

PRO BAHN *Post*

Rundbrief von PRO BAHN Oberbayern

Dezember 2022



Das Vorfeld des Münchner Hauptbahnhofs: Nicht nur das Münchner S-Bahn-Netz hat Kapazitätsprobleme, auch der Hauptbahnhof kann zu Spitzenzeiten schon jetzt an seine Kapazitätsgrenzen stoßen. Werden die Kapazitäten für den Deutschlandtakt ausreichend sein? Bild: Norbert Moy

-
- PRO BAHN Post Abo 2023 – Seite 2
 - Kurznachrichten – Seite 2
 - Tickets und Vertrieb – Seite 4
 - Programm Bahnausbau Region München – Seite 5
 - Innovation im Regionalverkehr – Seite 7
 - Die Überlastung des Münchner Hauptbahnhofs – Seite 8
 - Lektüretipps rund um die Bahn – Seite 10

PRO BAHN Post Abo 2023

Wie immer zum Jahresende möchten wir die Leser, die im nächsten Jahr die Papierausgabe der PRO BAHN Post beziehen wollen, an die Verlängerung ihres Abos erinnern. Da die Deutsche Post im vergangenen Jahr das Briefporto um 5 Cent erhöht hat und der Abopreis knapp kalkuliert war, können wir leider den bisherigen Preis für das Abo nicht halten. Das Abo der Papierversion kostet also künftig **16 Euro**.

Falls Sie 2023 die Papierversion zugeschickt bekommen wollen, so überweisen Sie bitte 16 Euro auf unser Konto mit der IBAN DE83 70090500 0003720730 (BIC GENODEF1S04) bei der Sparda-Bank München (bitte geben Sie Ihre Adresse an, wenn Sie kein Mitglied sind). Wenn Sie nicht bezahlen, endet die Zustellung nach der Januarausgabe.

Leser der elektronischen Version brauchen gar nichts tun – ihr Abo wird im kommenden Jahr automatisch fortgesetzt.

Die PRO BAHN Post ist als PDF unter <https://www.pro-bahn.de/oberbayern/pbp/> auch für Nichtmitglieder kostenlos verfügbar, lediglich die Papierversion muss bezahlt werden.

Bitte beachten Sie, dass das Januarheft noch an alle bisherigen Abonnenten der Papierversion verschickt wird, um vergessliche Abonnenten ein letztes Mal zu erinnern.

Kurznachrichten

Streckensperrung Rosenheim–Wasserburg eventuell noch bis März

Ende September kam es im Bereich Ramerberg/Rott an der Bahnstrecke Rosenheim–Wasserburg zu einem Dammrutsch. Der „Wasserburger Stimme“ zufolge könnten eventuell „benachbarte Bauarbeiten in ursächlichem Zusammenhang mit dem Ereignis stehen“. Die Wiederherstellung der Befahrbarkeit der Bahnstrecke in dem unwegsamen Gelände gestaltet sich sehr aufwändig. Auf der Internetseite der Südostbayernbahn steht zwar noch der 8. Januar als Ende der Störung, in der „Wasserburger Stimme“ wird jedoch Ende Februar 2023 genannt (<https://kurzelinks.de/x9c6>), in einem Artikel in OVB-Online sogar Ende März. Immerhin soll es wohl ab dem Fahrplanwechsel wieder Zugverkehr zwischen Rosenheim und Rott geben.

PRO BAHN auf Mastodon

Auch als eventuelle Alternative zu Twitter nutzt PRO BAHN jetzt auch das soziale Netzwerk „Mastodon“. Die ersten Beiträge erläutern, was dies bedeutet, und was nicht (https://mastodon.social/@PRO_BAHN/109264938319958566).

Derzeit sollten die auf Twitter eingestellten Meldungen automatisch auch auf den entsprechenden Mastodon-Accounts erscheinen. Das gilt für die Accounts @PRO_BAHN (https://mastodon.social/@PRO_BAHN/: bundesweite Meldungen von PRO BAHN), @PRO_BAHN_by (https://muenchen.social/@PRO_BAHN_by/: Meldungen des Landesverbands Bayern) und @bahnoev (<https://mastodon.online/@bahnoev/>: „#Bahn #ÖV #News“ – Link zu Medienmeldungen).

PRO BAHN Fahrgastpreis für Landkreis Fürstenfeldbruck

Seit 2005 verleiht PRO BAHN den deutschen Fahrgastpreis an Betriebe und Personen, die sich für die Belange der Fahrgäste besonders eingesetzt haben. Am 29. Oktober hat PRO BAHN Fahrgastpreise für besonderes Engagement im Bereich „multimodales Reisen“ verliehen (https://www.pro-bahn.de/presse/pm_bv_show.php?id=464). Fahrgäste wollen schließlich nicht nur von Bahnhof zu Bahnhof reisen, sondern von ihrem Startpunkt, z.B. ihrer Wohnung zu ihrem jeweiligen Ziel. Dabei werden unterschiedliche Verkehrsmittel genutzt wie Fahrrad, Bus, Tram, Zug, Taxi, die zusammen die multimodale Reisekette bilden. Einer der Preisträger ist der Landkreis Fürstenfeldbruck. Er wurde ausgezeichnet für die kreisweite Umsetzung der Erreichbarkeit aller Gemeinden mit öffentlichen Verkehrsmitteln an allen Wochentagen rund um die Uhr, mit vorbildlicher Integration von „on demand“ Verkehren zum Tarif des Münchner Verkehrs- und Tarifverbunds (MVV) für alle Fahrgäste. Übrigens erreichte der Landkreis Fürstenfeldbruck im bundesweiten Vergleich der Allianz pro Schiene zur ÖPNV-Erreichbarkeit im vergangenen Jahr unter allen 294 deutschen Landkreisen Platz 2 und landete innerhalb des Freistaates Bayern sogar auf Platz 1.

Mobilitätsbarometer der Allianz pro Schiene

Trotz des guten Angebots in einzelnen Landkreisen, wie im oben genannten Landkreis Fürstenfeldbruck: in Bayern gibt es auch ziemlich viele Landkreise mit einem schlechten ÖPNV-Angebot. Das schlägt sich auch in einer Studie nieder, die die Allianz pro Schiene, BUND und DVR am 25. November vorgestellt haben (<https://kurzelinks.de/mlaz>). Der zufolge ist jede dritte Person in Deutschland unzufrieden mit der Erreichbarkeit von Bus und Bahn am eigenen Wohnort. Bayern belegt dabei im bundesweiten Ranking den drittletzten Platz. Die Studie zeigt außerdem ganz deutlich, dass die Menschen mehrheitlich nicht die Entfernung zur nächsten Haltestelle als Problem empfinden, sondern die als zu selten empfundenen Abfahrten an einer Haltestelle. Ein Großteil der Befragten (78 Prozent) gibt an, dass sich die Zahl der Abfahrten innerhalb der vergangenen fünf Jahre nicht verbessert oder sogar verschlechtert habe.

Prüfung von Betonschwellen: Es drohen weitere Einschränkungen

Die DB hat angekündigt weitere Bahnstrecken mit Betonschwellen auf Schäden zu überprüfen (<https://kurzelinks.de/gtxx>). Damit drohen wieder neue

Langsamfahrstellen und durch Bauarbeiten verursachte Einschränkungen. Im Gegensatz zur sonstigen Handhabung bei Baustellen und Schäden an der Infrastruktur bietet die DB allen betroffenen Bahnunternehmen einen Schadenersatz. Wenn Züge wegen Gleisschäden ausfallen, erhalten die Betreiber im Regelfall keine Bestelltentgelte vom Aufgabenträger und es entstehen zusätzliche Kosten durch Busersatzverkehre, bei kurzfristigen Sperrungen auch durch Entschädigungen an Fahrgäste. In vielen Fällen haben die Fahrgäste allerdings nur den Schaden durch ausfallende Züge, Fahrzeitverlängerungen oder Anschlussverluste, da angekündigte Baustellen meist nicht zu Entschädigungen oder sonstigem Schadensausgleich führen.

Vorschau auf Baustellen bei Münchner Tram und U-Bahn

Die Münchner Verkehrsgesellschaft MVG hat eine Jahresvorschau für Bauarbeiten bei Tram und U-Bahn für 2023 vorgestellt (<https://www.swm.de/presse/pressemitteilungen/2022/11-2022/mvg-jahresvorschau-baustellen>). Danach ist die Tram 25 etwa vier Monate zwischen Ostfriedhof und Max-Weber-Platz gesperrt. Der Bau einer Gleiskurve zwischen Belgrad- und Parzivalstraße führt zu zweieinhalb Monaten Sperrung vom Kurfürstenplatz zum Scheidplatz. Für zwei Monate fahren die Linien 27 und 28 wegen weiterer Arbeiten gar nicht. Die Tram 23 nach Schwabing Nord wird für dreieinhalb Monate eingestellt. Das Ende der seit Jahren bestehenden Sperrung der Ludwigsbrücke und der Inneren Wiener Straße ist jetzt für Oktober 2024 prognostiziert (ursprünglich hatte man mit 12 bis 18 Monaten Bauzeit gerechnet). Mit dem Auto kann man die Brücke befahren, während ÖPNV offenbar als Privileg auf Widerruf betrachtet wird.

Nikolausfahrten beim LEO

Zum Schluss noch etwas Erfreuliches: Nach zweijähriger Zwangspause gibt es dieses Jahr am zweiten und dritten Adventswochenende wieder Nikolausfahrten zwischen Obing und Bad Endorf (<https://chiemgauer-lokalbahn.com/der-nikolaus-kommt-mit-der-lokalbahn/>).

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

Tickets und Vertrieb: Der Fahrplanwechsel bringt Nachteile für Fahrgäste

Fahrplanwechsel bedeutet immer Änderungen im Angebot. In Oberbayern gibt es zwei Maßnahmen im Bereich Tickets und Vertrieb, die bei Bahnkunden so nicht auf Zustimmung treffen werden. So wird mit dem Betriebsübergang der Strecke Traunstein–Ruhpolding auf die Bayerische Regiobahn das Traun-Alz-Ticket auf dieser Strecke seine Gültigkeit verlieren. Das hat tariflich für die Kunden folgende Konsequenzen:

- Fahrt Traunstein–Ruhpolding Hin- und Rückfahrt: 9,40 € statt derzeit 7 €, bei zwei Personen 18,80 € statt derzeit 11 €.
- Fahrt Ruhpolding–Traunreut Hin- und Rückfahrt: 14 € statt derzeit 7 €, bei zwei Personen 28 € statt derzeit 11 €.

Der kleine Linienstern Traunstein wird damit im Hinblick auf die Tarife aufgetrennt und die Preissteigerungen sind ja schon nicht unerheblich.

Die andere Maßnahme betrifft die Pfaffenwinkelbahn. Die Videoreisezentren in Peißenberg, Peiting Ost und Schongau werden aktuell abgebaut. Sie waren erst vor sechs Jahren unter Beisein politischer Prominenz den Fahrgästen als Ersatz für den personenbedienten Verkauf an diesen Bahnhöfen präsentiert worden. Dem Vernehmen nach will das Verkehrsunternehmen vor Ort, die Bayerische Regiobahn (BRB), den Vertrag mit DB Vertrieb nicht mehr verlängern und hat an den Bahnhöfen schon längst eigene Automaten aufgestellt. Auf Nachfrage teilte die BRB mit, dass diese Automaten spätestens ab Fahrplanwechsel „videobasierte Auskünfte zum Ticketkauf“ anbieten werden und bedauert, dass der Übergang zwischen den Anbietern nicht nahtlos erfolgt.

Gemeinsame Erkenntnis aus beiden Vorgängen: Tarif und Vertrieb müssen von den jeweiligen Verkehrsunternehmen unabhängig organisiert und betrieben werden – das fordert PRO BAHN schon seit Jahren. Genauso wie der Zugang zum Streckennetz und zu den Bahnhöfen sollten die Vertriebskanäle allen Unternehmen diskriminierungsfrei und offen zur Verfügung stehen und nicht ein Spielball wechselnder Vertragskonditionen sein.

Die Zeit für eine Neuaufstellung scheint jetzt auch gekommen zu sein: Nach den jüngsten Krisen werden Verkehrsverträge in den meisten Fällen nur als Bruttoverträge abgeschlossen werden, d.h. die Verkehrsunternehmen werden von den Risiken eines Einnahmeausfalls (z.B. in einer Pandemie) befreit, erhalten in jedem Fall ihre Betriebskosten in voller Höhe vom Aufgabenträger bezahlt, der wiederum die Fahrgeldeinnahmen bei sich verbucht. Ticketing und Vertrieb landen dann beim Aufgabenträger. Sollte das 49-Euro-Ticket tatsächlich dauerhaft eingeführt werden, ist diese Neuordnung unumgänglich.

Norbert Moy

Programm Bahnausbau Region München: Quo vadis?

Das Programm „Bahnausbau Region München“ wurde 2018 vom Bayerischen Verkehrsminister Joachim Herrmann initiiert. Mehr als vier Jahre und fünf Minister später sind zu den damals 28 Maßnahmen noch 43 Projekte dazugekommen, für die Machbarkeitsstudien in Auftrag gegeben wurden. Es wird Zeit, um

eine Bilanz zu ziehen, insbesondere deshalb, da wegen der Querelen um die zweite Stammstrecke dieses Programm aus den Schlagzeilen verschwunden ist. Wann löst Verkehrsminister Christian Bernreiter das Versprechen seiner Vorgängerin Kerstin Schreyer ein, die Öffentlichkeit über die Ergebnisse der Machbarkeitsstudien zu informieren?

Als Verkehrsminister Herrmann 2018 das Programm Bahnausbau Region München vorstellte (1), hat sich in der Staatsregierung die Erkenntnis durchgesetzt, dass der Bahnausbau über die zweite Stammstrecke hinausgehen muss. Allerdings handelt es sich bei den präsentierten Projekten um alten Wein in neuen Schläuchen, denn dreizehn der 28 Projekte waren bereits im 13-Punkte-Sofortprogramm S-Bahn München von 2012 enthalten. Immerhin hat Herrmann bei achtzehn Projekten einen geplanten Baustart genannt, was beim 13-Punkte-Sofortprogramm fehlte. Viele Projekte sind bereits deutlich in Verzug: Baubeginn für den neuen Bahnsteig in Markt Schwaben sollte 2019 sein, wird sich jedoch bis mindestens 2023 verzögern. Der kürzlich gefeierte Spatenstich Flughafen-Schwaigerloh hätte zwei Jahre früher stattfinden sollen. Der Baubeginn Sendlinger Spange in diesem Jahr betrifft nur eine Teilmaßnahme, insofern ist der Baubeginn auch bei diesem Projekt nicht rechtzeitig.

Verkehrsministerin Ilse Aigner erweiterte am 14.9.2018 das Programm Bahnausbau Region München um 26 Maßnahmen, die geprüft werden sollen (2). Dafür hat sie 2019 eine Machbarkeitsstudie an das auf Bahnsysteme spezialisierte Beratungsunternehmen SMA (Deutschland) vergeben. Der Auftrag läuft noch bis Ende November 2022 (3). Endlich sollen auch Ausbaumaßnahmen für die stark ausgelasteten Strecken nach Freising, zwischen Ostbahnhof und Markt Schwaben und für den Nord- und Südring untersucht werden. Daneben soll auch die Machbarkeit eines (Teil-)Ausbaus der derzeit eingleisigen S-Bahn-Strecken Dachau–Petershausen, Giesing–Kreuzstrasse, Höllriegelskreuth–Wolfartshausen, Dachau–Altomünster und Grafing–Ebersberg untersucht werden.

Am 16.6.2020 verkündet Verkehrsministerin Kerstin Schreyer, dass der Bahnhof Berduxstrasse von den Gutachtern empfohlen wird. In der gleichen Presseerklärung wird bekannt, dass inzwischen 41 statt 26 Maßnahmen untersucht würden (4). Am 11.2.2021 unterzeichnet Schreyer die Planungsvereinbarung mit der Deutschen Bahn für eine Anbindung des BMW Forschungszentrums (FIZ) mit Pendelzügen (5). Und am 17.12.2021 wurden in drei regionalen Dialogforen zum Bahnausbau Region München bekanntgegeben, welche der inzwischen 43 Maßnahmen weiterverfolgt werden sollen, und welche nicht. Weiterverfolgt werden sollen u.a. der Ausbau auf zwei Gleise auf folgenden Strecken: Grafing Bahnhof–Ebersberg (Teilausbau), Giesing–Kreuzstraße (Teilausbau), Dachau–Petershausen. Nicht weiterverfolgt werden die Neubausrecken zum Forschungszentrum Garching, Altomünster–Aichach, München–Odelzhausen–Dasing und Bobingen–Mering (6).

Schreyer machte im Dezember letzten Jahres noch keine Aussagen zu den wichtigen Ausbaumaßnahmen Ostbahnhof–Markt Schwaben und München–Freising. Erinnert sei daran, dass der viergleisige Ausbau Berg am Laim–Markt Schwaben bereits seit 2009 zum Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (GVFG)-Bundesprogramm angemeldet war, 2012 jedoch von dieser Liste gestrichen wurde. Auch der viergleisige Ausbau Pasing–Buchenau war 2009 zum GVFG-Bundesprogramm angemeldet, und wurde 2010 gestrichen. Der damalige bayerische Verkehrsminister Martin Zeil leitete 2012 die „Optimierung“ auf einen dreigleisigen Ausbau Pasing–Eichenau ein. Erst der Deutschlandtakt fordert nun wieder einen viergleisigen Ausbau. Die Abstimmungsgespräche zwischen Bund und Bayern zu diesem viergleisigen Ausbau begannen im August 2021 und dauern derzeit noch an.

Dass die Ausbaupläne für die fahrgaststarken Mischverkehrsstrecken nach Markt Schwaben und Freising noch nicht einmal das Planungsstadium Machbarkeitsstudie hinter sich lassen, ist ein Armutszeugnis der jetzigen und aller vorherigen Staatsregierungen. In Anbetracht der angestrebten Verkehrswende sollte nun endlich mehr Tempo in diesen Prozess kommen. Immerhin hatte Schreyer weitere Dialogforen für dieses Jahr versprochen, in denen weitere Ergebnisse bekanntgegeben würden. Sie kann dieses Versprechen jedoch nicht mehr einlösen, denn am 23.2.2022 löste Verkehrsminister Christian Bernreiter als Verkehrsminister Nummer fünf innerhalb von fünf Jahren Schreyer ab. Dialogforen gab es seither jedoch keine mehr. Spätestens Ende November, wenn der Auftrag von SMA (Deutschland) ausläuft, sollte Bernreiter die Öffentlichkeit informieren. Neben der zweiten Stammstrecke sind diese Projekte mindestens ebenso so wichtig für die S-Bahn-Pendler.

Ralf Wiedenmann

(1) <https://www.stmi.bayern.de/med/pressemitteilungen/pressearchiv/2018/86/index.php>

(2) <https://www.bayern.de/ministerin-aigners-programm-bahnausbau-region-muenchen/?seite=2453>

(3) <https://ted.europa.eu/udl?uri=TED:NOTICE:371981-2018:TEXT:DE:HTML>

(4) <https://www.bayern.de/programm-bahnausbau-region-muenchen/?seite=2453>

(5) <https://www.stmb.bayern.de/med/pressemitteilungen/pressearchiv/2021/23/index.php>

(6) <https://www.stmb.bayern.de/med/pressemitteilungen/pressearchiv/2021/253/index.php>

Innovation im Regionalverkehr

Der Ideen-Zug der Südostbayernbahn nimmt deutlich Gestalt an. Viel – auch internationale – Beachtung fand der ausgestellte Musterwagen auf der weltweit größten Fachmesse für den Schienenverkehr, der „Innotrans“ in Berlin. Das seinerzeit innovative Konzept der Sitzlandschaften für den Interregio wird damit nicht nur konsequent fortgeführt, sondern für den Regionalverkehr ganz wesentlich erweitert. Man wird auch für die Zukunftsfähigkeit des Schienen-

verkehrs verschiedenen Erwartungen und Bedürfnissen (Arbeit, Ruhe, Unterhaltung) von Fahrgästen besser gerecht werden müssen. So gibt es nicht nur Abteile für's (online-) Arbeiten von unterwegs, auch die Freizeit soll mit Stammtisch-, Aussichts- und Mehrzweck-Bereichen nicht zu kurz kommen und man darf mit Spannung erwarten, wie sich das ganze Bündel kreativer Ideen in der Praxis bewährt.

Bei allen Mängeln, die natürlich auch bei der SOB zu kritisieren sind, zeigt sich deutlich, wie wichtig „kleine Einheiten“ für Fortschritte im Schienenverkehr sein können. Kein Vergleich zu weit vom Geschehen entfernten Bundesbahndirektionen zu früheren Zeiten oder Hauptverwaltungen. Ja es gibt auch in den „Regionalbahndirektionen“ des DB Konzerns engagierte Eisenbahner mit Herz, die den Schienenverkehr gerne weiter entwickeln möchten. Man muss sie nur mal machen lassen: Innovativ, flexibel, vor Ort (Vergleiche dazu: „Plädoyer für den Fortbestand der Regionetze“ in der PRO BAHN Post vom Januar 2022).

Thomas Kauderer

Das vergessene Problem?

Die Überlastung des Münchner Hauptbahnhofs

Dass die S-Bahn München auf einigen Linien, die nicht im 10-Minuten-Takt verkehren, zum Teil an der Kapazitätsgrenze fährt, wurde intensiv kommuniziert und ist zusammen mit den Pünktlichkeitsproblemen der Grund für den Bau der zweiten Stammstrecke. Weniger bekannt ist, dass auch der Hauptbahnhof in Spitzenzeiten an seine Kapazitätsgrenzen stößt. So mussten zeitweise schon ICE 726 nach Essen und ICE 1006 nach Berlin um kurz vor 8 Uhr am gleichen Bahnsteig hintereinander aufgestellt werden. Das Problem wird sich mit der Realisierung des Deutschlandtakts voraussichtlich deutlich verschärfen. Hier wird bekanntlich die Verdopplung der Fahrgastzahlen angestrebt, was eine erhebliche Steigerung der Zugzahlen erfordert, die im Fernverkehr auch bereits geplant werden (siehe dritter Gutachterentwurf).

Die zweite Stammstrecke wird das Kapazitätsproblem des Hauptbahnhofs nur minimal verringern. Bei der ursprünglichen Planung war im Wesentlichen zunächst nur der Wegfall weniger S-Bahnen aus Richtung Fürstenfeldbruck in der Hauptverkehrszeit vorgesehen, die derzeit im Hauptbahnhof oben enden. Es kam deshalb die Idee auf, die zweite Stammstrecke so zu gestalten, dass auch klassische Regionalzüge hinein fahren können, was den Hauptbahnhof nennenswert entlasten würde. Hierzu müssten allerdings die Bahnsteige statt 210 m für die S-Bahn für die bis zu 320 m langen Regionalzüge ausgelegt werden. Wegen der deutlich längeren Fahrgastwechselzeiten der Regionalzüge mit ihren wenigen Türen wären darüber hinaus je Halt vier deutsche (Aus- und Einstieg am

gleichen Bahnsteig) statt drei spanische Bahnsteige (Aus- und Einstieg an getrennten Bahnsteigen) nötig und damit vier statt zwei Gleise.

Mit dem Argument, dass diese Umplanung zu viel Zeit beanspruche und somit der anspruchsvolle Zeitplan des Baus der zweiten Stammstrecke nicht zu halten sei, wurde diese Lösung seinerzeit verworfen. Stattdessen wurde beschlossen, klassische Express-S-Bahnen mit weniger Halten als sogenannte Regional-S-Bahnen weiter ins Umland zu fahren, zunächst in Richtung Augsburg, Buchloe und Landshut, später eventuell auch in die Richtungen Holzkirchen (Oberland und Mangfalltal), Wasserburg, Dorfen und Pfaffenhofen. Dies bringt eine gewisse Entlastung des Hauptbahnhofs, insbesondere des Starnberger Bahnhofs, in dem aber auch nach Realisierung der zweiten Stammstrecke einige Gleise für S-Bahnen bei Störungen der Stammstrecken frei gehalten werden sollten. Längere Linien in die zweite Stammstrecke zu führen, z.B. aus Schongau, Kochel, Marktoberdorf oder Kufstein, dürfte sich wegen der dafür zu kurzen S-Bahnen und deren vergleichsweise spartanischen Ausstattung (wenig Sitzplätze, voraussichtlich ohne WC) verbieten.

Jetzt verzögert sich die Realisierung der zweiten Stammstrecke aus ganz anderen Gründen ohnehin um viele Jahre. Damit wäre jetzt genug Zeit vorhanden, die oben genannte Erweiterung der zweiten Stammstrecke zum Regionalzugtunnel zu planen. Die teilweise bereits fertiggestellten Bauten, insbesondere zwischen Laim und der Donnersberger Brücke sowie am Marienhof müssten sich weitgehend integrieren lassen. Tunnel sind nach Aussage der DB bislang nicht begonnen. Die verlorenen Investitionen wären damit gering.

Weiter könnte man überlegen, die so gewonnene Zeit zu nutzen, andere, bislang erst nach Fertigstellung der zweiten Stammstrecke vorgesehene Ausbauten, wie Süd- und Nordring oder Ausbauten der Außenstrecken vorzuziehen, wie es von verschiedenen Seiten durchaus zu Recht gefordert wird. Insbesondere der Südring müsste sich relativ schnell umsetzen lassen, wenn man zunächst auf den aufwendigen Umbau des Ostbahnhofs für die Einführung der S-Bahnen vom Südring auf die vorderen Gleise verzichtet (der seinerzeit zum schlechten volkswirtschaftlichen Indikator führte). Wenn zeitgleich der jetzt im Konsens angestrebte und schon fortgeschritten geplante vierspurige Ausbau bis Fürstenfeldbruck, einschließlich Westkopf Pasing, zügig realisiert würde, ließen sich 10-Minuten-Takte nach Gauting, Buchenau und auf dem Südring realisieren, ohne bestehende 10-Minuten-Takte in die bestehende Stammstrecke aufgeben zu müssen. Da damit den drängendsten Kapazitätsproblemen abgeholfen wäre, verringerte sich auch der Zeitdruck zur Fertigstellung der zweiten Stammstrecke.

Generell stellt sich die Frage, ob es langfristig sinnvoll ist, die Gleiskapazitäten für die S-Bahn zu vervierfachen (zwei Stammstrecken, Nord- und Südring) und für den Regional- und Fernverkehr kaum Kapazitätserweiterungen vorzusehen. Noch nicht berücksichtigt ist bei diesen Überlegungen der mit der Fertigstellung

des Brennerbasistunnels ebenfalls voraussichtlich stark steigende Güterverkehr mitten durch München (siehe PRO BAHN Post vom Januar 2021).

Also nutzen wir die Chance, die sich durch das Desaster um die zweite Stammstrecke aufgetan hat und fordern, den Bahnverkehr in und um München endlich gesamthaft zu planen.

Andreas Schulz

Lektüretipps rund um die Bahn

Geschichten und Reportagen rund ums Reisen mit der Bahn

Nachdem der SPNV hier im Jahre 2022 durch zwei schwere Unglücke mit Todesopfern geprägt war und auch sonst eher durch „Pleiten, Pech und Pannen“ statt halbwegs akzeptables Funktionieren, hier mal eine erfreuliche Nachricht: Das aktuelle Heft (Ausgabe 5.2023, 10 €) der noch recht neuen Zeitschrift „Der Passagier“ ent- und verführt uns diesmal auf Bahnreisen unter anderem nach Schweden und in die Schweiz. Auch einen Bezug zu Oberbayern gibt es: Eine Fotostrecke widmet sich dem „Blauen Land“ – also Murnau und Umgebung mit stimmungsvollen Bildern aus dem fahrenden Zug fotografiert. Und das Allgäu ist ebenfalls vertreten mit schneereichen Winterbildern. Wenn es aber nicht gelingt, im kommenden Jahr Bahnfahren auch im Alltag wieder zum positiven Erlebnis zu machen, müssen wir das mit der Verkehrswende wohl realistischerweise leider ganz schnell vergessen ...

„Blickpunkte am Schienenstrang“ von Karl Bürger

Zwar schon vor ein paar Monaten erschienen, aber vielleicht eine Idee für ein Weihnachtsgeschenk oder als Feiertagslektüre ist das Buch „Blickpunkte am Schienenstrang: Wie die Eisenbahn wurde wie sie ist – in Bayern und auch anderswo“ von Karl Bürger, PRO BAHN Mitglied aus Walpertskirchen (<https://bahnbuch.de/blickpunkte-am-schienenstrang>, 39,90 €). Das umfangreiche Buch mit 655 größtenteils noch nicht zuvor veröffentlichten und meist großformatigen Bildern kann direkt beim Autor (karl-buerger@t-online.de) oder über den Buchhandel bezogen werden. Das Werk durchstreift die Zeit von 1976, als man im Bundesverkehrsministerium vom „betriebswirtschaftlich optimalen Netz“ fabulierte, die Eisenbahn in der Fläche kaum noch Chancen zu haben schien und Komfort und Service nur die Intercitys boten, bis zur Gegenwart. Auch mit der Rolle der Eisenbahn in den politischen und gesellschaftlichen Verhältnissen setzt sich das Buch auseinander und legt dar, was geschehen muss, damit sich eine moderne Eisenbahn im Verkehrsmarkt behaupten kann und wieder zu einem Verkehrsmittel für breite Schichten wird.

„München–Lindau unter Strom“ von Josef Miller und Dr. Martin Pabst

In dem bereits im Vorjahr erschienenen Buch (160 Seiten, 18,60 €) schildert der frühere Staatsminister Josef Miller anhand seiner persönlichen Erinnerungen die über vier Jahrzehnte währende Geschichte der Elektrifizierung der Bahnstrecke München–Lindau und die viele Überzeugungsarbeit, die hier zu leisten war. Der Co-Autor Dr. Martin Pabst geht in einem reich bebilderten Beitrag auf die Historie der Strecke ein und beschreibt die künftigen Fahrzeuge. Ebenfalls mit diesem Thema, jedoch mit Schwerpunkt auf die dreijährige Bauphase am Schluss befasst sich ein 2021 von der DB Netz AG herausgegebenes Buch, dessen Redakteur Armin Franzke ist („Ausbaustrecke München–Lindau–Grenze D/A“, 39 €).

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

- Sa. 03.12. 10:50 Uhr; Passau, Bahnhof; **Reaktivierungs-Sonderfahrt auf der Ilztalbahn**; Veranstalter: Grüne Fraktion Bayern; Info und Anmeldung: <https://markus-buechler.de/termine/reaktivierungs-sonderfahrt-ilztalbahn/>.
- Sa. 03.12. So. 04.12., Sa. 10.12. und So. 11.12.; Bad Endorf (jeweils 15 und 17 Uhr) / Obing (jeweils 14 und 16 Uhr); **Nikol-ausfahrten auf der Lokalbahn Endorf-Obing** Info und Anmeldung: <https://chiemgauer-lokalbahn.com/fahrplaene-und-co/fahrplaene/> und Tel. 0151/6779 4888.
- Mi. 07.12. 18:00 Uhr; Freilassing, Restaurant DaGigi; **Verkehrsforum Berchtesgader Land und Rupertiwinkel**. Weitere Informationen: <https://verkehrsforum-bgl.de/>
- Fr. 23.12. Bad Endorf/Obing; **LEO bringt das Friedenslicht**; Info und Fahrplan: Siehe Termin am 3.12. und Tel. 0151/6779 4888.
-

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).

Fr. 02.12. 19 Uhr; Videokonferenz; **PRO BAHN Treff Region München**: Info und Einwahldaten: muenchen@pro-bahn.de

Mi. 14.12. 19 Uhr (**Termin um eine Woche verschoben**); München (Geschäftsstelle) und Videokonferenz; **PRO BAHN Treff Oberbayern**; Info zu Einwahldaten: oberbayern@pro-bahn.de

Mo.19.12. 19:30 Uhr; Videokonferenz; **PRO BAHN Treff Augsburg**: E. Yazgac, PRO BAHN Schwaben: „Unterwegs auf europäischen Schienen mit Interrail“; Info zu Einwahldaten: erro1.yazgac@pro-bahn.de, Telefon (0160) 938 961 80, https://www.pro-bahn.de/bayern/termin_zeigen.php?app=aus

Mi. 21.12. 19 Uhr; München (Geschäftsstelle) und Videokonferenz; **PRO BAHN Treff Oberbayern**; Info zu Einwahldaten: oberbayern@pro-bahn.de

Mi. 28.12. ab 19:00 Uhr; München; Gasthaus „Klinglwirt“, Balanstr. 16; **Stammtisch**.

Mi. 04.01. 19 Uhr; München (Geschäftsstelle) und Videokonferenz; **PRO BAHN Treff Oberbayern**; Info: Einladung (wird den Mitgliedern noch zugeschickt) und oberbayern@pro-bahn.de

Fr. 13.01. 19 Uhr (**Termin um eine Woche verschoben**); **PRO BAHN Treff Region München**, Videokonferenz; Info und Einwahldaten: muenchen@pro-bahn.de

- Der erste PRO BAHN Treff Oberbayern im Dezember wird wegen eines Terminkonflikts ausnahmsweise um eine Woche verschoben.
- Der PRO BAHN Treff München im Januar wird wegen des Feiertags um eine Woche verschoben.

Das PRO BAHN-Post-Team wünscht allen Lesern

frohe und besinnliche Weihnachtsfeiertage!