbewerb im Fernverkehr: Mit durch Regionalisierungsmittel gestützten Dumpingpreisen können Konkurrenten der DB kaum mithalten, das ist entscheidend für die Monopolstellung des Marktführers. Konkurrenz zum Mittelstreckenverkehr: Wie das Schöne Wochenend-Ticket dem Interregio, so dürfte jetzt bald dem ohnehin etwas stiefmütterlich behandelten IC das 9-Euro-Ticket den Garaus machen.

Warum und wovor muss man „Sahnstrecken“ schützen, die sich aufgrund des hohen Aufkommens auch bei maßvollen Preisen selber tragen könnten? Wären Steuergelder da nicht im Zweigstreckennetz verkehrspolitisch zielgerichteter eingesetzt, oder will man die entgegen anderslautender Lippenbekenntnisse vielleicht doch gar nicht haben? Kurz: Mich kann das alles nicht begeistern und ich harre der Dinge, die da kommen.

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.

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>

https://www.instagram.com/pro_bahn_oberbayern/

Termine anderer Veranstalter

- So. 05.06., Mo. 06.06., So. 12.06., Do. 16.06., So. 19.06. und So. 26.06.; Obing(8:55, 10:55, 14:20, 16:20 Uhr) / Bad Endorf(9:55, 11:55, 15:20, 17:20 Uhr); **Fahrten mit Dieseltriebwagen beim LEO**; Info und Anmeldung: <https://chiemgauer-lokalbahn.com/fahrplaene-und-co/fahrplaene/>.
- Mi. 08.06. 18:00 Uhr; (Achtung, Termin um eine Woche verschoben) Freilassing, Gasthof Weißbräu, Bräuhausstr. 5; **Verkehrsforum Berchtesgadener Land und Rupertiwinkel**; Weitere Informationen <https://verkehrsforum-bgl.de/>
- Mi. 29.06. 19 Uhr; Leeder, Hofgartenhaus (gegenüber Schule); **Informationsveranstaltung zur Reaktivierung der Fuchstalbahn** mit N. Moy und A. Holzhey (PRO BAHN, Bürgerbahnhof); Veranstalter: Bürgerforum Buntes Fuchstal und AK Fuchstalbahn in der Umweltinitiative Pfaffenwinkel; Informationen: i.schreiber-buhl@online.de.

PRO BAHN-Termine

- Mi. 01.06. 19 Uhr; Videokonferenz; **PRO BAHN Treff Oberbayern**; Info zu Einwahldaten: oberbayern@pro-bahn.de
- Fr. 03.06. 19 Uhr; Videokonferenz; **PRO BAHN Treff Region München**: Schwerpunktthema „Machbarkeitsstudien 2023 aus dem Planungsprogramm“; Info und Einwahldaten: muenchen@pro-bahn.de
- Mi. 15.06. 19 Uhr; Videokonferenz; **PRO BAHN Treff Oberbayern**; Info zu Einwahldaten: oberbayern@pro-bahn.de
- Mo.27.06. 19:30 Uhr; Videokonferenz; **PRO BAHN Treff Augsburg**: K.-P. Naumann, Ehrenvorsitzender PRO BAHN: „Ist TSI.PRM-konform auch barrierefrei?"; 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. 29.06. 18:30 Uhr; Videokonferenz; **Diskussion zum Stadtentwicklungsgebiet Münchner Nordosten**; Info und Einwahldaten: S. 2, https://www.pro-bahn.de/bayern/termin_zeigen.php?app=obb.
- Mi. 29.06. ab 19:00 Uhr; München; Gasthaus „Klinglwirt“, Balanstr. 16; **Stammtisch**.
- Fr. 01.07. 19 Uhr; **PRO BAHN Treff Region München**, Videokonferenz; Info und Einwahldaten: muenchen@pro-bahn.de
- Mi. 06.07. 19 Uhr; Videokonferenz; **PRO BAHN Treff Oberbayern**; Info zu Einwahldaten: oberbayern@pro-bahn.de