

PRO BAHN *Post*

Rundbrief von PRO BAHN Oberbayern

Oktober 2022



Auf einer Kundgebung unter dem Motto „Werdenfelsbahn 2030 – starke Schiene im Deutschlandtakt“ am Bahnhof Murnau unterstützten drei Landtagsabgeordnete, der Landrat und mehrere Bürgermeister des Kreises Garmisch-Partenkirchen die Forderung nach einem Ausbau und einem nachfragegerechten Fahrplan der Werdenfelsbahn.

- Terminhinweis: Landesversammlung am 8. Oktober – Seite 2
- Kurznachrichten – Seite 2
- Standardisierte Bewertung: Fortschritt oder Schikane? – Seite 4
- Werdenfelsbahn 2030: Erfolgreiche Kundgebung – Seite 6
- Wenn nicht gut, dann wenigstens preiswert? – Seite 8
- Modernisierungsarbeiten am Rosenheimer Platz – Seite 9
- Bessere Nachtzüge – aber nicht für München – Seite 10
- Eine Durchsage wäre schon nützlich gewesen ... – Seite 11

Terminhinweis: Samstag, 8. Oktober 2022

Landesversammlung in Regensburg

Die diesjährige Mitgliederversammlung von PRO BAHN Bayern findet am 8. Oktober 2022 in Regensburg (Kolpinghaus, Adolph-Kolping-Str. 1) statt.

Als Rahmenprogramm gibt es um 11 Uhr den Vortrag „Bahnausbau Nordostbayern: Herausforderungen und Perspektiven“ von Matthias Trykowski, Leiter Technik Portfolio Nordbayern, DB Netz AG.

Im Anschluss besteht die Möglichkeit zum gemeinsamen Mittagessen im Kolpinghaus. Die eigentliche Mitgliederversammlung beginnt um 14 Uhr, als Ende ist 16:15 Uhr vorgesehen.

Neben dem ausführlichen Bericht des Landesvorstands steht die Neuwahl der Delegierten zum Bundesverbandstag auf der Tagesordnung. Die vollständige Tagesordnung findet sich unter https://www.pro-bahn.de/bayern/lv_2022.htm und in der Einladung, die Anfang September an die Mitglieder von PRO BAHN Bayern verschickt wurde.

Kurznachrichten

Informationveranstaltung von PRO BAHN Oberbayern am 26. November

Am Samstag, dem 26. November führt der PRO BAHN Bezirksverband Oberbayern eine Online-Informationsveranstaltung durch, in der über die Aktivitäten des Bezirksverbands im vergangenen Jahr berichtet wird. Eine Mitgliederversammlung mit Vorstandswahlen ist für Samstag, dem 22. April 2023 vorgesehen.

Preiserhöhung im Schienenpersonennahverkehr

Seit Anfang des Jahres 2022 ist der Deutschlandtarifverbund die Plattform für den Eisenbahntarif im Nahverkehr (SPNV). Das betrifft alle Fahrten, die ganz oder auch teilweise außerhalb von Verbänden oder Ländern mit speziellen Landestariften durchgeführt werden. Für den Fahrplanwechsel im Dezember wurde nun eine durchschnittliche Preiserhöhung des Deutschlandtarifs um 4 Prozent angekündigt (<https://www.newstix.de/?session=&site=actual&startentry=0&entmsg=true&mid=4723265>). Mit einem etwas geringeren Prozentsatz sind davon auch die Ländertickets in Bundesländern ohne eigenen Tarif, d.h. auch das Bayern-Ticket, betroffen, sowie das Quer-durchs-Land-Ticket. In der Vergangenheit waren die Angaben durchschnittlicher Preiserhöhungen zumindest bei Einzelfahrscheinen jedoch mit Vorsicht zu genießen, da hier die Preissteigerungen mitunter deutlich höher ausgefallen sind.

9-Euro-Ticket und ÖPNV-Finanzierung

Nachdem bereits Ende August klar war, dass kurzfristig kein bundesweiter Nachfolger für das 9-Euro-Ticket in Sicht ist, hat PRO BAHN Bayern vorgeschlagen, das Bayernticket zu einem Jahresabo nach dem Vorbild des österreichischen Klimatickets weiterzuentwickeln (https://www.pro-bahn.de/bayern/presse_show_bayern.php?id=1104), bei dem auch die Lücken bei der Gültigkeit des Bayerntickets geschlossen werden sollten. Am 20. September hat nun die Verkehrsministerkonferenz über die Themen “Regionalisierungsmittel, Ausbau- und Modernisierungspakt und bundesweites Ticket im Öffentlichen Personennahverkehr“ beraten. U.a. ist dabei herausgekommen, dass man eine Lösung für ein bundesweites ÖPNV-Ticket in eine Arbeitsgruppe verschoben hat, von der bis Mitte Oktober eine Einigung erwartet wird (z.B. <https://www.sueddeutsche.de/1.5660065> oder <https://www.handelsblatt.com/28690290.html>). Obwohl sich der Bundesverkehrsminister betont optimistisch gibt (<https://kurzelinks.de/kbsd>), ist doch zu befürchten, dass es noch etwas dauern wird mit dem Nachfolger für das 9-Euro-Ticket.

Förderung von Touristikverkehren auf der Schiene

Die Staatsregierung hat am 21. September angekündigt, nichtbundeseigene Bahninfrastruktur mit bis zu 35 Millionen Euro unterstützen zu wollen (<https://www.stmb.bayern.de/med/pressemitteilungen/pressearchiv/2022/161/index.php>). Bis Ende 2023 können mit Sonderfördermitteln aus dem Corona-Investitionsprogramm des Freistaats Modernisierungsmaßnahmen von nichtbundeseigenen Eisenbahnen in Bayern gefördert werden. Explizit erwähnt wird, dass die Mittel auch zur Modernisierung touristischer Strecken einsetzbar sind. So erfreulich dies ist: Ob und wie es nach 2023 mit dem Programm weitergeht, ist unklar. Und in manchen Fällen wäre es ja schon hilfreich, wenn den ehrenamtlichen Betreibern touristischer Bahnverkehre in Bayern vom Land nicht auch noch zusätzlich Hindernisse in den Weg gelegt würden. Oder dass gar touristische Verkehre auf der Schiene auch in Bayern durch den Aufgabenträger bestellt würden, wie dies in anderen Bundesländern der Fall ist und von PRO BAHN seit Jahren gefordert wird (https://www.pro-bahn.de/bayern/presse_show_bayern.php?id=1037).

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

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/

Die neue Standardisierte Bewertung für Reaktivierungen

Fortschritt oder Schikane?

Bisher wurden Reaktivierungen in Bayern in der Regel nach den bekannten vier Kriterien durchgeführt. Als Schikane gilt dabei insbesondere die Bedingung, dass durchschnittlich mindestens 1000 Fahrgäste je Werktag in einer amtlichen Prognose erwartet werden müssen, weit mehr als einige Bestandsstrecken derzeit erreichen. Als besonders unfair gilt, dass Nachfragesteigerungen auf angrenzenden Bestandsstrecken, die zum Teil erheblich sind und erst durch die Reaktivierung ausgelöst werden, nicht angerechnet werden dürfen. Ärgerlich ist auch, dass z.B. bei S-Bahnen in der Regel die maximalen Besetzungszahlen angegeben werden, bei Reaktivierungen aber nur die meist deutlich geringeren durchschnittlichen Werte gelten. Seit Kurzem sind zwar auch Werte unter 1000 Fahrgästen möglich, aber nur, wenn sich die betroffenen Regionen finanziell an der Zugbestellung beteiligen. Dies ist in Bayern jedoch unrealistisch, da die Kommunen hier, im Vergleich z.B. zu Baden-Württemberg, im Finanzausgleich mit dem Freistaat deutlich schlechter gestellt sind.

Große Hoffnung weckte daher das vor wenigen Jahren revidierte Bundes-GVFG (Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz), nach dem der Bund Reaktivierungen neu mit 90 Prozent der Investkosten fördert, womit auch die Reaktivierung abgebauter und zugebauter Strecken, wie z.B. der Werrabahn, realistisch finanzierbar werden, auch wenn der Bund defacto nur ca. 75 Prozent zahlt, da die immer höher werdenden Planungskosten nur mit 10 Prozent-Punkten gefördert werden und ein Teil der Kosten nicht zuwendungsfähig ist. Sehr positiv ist, dass der Freistaat bei Bundes-GVFG-Projekten im Bahnbereich traditionell die Restförderung (sog. Komplementärmittel) vollständig übernimmt, z.B. bei den S-Bahnen München und Nürnberg. Eine Aussage des Freistaats, dass das auch bei Reaktivierungen gilt, steht bislang aus. Alles Andere würde aber der Forderung nach gleichwertigen Lebensbedingungen widersprechen.

Problematisch war bislang die Bedingung, dass bei Bundesförderungen der volkswirtschaftliche Nutzen mit einer sogenannten Standardisierten Bewertung („Standi“) oder Nutzen-Kosten-Untersuchung (NKU) nachgewiesen werden muss. Da gilt zwar die 1000er-Bedingung nicht, aber das Verfahren war auf Ballungsräume zugeschnitten. Reaktivierungsprojekte, die in anderen Bundesländern mit dem Bundes-GVFG angestrebt wurden, erreichten, von wenigen Ausnahmen abgesehen (z.B. Einbeck oder Nordhorn), den nötigen Wirtschaftlichkeitsfaktor nicht und stürzten ab. Der Bund hat das Problem erkannt und am 1. Juli 2022 neue Verfahrensregeln für die NKU eingeführt (<https://www.bmvi.de/>; Suchbegriff „Standardisierte Bewertung“). Angeblich sollen Regionalprojekte damit besser abschneiden, z.B. durch eine stärkere Bewertung von Klima- und Umweltschutz, CO₂-Ausstoß, Verkehrsverlagerung, Daseinsvor-

sorge usw.. Ausreichende Erfahrungswerte liegen naturgemäß noch nicht vor. Es bleiben aber erhebliche Zweifel, ob Reaktivierungen damit ausreichend gefördert werden.

So wird auch der Straßenverkehr mittelfristig CO₂-frei. Zusätzlich schlagen CO₂-intensive Betonbauwerke, z.B. Tunnel, umso schwerer zu Buche. Gerade bei abgebauten Strecken, die neu trassiert werden müssen, wie z.B. die Werrabahn, ist dies ein Thema. Weiter kommt hinzu, dass Standardisierte Bewertungen extrem komplex und zeitaufwendig sind und damit auch dem Ziel der Planungsbeschleunigung widersprechen. So umfasst allein die neue Verfahrensanleitung des Bundes 244 Seiten (ohne Berechnungsblätter). Die Erstellung für ein Projekt dauert Monate bis ein Jahr. Zur Abhilfe gibt es u.a. für Elektrifizierungen und Reaktivierungen vereinfachte Verfahren (S.189ff). Diese sind aber immer noch sehr komplex, wie der nachfolgende Auszug für Elektrifizierungsprojekte (S.197) beispielhaft zeigt:

Die Bezugsgeschwindigkeit gibt die Geschwindigkeit an, auf die die Fahrzeuge einer Linie im Durchschnitt beschleunigt werden müssen. Neben der Fahrzeit einer Linie (von Anfangs- bis zum Endpunkt), der Haltezeiten an Zwischenhalten, der Linienlänge und der Anzahl Teilabschnitte geht dabei auch das typische Beschleunigungsverhalten von Fahrzeugen ein und kann sich somit bei unterschiedlichen Antriebsformen unterscheiden. Diese Bezugsgeschwindigkeit ist für jede SPNV-Linie nach Formel 58 zu berechnen.

$$V = \frac{3.6}{a \times n} \times \left\{ 55.6 \times (T_F - T_H) - \sqrt{[55.6 \times (T_F - T_H)]^2 - 2 \times a \times L \times n} \right\} \quad (58)$$

Dazu kommt, dass dazu bei Reaktivierungen das Investvolumen 30 Millionen Euro nicht überschreiten darf.

Es bleibt damit bei einer etwas abgemilderten Schikane, nur um etwas zu ermitteln, was jeder weiß: Nämlich dass der Schienenverkehr klimafreundlicher, ressourcenschonender, energiesparsamer, flächenschonender und sicherer ist als der motorisierte Individualverkehr. Der Verband Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV) fordert daher zurecht wesentlich einfachere und pauschalierte Verfahren, wie sie in anderen staatlichen Bereichen, für die aufgrund der Bundeshaushaltsordnung (§9) ebenfalls Wirtschaftlichkeitsbetrachtungen erforderlich sind, offenbar ausreichen. Auch bei den wenigen Reaktivierungen von DB Netz, die aus der Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung (LuFV), Anlage 8.7, mit Bundesmitteln finanziert werden konnten, z.B. Selb – Aš, wird keine NKU gefordert. Der klassische bayerische Weg, Reaktivierungsprojekte nur mit einer Potentialprognose, die in wenigen Wochen erstellt werden kann, zu bewerten, erscheint daher als der zielführendere Weg, auch wenn Potentialprognosen die verkehrlichen Wirkungen z.B. von Viren oder Tarifmaßnahmen nicht sinnvoll abbilden können. Man müsste sich nur entschließen, die durchschnittlich 1000 Fahrgäste durch einen Wert zu ersetzen, der in der Fläche auch außerhalb der

Einzugsbereiche von Verdichtungsräumen realistisch erreicht werden kann und die verkehrlichen Wirkungen einer Reaktivierung auf das Gesamtnetz berücksichtigt.

Andreas Schulz

Werdenfelsbahn 2030 – Erfolgreiche Kundgebung am Bahnhof Murnau

Trotz ungemütlichen Wetters waren zahlreiche BürgerInnen am „Tag der Schiene“ der Einladung von PRO BAHN zur Kundgebung am Bahnhof Murnau unter dem Motto „Werdenfelsbahn 2030 – starke Schiene im Deutschlandtakt“ gefolgt. Auf dem Podium war die Politik hochkarätig vertreten: neben drei Landtagsabgeordneten nahmen auch Bürgermeister aus dem Landkreis Garmisch und Landrat Anton Speer Stellung zur Zukunft der Werdenfelsbahn. PRO BAHN warb um Unterstützung für eine gemeinsame Resolution zur Zukunft der Werdenfelsbahn. Die Resolution und die Forderungen von PRO BAHN finden sich unter <https://www.werdenfelsbahn-2030.de>.

Denn jetzt müssen die Weichen richtig gestellt werden: Aktuell bereitet die Bayerische Eisenbahngesellschaft im Auftrag des Freistaats die Neuausschreibung des Verkehrsvertrags für den Zeitraum von 2027 bis 2039 vor. Der Freistaat hat auch in der Mach2-Initiative angekündigt, die Planung für ein zweites Gleis zu finanzieren und der Bund will bis 2030 den Deutschlandtakt auf den Weg bringen. Die Fahrgäste wollen aber nicht bis 2039 auf Verbesserungen warten. Ziel muss es sein, schon bis 2030 einen signifikanten Entwicklungsschritt im Werdenfels umzusetzen: Damit die Züge im halbstündlichen Rhythmus bis Mittenwald fahren können, brauchen wir die zweigleisigen Abschnitte. PRO BAHN fordert, mögliche Verbesserungen schon innerhalb der Vertragslaufzeit etwa als zusätzliche Betriebsstufe umzusetzen. Neue Haltestellen in Kainzenbad, Polling oder Wilzhofen sind ebenfalls Punkte der gemeinsamen Resolution.

Bürgermeister Rolf Beuting aus Murnau brachte die Idee ein, im Bereich Hechendorf einen neuen Haltepunkt einzurichten, der unter anderem einen kurzen Zugang zum Unfallkrankenhaus Murnau bieten könnte. Da viele Gemeinden die Befürchtung plagt, eine Verdichtung des Fahrplans könnte in ihren Orten zu langen Schließzeiten der Bahnübergänge führen, setzt sich die Resolution auch für Lösungen ein, die diese höhengleichen Querungen durch Über- oder Unterführungen ersetzen. Petra Daisenberger (Grüne) vom Aktionsbündnis Werdenfelsbahn ging auf die Dringlichkeit einer raschen Umsetzung der Mobilitätswende im Hinblick auf den Klimaschutz ein.

Als Sprecher der 22 Landkreis-Bürgermeister führt Christian Scheuerer einen regelmäßigen Dialog mit der DB, unter anderem mit dem Ziel, die Probleme

mit den Busersatzverkehren zu lösen. Im Tourismus setzen die Gemeinden auf die Nutzung des Öffentlichen Verkehrs, den Gäste mit der Gästekarte kostenlos nutzen können. Die Gemeinden finanzieren diesen Service, erhalten aber aktuell keinen Gegenwert.

MdL Florian Streibl (FW) verwies auf das Gespräch mit Bahnchef Richard Lutz, der für die Streckensanierung im Oberland 80 bis 100 Millionen Euro zur Verfügung stellen wird. Für Streibl gehört zur starken Schiene auch die zweite S-Bahn-Stammstrecke in München, die für mehr Fahrplanstabilität auch im Werdenfels sorgen werde.

MdL Harald Kühn (CSU) betonte die in der Resolution erwähnte Notwendigkeit zur Beseitigung von Bahnübergängen und verwies auf das positive Beispiel an der Kohlgruber Straße in Murnau. Er hatte im Vorfeld zur Kundgebung beim bayerischen Verkehrsminister Christian Bernreiter um eine Stellungnahme zu den Forderungen der Resolution angefragt. In seiner Antwort bestätigt Bernreiter die Planungen für das zweite Gleis Murnau–Uffing, macht den Fahrgästen aber wenig Hoffnung auf eine zeitnahe Umsetzung: „Mit Blick auf die aktuell recht langen Planungs- und Realisierungshorizonte für größere Infrastrukturvorhaben und die Unsicherheit bei der Finanzierung kann die Bayerische Eisenbahngesellschaft (BEG) dieses zusätzliche Angebotskonzept für die anstehende Neuausschreibung mit voraussichtlicher Vertragslaufzeit von Dezember 2026 bis Dezember 2038 nicht unterstellen. Dies gilt auch für etwaige Betriebsstufen.“ Im Klartext: Stillstand bis 2039.

Andreas Krahl (Grüne) verwies auf das krasse Missverhältnis zwischen den Ausgaben für die Bahninfrastruktur im Werdenfels und dem Milliardenbetrag für die Straßentunnels im Loisachtal.

Landrat Anton Speer berichtete von den Problemen mit den aktuellen Ersatzverkehren. Der Landkreis steht hinter der Forderung, die Werdenfelsbahn zumindest in Abschnitten zweigleisig auszubauen. CSU-Kreisvorsitzender Dr. Rapp aus Murnau forderte die DB auf, vor allem auch für die Sicherheit der Bahnkunden zu sorgen. Wie einige Vorredner sieht er die Notwendigkeit, die Strecke Murnau–Oberammergau als wichtige Lebensader im Ammergau wieder in einen dauerhaft zuverlässigen Zustand zu bringen.

Aus terminlichen Gründen konnte MdL Florian von Brunn (SPD) nicht nach Murnau kommen, sagte aber zu, die Resolution in vollem Umfang zu unterstützen.

Fazit: Zu den Zielen der Resolution besteht große Zustimmung. Der Weg zur „starken Schiene im Deutschlandtakt“ wird aber noch vieler Anstrengungen in der Region bedürfen, das wurde bei der Veranstaltung ebenfalls klar.

Norbert Moy

9-Euro-Ticket: Nachbetrachtung und Grundsätzliches zu ÖV-Tarifen

Wenn nicht gut, dann wenigstens preiswert?

Das 9-Euro-Ticket war im Sommer der absolute Star unter den ÖV-Themen. Die Impulse, die von den Diskussionen ausgingen, führen derzeit zum Plan einer Nachfolgeregelung. Für neun Euro wird das künftige Ticket nicht zu haben sein, aber hoffentlich das Fahren mit Bus und Bahn einfacher machen. Auch der Autor dieser Zeilen war in den drei Monaten vielleicht etwas mehr unterwegs als normal. Meine Erfahrungen habe ich im Internet unter <http://www.myway.de/souvenirs/9EuroTicket> geschildert. Dabei kam ich auch an ein paar grundsätzlichen Gedanken nicht vorbei. So liest man öfters, das 9-Euro-Ticket hätte Mehrverkehr verursacht, weil die meisten Nutzer es für zusätzliche Freizeitausflüge genutzt hätten. Dass ich das Ticket für Ausflüge genutzt habe, ist richtig.

Als notorischer Bahn- (und Bus-)fahrer hatte ich nicht wirklich die Gelegenheit, irgendwelche Autofahrten durch ÖPNV-Fahrten zu ersetzen. Außer zu Ausflügen diente das Ticket auch zu ein paar „Nutzfahrten“, sei es innerhalb des Münchner Verkehrsverbunds über die Grenzen meiner Abokarte hinaus oder schlicht um anderswo mobil zu sein (ohne Zeit an Fahrscheinautomaten zu vertun). Das waren dann für mich kleinere Einsparungen; die große war die Reduzierung meines Abopreises auf 9 Euro pro Monat. Weitere Einsparungen gab es bei den Ausflugsfahrten. Für solche Touren habe ich allerdings nicht auf das 9 Euro-Ticket gewartet, sondern im Urlaub oder zuhause schon immer Ausflüge mit Bahn und Bus gemacht. Auch mit normalen ÖPNV-Fahrscheinen ist Freizeitmobilität vergleichsweise günstig – und umweltfreundlich sowieso.

Fazit: Ich habe zwar Geld gespart, aber ob ich mit dem 9-Euro-Ticket Mehrverkehr erzeugt habe, weiß ich nicht. Und sind Ausflüge mit Bus und Bahn wirklich eine so klimaschädliche Freizeitbeschäftigung? Oder gilt das nicht viel eher für das Herumfahren mit dem Auto, sei es im Urlaub oder bei der Freizeitgestaltung in heimischen Regionen? Die Einfachheit und die Tatsache, das Ticket (in Form meiner MVV-Abokarte) schon in der Tasche zu haben, haben mich sicher zusätzlich motiviert. Wenn man sich neben dem Fahrplan nicht auch noch um Tariffragen kümmern muss, ist das eine große Erleichterung.

Ein schönes Beispiel ist meine Tour aus dem Rheinland zur Kurhessenbahn. Tariflich bietet sich dafür zu normalen Zeiten ein Quer-durchs-Land-Ticket an. Dann wäre ich aber auf der durch zweimaligem Zugausfall notwendigen Ersatzstrecke mit Linienbussen zwischen Olsberg und Korbach erneut zur Kasse gebeten worden. Ob ein Fahrgastreueantrag dazu auf Zustimmung der DB gestoßen wäre, oder ob ich dann noch deutlich mehr Aufwand hätte treiben müssen, weiß ich nicht. Zum Ärger über die Zugausfälle wäre in jedem Fall der tarifliche Ärger hinzugekommen.

Hier steckt letztlich auch ein Problem des ÖPNV: Wenn die Reise nicht wie geplant funktioniert, oder wenn man seine Ziele nur mit großer Verspätung erreicht, werden die Fahrpreise nicht mehr als angemessen, sondern eher als Abzocke empfunden. Da die meisten Verkehrsverbünde und -unternehmen auch dann den vollen Preis kassieren, wenn einiges nicht klappt, werden Risiken und Zusatzaufwand auf die Kunden abgeschoben. Ein unhaltbarer Zustand.

Ideal wäre es, wenn Bus und Bahn fahren wie in den Fahrplänen angekündigt, und wenn es bei Verspätung eine funktionierende Anschlussicherung gäbe. Davon sind wir weit entfernt. Dazu kommt, dass Preiserhöhungen im ÖPNV seit langer Zeit über dem Durchschnitt erfolgen. Das mag die Kostensituation der Unternehmen widerspiegeln – ist aber gleichzeitig ein Programm zur Förderung des Autoverkehrs. Was wir brauchen – und zwar eigentlich recht dringend – ist etwas anderes.

Mit einem Preis für den Nachfolger des 9-Euro-Tickets im mittleren zweistelligen Bereich wird man keine Massen bewegen. Aber es gibt dann weniger Argumente gegen den ÖPNV. Busse und Bahnen werden voller werden. In städtischen Regionen wird der Druck durch mehr Fahrgäste vielleicht Angebotsverbesserungen auslösen. Aber wie ist es in ländlichen Regionen, oder in Kommunen ohne finanziellen Spielraum?

Günstige Fahrpreise alleine werden es nicht richten können. Außerhalb der Ballungsräume sind aufeinander abgestimmte Taktverkehre – auch abends und am Wochenende – und eine Erhöhung der Fahrtenzahl, je nach Fahrgastzahlen auch durch On-Demand-Verkehre (Rufbus, Anruftaxi, etc.) das Mittel der Wahl. Insgesamt muss das Angebot von Bus und Bahn aber wieder den Status verlassen, in dem Ausfälle und größere Verspätungen zum Normalfall geworden sind. Ohne eine deutlich verbesserte Zuverlässigkeit wird der ÖPNV immer stärker als ein System auf dem absteigenden Ast wahrgenommen und nicht als Alternative zum Autoverkehr.

Edmund Lauterbach

Stagnation seit siebzehn Monaten

Modernisierungsarbeiten am Rosenheimer Platz

Im Jahr 2017 begann die DB mit Modernisierungsarbeiten an der S-Bahn-Station Rosenheimer Platz. Im zweiten Halbjahr 2017 war der Ausgang zur Weißenburger Straße teilweise geschlossen. Dieser Ausgang sollte als Vorlage für weitere Treppenanlagen dienen.

Es gab Verzögerungen bei den Bauarbeiten, damals wurden niedrige Temperaturen angegeben, bei denen Natursteinarbeiten nicht durchgeführt werden konn-

ten. Im März 2018 berichtete die Abendzeitung, dass man von außen den Eindruck habe, dass nichts passiert. Im Juni 2018 wurde der Ausgang eröffnet, wobei ein Informationsbildschirm zu den Neuerungen zählte. Die angezeigte Information auf diesem Bildschirm war allerdings über eine längere Zeit unverändert und wurde nicht mehr aktualisiert.

Im zweiten Quartal 2021 wurde der Ausgang zur Weißenburger Straße erneut geschlossen. Auch der Ausgang Balanstraße wurde geschlossen. Auf einem Baustellenplakat wurde der Dezember 2021 als voraussichtliches Ende genannt. Es gab inzwischen mindestens drei Baustellenplakate, beim Ersatz der Plakate ist das vorgesehene Ende der Baumaßnahme jeweils um mehrere Monate nach hinten verschoben worden.

Die Schließung der Ausgänge Weißenburger Straße und Balanstraße dauert bis heute an, also schon über siebzehn Monate. Wieder entsteht der Eindruck, dass es monatelang gar keine Aktivitäten in den gesperrten Bereichen gab. Diesmal werden als Verzögerungsgründe Lieferengpässe und Arbeitsausfälle durch die Corona-Pandemie genannt. Die angegebenen Ziele „möglichst kurzer und geringer Einschränkungen“ für den „größtmöglichen Komfort für die Reisenden“ werden jedenfalls nicht erreicht, wenn Zugänge monatelang ohne Baufortschritt geschlossen bleiben.

Thomas Groetschel

Bessere Nachtzüge – aber nicht für München

Zum Fahrplanwechsel im Dezember gibt es wesentliche Änderungen beim Nachtzugverkehr: Die aus Richtung Salzburg kommenden Züge (d.h.: aus Budapest, Zagreb, Rijeka und Venedig) werden über München hinaus bis Stuttgart verlängert, mit Halt u.a. in Augsburg. Allerdings verlagert das den Halt in München noch weiter in die Nacht (Ankunft 06:02 Uhr statt 6:29 Uhr, Abfahrt 23:43 Uhr statt 23:20 Uhr). Außerdem ist die Ankunft in Kroatien etwa zwei Stunden später, bzw. die Abfahrt zwei Stunden früher (z.B. Ankunft in Rijeka um 11:17 Uhr statt bislang 9:27 Uhr).

Die längere Fahrzeit ergibt sich durch den perspektivischen Einsatz der Nightjets auf der Verbindung nach Venedig. Während bislang die Nachtzüge nach Kroatien bis Villach gemeinsam mit dem Zug nach Venedig gefahren sind, geht dies künftig nicht mehr, da ab Salzburg mit zwei Nightjets die maximale Zuglänge bereits erreicht ist. Daher fahren ab dort die Züge getrennt und warten in Schwarzach-St. Veit auf den Zug ab Zürich. Entsprechend die spätere Ankunftszeit in Kroatien.

Verbesserungen gibt es bei der erst vor kurzem eingeführten Nachtzugverbindung Bratislava–Wien–Split: Künftig verkehrt sie von Mai bis Oktober drei Mal pro Woche. Aus München hingegen kommt man auch weiterhin nur schlecht mit

dem Zug nach Split. Im Flugverkehr werden auf dieser Verbindung täglich über 400 Plätze angeboten. Das Reisendenpotential aus München wäre also vorhanden, nur das Angebot fehlt.

Der Fahrplanwechsel zeigt: Der Verzicht auf den eigenen Nachtzugverkehr in Deutschland überlässt uns den Entscheidungen anderer. Es ist an der Zeit, beispielsweise mit der Wiedereinführung des Nachtzugs nach Split, ein Signal für umweltfreundliches Reisen zu setzen. Wien schafft das, wieso nicht auch wir?

Andreas Barth

Eine Durchsage wäre schon nützlich gewesen ...

Bahnhof Pasing am 16. August: Der Fuggerexpress nach Augsburg mit der Planabfahrt um 14:11 Uhr ist seit 20 Minuten überfällig und auch mit dem nächsten um 14:43 Uhr wird's einfach nichts. Statt dessen wird ein verspäteter ICE angekündigt, zu dem es laufend Durchsagen gibt. Die zahlreichen 9-Euro-Fahrgäste am Bahnsteig scheinen für den integrierten Systemführer nicht zu existieren.

Auch in der nächsten halben Stunde herrscht weiterhin Schweigen darüber, wie es für die Nahverkehrskunden jetzt weitergehen soll. Inzwischen ist es bald 15:11 Uhr und die „Tapfersten“ warten jetzt seit einer Stunde auf göttliche Eingebungen zur Verkehrswende. Wir fassen uns schließlich ein Herz und fragen die Zugbegleiterin des nächsten (ebenfalls verspäteten) ICE, ob wir mitfahren können. Der Zug sei bis Augsburg für den Nahverkehr und damit auch für das 9-Euro-Ticket freigegeben. War bewundernswert, mit welcher Ruhe die Zugbegleiterin das notorische Missmanagement und den daraus resultierenden verständlichen Unmut am Bahnsteig auffing. Aber es wäre vielleicht doch ganz interessant gewesen, das ganz offiziell per Lautsprecherdurchsage am Bahnsteig zu erfahren.

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 Abonnen-tenverwaltung 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

- So. 02.10., Mo. 03.10., So. 09.10., So. 16.10., So. 23.10. und So. 30.10.; 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. 05.10. 18:00 Uhr; Freilassing, Restaurant DaGigi; **Verkehrsforum Berchtesgadener Land und Rupertiwinkel**. Weitere Informationen: <https://verkehrsforum-bgl.de/>

PRO BAHN-Termine

Allgemeine Treffen: PRO BAHN Treff Oberbayern i.d.R. am 1. und 3. Mittwoch im Monat ab 19.00 Uhr; Videokonferenz und Präsenzoption in der Geschäftsstelle, München, Agnes-Bernauer-Platz 8.

Stammtisch in München am letzten Mittwoch im Monat ab 19 Uhr, üblicherweise im Gasthaus „Klinglwirt“, Balanstr. 16 (S-Bahn oder Tram bis Rosenheimer Platz).

- Mi. 05.10. 19 Uhr; München (Geschäftsstelle) und Videokonferenz; **PRO BAHN Treff Oberbayern**; Info zu Einwahldaten: oberbayern@pro-bahn.de
- Fr. 07.10. 19 Uhr; Videokonferenz; **PRO BAHN Treff Region München**: Info und Einwahldaten: muenchen@pro-bahn.de
- Sa. 08.10. 11 Uhr; Regensburg, Kolpinghaus, Adolph-Kolping-Straße 1; **Mitgliederversammlung von PRO BAHN Bayern**; Info: https://www.pro-bahn.de/bayern/termin_show_one.php?id=2538&app=all.
- Mi. 19.10. 19 Uhr; München (Geschäftsstelle) und Videokonferenz; **PRO BAHN Treff Oberbayern**; Info zu Einwahldaten: oberbayern@pro-bahn.de
- Mo.24.10. 19:30 Uhr; Videokonferenz; **PRO BAHN Treff Augsburg**: Angebotsmanagement DB Fernverkehr: „Neue Angebote der DB ab Dezember 2022“; 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. 26.10. ab 19:00 Uhr; München; Gasthaus „Klinglwirt“, Balanstr. 16; **Stammtisch**.
- Mi. 02.11. 19 Uhr; München (Geschäftsstelle) und Videokonferenz; **PRO BAHN Treff Oberbayern**; Info zu Einwahldaten: oberbayern@pro-bahn.de
- Fr. 04.11. 19 Uhr; **PRO BAHN Treff Region München**, Videokonferenz; Info und Einwahldaten: muenchen@pro-bahn.de