

# PRO BAHN *Post*

Rundbrief von PRO BAHN Oberbayern

November 2022



Bei den Baumaßnahmen hier in Eichstätt sollen nur die Bahnsteigdächer erneuert werden, ein barrierefreier Umbau der Bahnsteiganlagen erfolgt nicht. Und bei der Neuausschreibung der Zugverkehre rund um Mühldorf verzichtet der Freistaat Bayern auf die Anforderung einer barrierefreien Ausstattung der Züge: PRO BAHN Bayern fordert mit einer auf der Landesversammlung beschlossenen Resolution hier ein Umdenken. Bild: Norbert Moy

- Online-Informationsveranstaltung am 26.11.2022 – *Seite 2*
- Kurznachrichten – *Seite 2*
- The Great Munich S-Bahn-Desaster – *Seite 4*
- Nutzen-Kosten-Faktor der 2. S-Bahn-Stammstrecke – *Seite 5*
- Verkehrswende, Klimaschutz und Klimaanpassung – *Seite 6*
- Warum das mit dem Bahnausbau so schwierig ist – *Seite 8*
- Landesversammlung 2022 in Regensburg – *Seite 10*

*Samstag, 26. November 2022, 15 Uhr*

## **Online-Informationsveranstaltung**

Am Samstag, dem 26. November führt der PRO BAHN Bezirksverband Oberbayern ab 15 Uhr eine Online-Informationsveranstaltung durch, in der über die Aktivitäten des Bezirksverbands im vergangenen Jahr berichtet wird.

Eine Einladung mit den Zugangsdaten wird den Mitgliedern rechtzeitig zugeschickt (E-Mail sowie Briefpost).

Eine Mitgliederversammlung mit Vorstandswahlen ist für Samstag, den 29. April 2023 vorgesehen.

## **Kurznachrichten**

### **40. Horber Schienen-Tage**

Vom 16. bis zum 19. November 2022 finden die 40. Horber Schienen-Tage statt. Die Veranstaltung läuft wieder rein online ab. Motto ist dieses Jahr: „Vier Jahrzehnte Horber Schienen-Tage – Die Verkehrspolitik auf der richtigen Schiene?“. Auf den Webseiten findet sich eine Vorschau zum Programm sowie das Anmeldeformular (<https://horber.schienen-tage.de/40/>).

### **Informationsveranstaltung zur Reaktivierung der Fuchstalbahn**

Am Freitag, den 11. November um 19:00 findet im Ballenhaus (Marienplatz 2) in Schongau eine vom Arbeitskreis Fuchstalbahn der Umweltinitiative Pfaffenwinkel veranstaltete Informationsveranstaltung zur Reaktivierung der Fuchstalbahn statt. Die Referenten sind Thomas Frey, Regionalreferent des Bundes Naturschutz in Bayern und Geschäftsführer des Landesarbeitskreis Verkehr, Norbert Moy, Vorsitzender von PRO BAHN Oberbayern sowie der Verkehrsingenieur Andreas Holzhey. Moderiert wird die Veranstaltung von der zweiten Bürgermeisterin der Stadt Schongau, Daniela Puzzovio.

### **PRO BAHN Infostand in Garmisch**

Am Samstag, dem 19. November ab 16 Uhr veranstalten die Grünen Garmisch mit dem Aktionsbündnis Werdenfelsbahn eine Infoveranstaltung zum Thema „Mobilitätswende in Garmisch-Partenkirchen – wo stehen wir? Wo wollen wir hin?“. Die Veranstaltung findet im Lokal „Cuatro Hombres“, Promenadenstr. 14 in Garmisch-Partenkirchen statt. PRO BAHN ist mit einem Infostand dabei.

### **49-Euro-Ticket mit Fragezeichen**

PRO BAHN begrüßt, dass mit dem 49-Euro-Ticket ein Nachfolgeticket für das Neun-Euro-Ticket eingeführt werden soll. Zum ersten Mal überhaupt würde

damit ein dauerhaftes und deutschlandweit gültiges Ticket für den gesamten öffentlichen Nahverkehr geschaffen. Zu dem geplanten Ticket gibt es jedoch noch Kritik und Fragen. In einer Pressemitteilung ([https://www.pro-bahn.de/presse/pm\\_bv\\_show.php?id=462](https://www.pro-bahn.de/presse/pm_bv_show.php?id=462)) wird u.a. auf die Punkte „nur online erhältlich“, Fernverkehrspendler, Fahrgäste mit geringem Einkommen, die unterschiedlichen Mitnahmeregelungen in Verbänden sowie auf weiterhin ungeklärte Finanzierungsfragen eingegangen. Für wichtig hält PRO BAHN jedoch, dass die Klärung der Fragen den Start des 49-Euro-Tickets nicht verzögert.

### **Bahnhofstheater Walpertskirchen**

Dieses Jahr wird die Bahnstrecke München–Mühldorf–Simbach 151 Jahre alt. Das 150. konnte aufgrund der Pandemie nicht groß gefeiert werden, PRO-BAHN-Mitglied Karl Bürger (Arbeitskreis Walpertskirchen, <https://www.probahn-walpertskirchen.de/>) hat aber das Theaterstück „Der Rebell von Pertskirchen“ geschrieben, das am 17., 18. und 19. November jeweils 19:30 Uhr und am 20. November, 16 Uhr in der Mehrzweckhalle Walpertskirchen zur Aufführung kommt (<https://kurzelinks.de/d6ix>). Ein Bahnhof und sein Stationsvorsteher spielen darin die Hauptrolle – Ähnlichkeiten mit bestehenden Bahnhöfen sind sicher rein zufällig.

### **Baumaßnahmen in Eichstätt: Weiterhin nicht barrierefrei**

In Eichstätt Bahnhof sind in diesen Tagen die Bagger angerückt: Aber nur, um die angeblich maroden Bahnsteigdächer abzureißen, die vor zwei Jahren für 72.000 Euro behelfsmäßig renoviert wurden. Sie werden nun für 1,5 Millionen Euro durch moderne Bahnsteigdächer und gläserne Wetterschutzhäuschen ersetzt. Ärgerlich ist nur, dass ein richtiger Umbau der Bahnsteiganlagen mit barrierefreien Zugängen und einem ebenerdigen Zustieg in die Fahrzeuge noch in weiter Ferne liegt. Dass selbst Umsteigestationen wie Eichstätt Bahnhof nicht in absehbarer Zeit zeitgemäße Standards aufweisen werden, ist beschämend. Das Ziel der Staatsregierung, Bayern bis 2023 barrierefrei zu gestalten, wird krachend verfehlt.

### **Infos zum neuen DB-Fahrplan und teurere Fahrkarten**

Am 11. Dezember ist Fahrplanwechsel. In einer Pressemitteilung kündigt die DB einige Änderungen beim Fernverkehr an (<https://kurzelinks.de/u391>). Insbesondere wird erwähnt, dass drei Linien über die neue Schnellfahrstrecke Ulm-Wendlingen fahren, was die Fahrzeit um 15 Minuten verkürzt. Erwähnt werden auch Verbesserungen im internationalen Verkehr sowie „umfangreiche Bauarbeiten“. Außerdem kommt beginnend im Dezember auf einigen Relationen der neue ICE 3neo zum Einsatz. Wie zu erwarten war, erhöht die DB zum Fahrplanwechsel auch die Preise, z.B. den „Flexpreis“ um 6,9 Prozent.

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

## *S-Bahn-Netz und zweite Stammstrecke*

### **The Great Munich S-Bahn-Desaster**

Ende September trafen sich in München Ministerpräsident Söder und Verkehrsminister Bernreiter mit DB-Chef Lutz. Thema war die zweite S-Bahn-Stammstrecke und wie man das Desaster am besten verkauft. Da Bayern und die DB AG auf vielfältige Weise voneinander abhängig sind, durfte man natürlich nicht im Streit auseinandergehen.

Neben einer Kostenprognose von sieben Milliarden Euro (vielleicht auch 7,8 Milliarden) wurde als Termin für die Inbetriebnahme 2035 genannt, aber spätere Termine wie 2037 wurden auch nicht ausgeschlossen. Man mag sich gar nicht ausmalen, was mit den zusätzlichen Milliarden im Bahnsektor möglich gewesen wäre, und was dies für künftige ÖPNV-Investitionen und die Bestellung von Schienenverkehr bedeutet. Bei der Reaktivierung von Bahnstrecken ist damit zu rechnen, dass die bekannte Haltung Bayerns noch negativer wird als bisher. Im Raum München muss die Aussicht auf weitere 13 oder 15 Jahre des fast alltäglichen S-Bahn-Chaos für die Betroffenen wie ein Albtraum wirken. Gerade im Umland werden die Kfz-Zahlen weiter ungehindert wachsen und jede Idee einer Verkehrswende zerstören. In der Region Stuttgart wird bereits für 2030 das Ziel der Reduzierung des motorisierten Individualverkehrs verfolgt; für München werden die Zahlen bis mindestens 2040 weiter ansteigen. Das ist nicht nur ein Verlust an Lebensqualität, sondern auch an Konkurrenzfähigkeit.

Außer einem externen Controlling durch den Freistaat wurden nach dem Gespräch zwischen Freistaat und DB-Chef einige Maßnahmen für das S-Bahn-Netz vorgestellt, die zwar irgendwie als Ausgleich gedacht sind, über die aber zum Teil bereits seit sehr vielen Jahren diskutiert wird. So weht zum Beispiel der Geist des Ausbaus der Sendlinger Spange seit Jahrzehnten über München und hat viele Verkehrsminister überstanden. Die Süddeutsche Zeitung hatte zuletzt im August von 28 „fest vorgesehenen“ Maßnahmen im S-Bahn-Bereich berichtet und sich dabei auf einen etwas visionären Fachartikel der Eisenbahntechnischen Rundschau vom Mai 2021 bezogen. Ähnliche Versprechungen gab es in den letzten 20 Jahren von jedem der acht Vorgänger von Minister Bernreiter. Die DB hat für die aktuelle Sammlung von Absichtserklärungen Namen wie „Starke S-Bahn München“ oder „Programm 14plus“ erfunden. Man fragt sich natürlich, ob die nun genannten 14 Maßnahmen nicht schon lange fertig wären, wenn man nicht zu oft und zu lange den Fokus zu sehr auf der zweiten Stammstrecke gehabt hätte.

Im Rückblick hat das Projekt zweite Stammstrecke leider schon Schaden angerichtet, bevor es startete. Nachdem der damalige Verkehrsminister Wiesheu seine Pläne angekündigt hatte, gingen bereits mehrere für den Baubeginn genannten Termine vorbei, während über die Sinnhaftigkeit des Projekts, seine Finanzier-

barkeit, sowie verschiedene Varianten 15 Jahre lang diskutiert wurde. Diese Zeit war damit beim symbolischen Spatenstich 2017 für die Entwicklung des Münchner S-Bahn-Systems schon verloren.

Ein zentrales Problem ist, dass man sich lange der Illusion hingab, die zweite Stammstrecke würde so früh fertig, dass man weitere dringende Maßnahmen im S-Bahn-Netz erst danach beginnen könne. Diese Haltung änderte sich leider auch nicht bei Baubeginn, obwohl 2017 schon klar war, dass man spät dran war und sich ein Berg von Versäumnissen beim S-Bahn-Ausbau auftürmte. Als dann dämmerte, dass man besser parallel irgendetwas machen sollte, stand man ziemlich blank da, und kramte ein paar Sachen hervor, die man vorher gerade wegen der zweiten Stammstrecke tief in Schubladen verstaut hatte. Einige Konzepte, wie ein Anschluss der Sendlinger Spange am Bahnhof Laim, wurden leider auch durch die Stammstreckenplanung zunächst einmal verbaut.

Zu den Ergebnissen des Münchner Treffens kann man sich eine Aufzeichnung der Pressekonferenz anschauen (<https://youtu.be/E0xEIs1pahY>); die Süddeutsche Zeitung hat die jetzt wieder vorgeschlagenen Ersatzmaßnahmen analysiert (<https://sz.de/1.5667213>). Auch die wenigen neuen Vorschläge scheinen eher aus der Not geboren. So ist zum Beispiel unklar, was zusätzliche Weichen zwischen Lohhof und Neufahrn bei Störungen bringen sollen, da bei der dichten Belegung der Strecke ein eingleisiger Betrieb auch abschnittsweise nur bei Reduzierung der Zugfahrten (üblicherweise Einstellung der S1) vorstellbar ist.

Dass durch die vorgestellten Maßnahmen die katastrophale Unzuverlässigkeit des S-Bahn-Betriebs beendet werden kann, zeichnet sich nicht ab. Weiterhin gilt: zu wenig und viel zu spät. Ein attraktives S-Bahn-System, das seinen Anteil zur Verkehrswende und zur Verkehrsverlagerung von der Straße beisteuern kann, ist nicht erkennbar. Auch wenn irgendwann die zweite Stammstrecke eröffnet wird, werden weiterhin Teile der Infrastruktur wie bei S1 und S4 überlastet sein, andere Teile störanfällig wegen Eingleisigkeit, sowie auf einigen Linien die Bahnsteige zu kurz für lange Züge. Und in Geretsried wird man noch lange Busfahren dürfen, da auch das Projekt einer S7-Verlängerung von Verkehrsministern und Kommunalpolitikern vor die Wand gefahren wurde.

Edmund Lauterbach

## **Nutzen-Kosten-Faktor der zweiten S-Bahn-Stammstrecke trotz fast doppelter Kosten über 1,0?**

Der Bund fördert Nahverkehrsprojekte mit Mitteln des Bundes-GVFG (Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz) nur dann, wenn vorher der volkswirtschaftliche Nutzen mit einer sogenannten „Standardisierten Bewertung“ nachgewiesen wur-

de. Hierzu ist nach einem vorgegebenen Verfahren der Nutzen den Kosten gegenüber zu stellen. Wenn der Nutzen höher ist als die Kosten, also der Quotient aus beiden, der sogenannte „NKU-Faktor“, größer als 1,0, ist das Projekt förderfähig. Die klassische Planung der 2. Stammstrecke mit Kosten von maximal 3,8 Milliarden Euro erreichte angeblich einen Wert von knapp über 1,0 (Eisenbahn-Revue International, Heft 1/21, Seite 51).

Jetzt haben sich die Kosten verdoppelt, bei unverändertem Nutzen. Es war also zu erwarten, dass der Faktor jetzt deutlich unter 1,0 liegt und das Projekt deshalb nicht mehr mit Bundesmitteln förderfähig wäre. Überraschend wurde jetzt aber mitgeteilt, dass der NKU-Faktor bei Berücksichtigung der neuen, fast doppelt so hohen Kosten bei 1,06 liegt (Süddeutsche Zeitung vom 30.9.22, Seite R1). Dem Vernehmen nach liegt die Ursache für diesen unerwartet hohen Wert in der neuen, erst seit 1.7.2022 geltenden Verfahrensanleitung des Bundes für die Standardisierte Bewertung, mit der unter anderem auch Klima- und Umweltschutz-Aspekte deutlich stärker berücksichtigt werden (siehe PRO BAHN Post Heft 10/22).

Laut Recherchen der Süddeutschen Zeitung (4.10.22, Seite R3) ist schon seit April 2020 bekannt, dass sich die Baukosten erheblich erhöhen. Hätte man nach der damals verbindlich gültigen alten Verfahrensanleitung der Standardisierten Bewertung gerechnet, hätte sich mit hoher Wahrscheinlichkeit ein NKU-Wert unter 1 ergeben. Die 2. Stammstrecke wäre dann nur realisierbar gewesen, wenn der Freistaat sie weitgehend allein finanziert hätte. Man kann darüber streiten, ob das gegen den zweiten Stammstreckentunnel oder aber gegen ein Bewertungsverfahren spricht, bei dem es von Zufälligkeiten abhängt, ob ein Milliarden Euro teures Projekt realisiert werden kann.

Andreas Schulz

## **Verkehrswende, Klimaschutz und Klimaanpassung**

Wir leben in einer herausfordernden Zeit. Der Klimawandel beschleunigt sich immer weiter und die Corona-Pandemie und der brutale Terrorkrieg von Wladimir Putin treiben uns in die Rezession. Die Finanzmittel werden knapp, auch für die dringend notwendige Mobilitätswende für mehr Klimaschutz und mehr Klimaanpassung. Es ist dringender wie nie, die richtigen Weichen zu stellen, die richtigen Schwerpunkte zu setzen und Projekte zu priorisieren.

Für München bedeutet das, die Verkehrswende beim ÖPNV an der Oberfläche konsequent in Angriff zu nehmen. Teure und klimaschädigende Tunnelprojekte sind möglichst zu vermeiden. Es gibt ein Verkehrsmittel, das im Verbund mit dem Fahrrad für diese Konsequenz steht: Die Tram.

Die Tram ist, richtig gemacht, das Verkehrsmittel der Zukunft: Leise, leistungs-

fähig, abgasfrei und an der Oberfläche barrierefrei ohne teure, technisch anspruchsvolle Hilfsmittel. Außerdem bietet nur sie die Option, nicht nur Menschen zu befördern, sondern auch Güter. München hat bei der Cargotram – der Tram zum Gütertransport – noch viel aufzuholen. Andere Kommunen sind hier schon viel weiter.

Man stelle sich vor – für die Kosten von einem Kilometer U-Bahn bekommt man 10 Kilometer Tramstrecke. Wie dicht könnte das Münchner Schienennetz für hochwertigen ÖPNV sein? Mit konsequenter Bevorzugung an den Kreuzungspunkten und mit modernen 2,65m breiten Fahrzeugen ist die Tram ein sehr attraktives Verkehrsmittel. Die Tram ist nicht nur die billige Alternative zur U-Bahn, sondern die flexiblere, schneller realisierbare, sichtbare und kostenschonende Lösung für schnelle Klimaschutzwirkung und ein wichtiger Beitrag zur Klimaanpassung durch Entsiegelung.

Die U-Bahn war und ist eine kluge Lösung für die eng bebaute Großstadt, um sie schnell durchqueren zu können. Das Münchner U-Bahn-Netz hat in dieser Beziehung viel erreicht, aber den Siegeszug des Autos nicht verhindert, weil das oberirdische Trambahnnetz teilweise dafür abgebaut wurde.

Ein weiteres Problem kommt hinzu: Der ausgebliebene bzw. mangelhafte S-Bahn-Ausbau. Man kann es gar nicht oft genug betonen: Die Staatsregierung muss endlich die ideologische Bremse lösen und der S-Bahn im Raum München eine hohe Priorität einräumen. Sie muss das Gesamtnetz in den Blick nehmen und klare Prioritäten für schnell wirksame Ausbauprojekte im Gesamtnetz setzen. Die Weiterführung des 2. S-Bahn Stammstreckentunnels ist sicher nicht der richtige Weg. Es braucht den dringenden Ausbau des Südrings und der Zulaufstrecken aus dem Umland. Ebenso beim Nordring ist eine Beschleunigung zum Vollausbau dringend erforderlich.

Die Trägheit der bayrischen Staatsregierung darf in München aber nicht dazu führen, parallel zu S-Bahn-Strecken teure U-Bahn-Strecken zu realisieren und dringende Verbesserungen im Gesamtnetz des städtischen ÖPNV-Netzes zu blockieren. Alles gehört auf den Prüfstand zum schnellen Wirken des knappen Geldes – sowohl bei den Investitionskosten als auch bei den laufenden Kosten.

- Stopp aller Tunnelprojekte
- Verbesserung der Angebotsqualität beim Bus:
  - Busspuren dort, wo die Busse immer wieder aufgehalten werden
  - Keine Kürzungen des aktuellen Angebots
  - Zügige Umstellung von Dieselnbussen auf Busse mit batterieelektrischem Antrieb, auch Umrüstung des Altbestandes auf batterieelektrischen Antrieb. Die Stadt muss hier die Risiken der Zulassung übernehmen !
- Konzentrierter, beschleunigter Ausbau des Tramnetzes
  - Bevorzugt mit eigenem Grüngleis/Rasengleis, auch mit Wegfall von Autofahrspuren

- Attraktive Haltestellen als Bestandteil der Stadtgestaltung
- 2,65m breite, moderne und leise Fahrzeuge
- Cargotram mit Mikrohub von Anfang an mitdenken und auch die produzierende Wirtschaft sowie die Fachinstitute der Universitäten in die Planungen mit einbeziehen.
- Klarer Forderungskatalog an die bayrische Staatsregierung hinsichtlich des Ausbaubedarfs der S-Bahn sowie des Eisenbahnnahverkehrs und des Eisenbahngüterverkehrs.

Die für eine Verkehrswende streitende Politik muss sich mehr und eindeutiger hinter die Chancen und Potenziale der Tram stellen. München ist in der glücklichen Lage, die Tram nach dem Krieg nicht komplett abgebaut zu haben und kann auf eine lange Trambahntradition zurückblicken. Jetzt heißt es die Tram zu einem modernen, engmaschigen Verkehrswendesystem bevorzugt weiterzuentwickeln. Die Zieltermine zum Tramnetzausbau müssen priorisiert und zeitlich nach vorne geholt werden. Es braucht mehr Planungsressourcen und schnellere Entscheidungen zur Realisierung. Der Klimawandel wartet nicht.

Jürgen Trepohl

## *Neue Bahnstrecken für den Deutschlandtakt*

### **Warum das mit dem Bahnausbau so schwierig ist**

Ob in Bayern, NRW oder Niedersachsen – die DB plant neue Bahnstrecken, aber es gibt Widerstände in der Bevölkerung vor Ort und von der lokalen Politik. Die Folge sind medienwirksame Proteste betroffener Anwohner und teilweise vor Ort eine aktive Politik gegen den Bahnausbau. Wie man an den Beispielen Hannover-Hamburg, Hannover-Bielefeld und Brennerzulauf sieht, wird häufig der Ausbau der Bestandstrecke oder eine bestandsnahe Neubaustrecke (NBS) anstatt eines Neubaus in größerer Entfernung zur Altstrecke gefordert. Dass das so ist, scheint auch ein strukturelles Problem zu sein. Geplant wird in den ersten Phasen für eine NBS in recht breiten Korridoren, die eine Menge Leute betreffen. Bestandsnaher Ausbau betrifft auch Anwohner, hier ist aber durch die vorhandene Bahnstrecke bereits eine Linie vorgegeben, so dass ein viel schmalerer Korridor der lokalen Betroffenheit entsteht.

In der Realisierung wären dann durch bestandsfernen Neubau meist sogar weniger Leute direkt betroffen, weil man Planungsgrundsätze, die die Schonung von Menschen und Landschaft vorgeben, besser umsetzen kann. Schon lange vor der fertigen Planung einer ausgewählten Trassenvariante entstehen aber Mehrheiten auf Basis vermuteter Betroffenheit. Es gibt natürlich immer Menschen, denen Nachteile durch ein Projekt entstehen, und denen kann man nicht verbeln, dass sie gegen das Projekt oder eine bestimmte Ausformung der Planung



sind. Wenn aber jeder dagegen ist, der meint, dass ihm vielleicht und eventuell Nachteile entstehen könnten, die am Ende dann doch so nicht eintreten wie befürchtet, kommt es zu den bekannten Protesten. Sich über Jahre hinziehende Planungs- und Auswahlprozesse verschärfen das Problem, weil der Zustand „irgendwo wird etwas gebaut, wir wissen aber noch nicht genau wo“ immer länger anhält.

Ein weiterer Effekt entsteht in landwirtschaftlich geprägten Regionen. Bestandsnaher Neu- und Ausbau verbraucht zwar auch Platz, eine Neubautrasse greift aber in Grundstücke ein, die bisher fern einer Bahnstrecke lagen. Landwirte befürchten dann schnell Nachteile durch die Zerschneidung ihrer Flächen, oder durch Veränderungen im Wegenetz. Auch hier gilt: Am Anfang sehen sich mehr Menschen potenziell betroffen als am Ende bei der Realisierung wirklich betroffen sind. Landwirte sind oft besser mit der Politik vernetzt als sonstige Anwohner und mobilisieren leichter Abgeordnete und Kommunalpolitiker. Und Politiker machen sich eher die lokalen Befürchtungen zu eigen, als dass sie die überregionale Verkehrspolitik im Auge haben. Die politische Diskussion beeinflusst dann wieder die Bürgerschaft – Ängste werden induziert.

Im Gegensatz zum Brennerzulauf bietet sich aufgrund der Geographie zwischen Hamburg und Hannover auch eine Neubaustrecke in Bündelung mit der Autobahn an. Aber auch bei einer solchen Variante ist der Planungskorridor zunächst deutlich breiter als bei einer Planung entlang der bestehenden Bahnstrecke. Autobahnen sind anders trassiert als Schienenstrecken, die Ein- und Ausfahrten müssen berücksichtigt werden, und es gibt oft weitere Gründe für Abstandsräume. Außerdem fühlen sich die Menschen betroffen, die schon die Lasten der nahen Autobahn tragen müssen. Als Beispiel sei die Gemeinde Seevetal bei Hamburg genannt, auf deren Gebiet sich drei Autobahnen kreuzen, und die die zusätzliche Belastung durch eine Bahntrasse verhindern will.

Neben Widerständen aus Politik, Bürgerschaft und Landwirtschaft sind beim Bahnausbau natürlich auch steigende Kosten ein Problem. Dazu kommt eine nicht mehr zeitgemäße Abbildung des Nutzens von Verbesserungen im Bahnverkehr bei den anzuwendenden Bewertungsverfahren. Die hohen Kosten werden gerne durch lokale Politiker und Initiativen als Argument gegen den Bahnausbau oder einzelne Ausbauvarianten benutzt, während die Verzerrung bei der Nutzenberechnung eventuell die Einigung auf eine Trasse behindern kann.

Insgesamt ist die Situation bei der Planung neuer Bahnstrecken eine ziemlich un-gute Gemengelage. Am Ende wird der Bundestag entscheiden. Bis es soweit ist, dauert es noch eine Weile; DB und Bürger bleiben so lange im Ungewissen. Wie die Entscheidung ausfällt, hängt natürlich auch von der Vorbereitung durch das Bundesverkehrsministerium ab. Bisher hört man von Minister Wissing viele Allgemeinplätze, die die Unsicherheit eher fördern. Sein Vorgänger hat zusammen mit anderen Politikern schon beim Brennerzulauf im bayerischen Inntal eine du-

biose Rolle gespielt; wer dafür am Ende die Rechnung zahlt, bleibt abzuwarten. Worauf alle warten, sind klare Aussagen zur Notwendigkeit der Projekte, damit die grundsätzliche Haltung der Bundesregierung zum Bahnausbau erkennbarer wird. Sonst landen wir wieder bei den Sonntagsreden der Art „Güter gehören auf die Bahn“, während die konkrete Politik genau in die entgegengesetzte Richtung läuft. Es bleibt zu hoffen, dass dies mit modernen Schlagworten wie „Verkehrswende“ oder „starke Schiene“ nicht passiert.

Nicht nur in Berlin, sondern auch regional ist den Politikern mehr Einsicht und Übersicht zu wünschen. Die Sorgen der Anwohner zu berücksichtigen, ist richtig. Dabei dürfen aber die übergeordneten Ziele nicht aus den Augen verloren werden. Wenn wir Mobilität wollen, müssen wir auch mit Verkehrsbauten leben. Schonender Ausbau lässt sich verschieden interpretieren, alles einzugraben kann aber keine Lösung sein. Die Konflikte, die wir aus dem Inntal oder dem Landkreis Ebersberg kennen, erreichen auch München. Dort kommt erschwerend dazu, dass längere Bauzeiten auch zu längerer Behinderung des S-Bahn-Verkehrs führen, der für den Großraum München existenziell ist. Ob alle Wünsche in Zukunft finanzierbar sein werden, wird immer unsicherer. Die notwendige Prioritätensetzung darf nicht einseitig zu Lasten der Eisenbahn erfolgen. Die Alternative – eine immer weiter zunehmende Belastung durch den Straßenverkehr – können wir uns in Zeiten des Klimawandels schlicht nicht leisten.

Edmund Lauterbach

## **Landesversammlung 2022 in Regensburg**

Am 8. Oktober fand die 32. Mitgliederversammlung von PRO BAHN Bayern im Kolpinghaus in Regensburg statt.

Vor der Versammlung gab Matthias Trykowski, Leiter Technik Portfolio Nordbayern, DB Netz AG in seinem Vortrag „Bahnausbau Nordostbayern: Herausforderungen und Perspektiven“ einen Überblick über geplante Baumaßnahmen. Die wichtigsten der insgesamt etwa 800 Einzelmaßnahmen dürften wohl die Ertüchtigung der Verbindung Würzburg–Nürnberg–Passau, die Elektrifizierung bzw. der Ausbau Hof–Regensburg–Obertraubling und die Metropolenbahn Nürnberg–Prag sein.

In der anschließenden Mitgliederversammlung von PRO BAHN Bayern wurde der Landesvorstand einstimmig bei Stimmenthaltung der anwesenden Vorstandsmitglieder entlastet.

Außerdem wurden die bayerischen Delegierten für die Bundesverbandstage 2023 und 2024 gewählt. Als Delegierte gewählt wurden Norbert Moy, Lukas Iffländer, Renate Forkel, Edmund Lauterbach, Jörg Lange, Timm Kretschmar, Fritz Ferstl, Marco Kragulji, Wolf Bandemir, Siegfried Lemmer, Errol Yazgac und Frank

Lipke. Ersatzdelegierte sind Günther Polz, Dirk Kipper-Gobin, Christian Moritz und Ernst Croner.

Unter „Anträge“ wurde unter anderem eine von Wilhelm Mack vorgeschlagene Resolution zur Barrierefreiheit im Linienstern Mühldorf verabschiedet (Pressemitteilung zur Resolution siehe [https://www.pro-bahn.de/bayern/presse\\_show\\_bayern.php?id=1107](https://www.pro-bahn.de/bayern/presse_show_bayern.php?id=1107)): *Die Mitgliederversammlung des PRO BAHN Landesverbands Bayern e.V. beschließt folgende Resolution : PRO BAHN e.V. fordert spätestens für die Zeit ab Dezember 2024 die Barrierefreiheit aller im Linienstern Mühldorf eingesetzten Züge.*

Weitere Anträge wurden entweder abgelehnt (zur Maskenpflicht in Bahn und Flugzeug, Verlegung des Versammlungstermins auf den Sommer, Taxinutzung bei Zugausfällen) oder angenommen bzw. an den Vorstand weiterverwiesen (Einsatz für gedrucktes Bayernkursbuch, Abonnement von Fachzeitschriften).

Renate Forkel

---

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.

---

## Termine anderer Veranstalter

Mi. 02.11. 18:00 Uhr; Freilassing, Restaurant DaGigi; **Verkehrsforum Berchtesgadener Land und Rupertwinkel**. Weitere Informationen: <https://verkehrsforum-bgl.de/>

Mi. 16.11. 17 Uhr bis Sa. 19.11. 15:30 Uhr; **40. Horber Schienen-Tage** als virtuelle Veranstaltung; Anmeldung und weitere Informationen <https://horber.schienen-tage.de/40/> und Seite 2.

Do. 17.11. Fr. 18.11., Sa. 19.11., jeweils 19:30 Uhr und So. 20.11. 16 Uhr; Walpertskirchen, Mehrzweckhalle; **Theaterstück** von PRO BAHN-Mitglied Karl Bürger: „Der Rebell von Pertskirchen“; Weitere Informationen: <https://kurzelinks.de/d6ix> und Seite 3.

---

## 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 Präsenzooption 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. 02.11. 19 Uhr; München (Geschäftsstelle) und Videokonferenz; **PRO BAHN Treff Oberbayern**; Info zu Einwahldaten: oberbayern@pro-bahn.de
- Fr. 04.11. 19 Uhr; Videokonferenz; **PRO BAHN Treff Region München**: Info und Einwahldaten: muenchen@pro-bahn.de
- Fr. 11.11. 19 Uhr; Schongau, Ballenhaus (Marienplatz 2); **Informationsveranstaltung** (mit PRO BAHN-Beteiligung) zur Reaktivierung der Fuchstalbahn; Veranstalter: Umweltinitiative Pfaffenwinkel; Info: n.moy@bayern.pro-bahn.de
- Sa. 12.11. 13:30 Uhr; Röthenbach, Bahnhof (Waggon der Modellbahnfreunde); **PRO BAHN Regionalgruppe Allgäu**; Info: Tel. 0171/4885149
- Mi. 16.11. 19 Uhr (Achtung, eventuell etwas späterer Beginn als üblich); München (Geschäftsstelle) und Videokonferenz; **PRO BAHN Treff Oberbayern**; Info zu Einwahldaten: oberbayern@pro-bahn.de
- Sa. 19.11. 16–19 Uhr; Garmisch-Partenkirchen, Bar „Cuatro Hombres“, Promenadenstr. 14; **PRO BAHN Infostand** auf einer Infoveranstaltung des Aktionsbündnisses Werdenfelsbahn und der Grünen Garmisch-Partenkirchen; Info: n.moy@bayern.pro-bahn.de
- Mi. 23.11. 19:30 Uhr (**Termin geändert!**); Videokonferenz; **PRO BAHN Treff Augsburg**: „Go-Ahead – Alles auf Start im Augsburger Netz?“; Info zu Einwahldaten: erro1.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)
- Sa. 26.11. 15 Uhr; Videokonferenz; **Online-Informationsveranstaltung des PRO BAHN Bezirksverbands Oberbayern**; Info zu Einwahldaten: S. 2 und oberbayern@pro-bahn.de
- Mi. 30.11. ab 19:00 Uhr; München; Gasthaus „Klinglwirt“, Balanstr. 16; **Stammtisch**.
- Fr. 02.12. 19 Uhr; **PRO BAHN Treff Region München**, Videokonferenz; Info und Einwahldaten: muenchen@pro-bahn.de
- Mi. 07.12. 19 Uhr; München (Geschäftsstelle) und Videokonferenz; **PRO BAHN Treff Oberbayern**; Info: Einladung (wird den Mitgliedern noch zugeschickt) und oberbayern@pro-bahn.de