

PRO BAHN *Post*

Rundbrief von PRO BAHN Oberbayern

September 2023



Ammerseebahn in Schondorf: Wegen der niedrigen Bahnsteige ist ein barrierefreier Einstieg nicht möglich, Leit- und Sicherungstechnik sind noch „historisch“. Eine grundlegende Sanierung und Modernisierung der Strecke ist längst überfällig und aus Fahrgastsicht dringend erforderlich.

(Bild: Norbert Moy)

- Kurznachrichten – *Seite 2*
- Elektrifizierung des bayerischen Bahnverkehrs – *Seite 4*
- Ammerseebahn – die nächste Dauersanierung? – *Seite 5*
- Wechsel zu Deutschlandtickettarifen und Aboportal – *Seite 7*
- Lindner will Mehreinnahmen für die Bahn kürzen – *Seite 8*
- Die Geschichte einer unvollendeten Bahnstrecke – *Seite 9*
- BEG erstellt Potenzialanalyse für die Fuchstalbahn – *Seite 10*

Kurznachrichten

Planungsvereinbarung für zweigleisigen Ausbau Murnau–Uffing

Am 8. August haben Bayerns Verkehrsminister Christian Bernreiter und der DB-Konzernbevollmächtigte für den Freistaat Bayern, Klaus-Dieter Josel, eine Planungsvereinbarung für den zweigleisigen Ausbau des Abschnitts Murnau–Uffing der Werdenfelsbahn unterzeichnet (<https://www.merkur.de/-92449397.html>). Damit ist ein erster Schritt für das – von PRO BAHN seit Jahrzehnten geforderte – zweite Gleis getan, das dringend erforderlich ist, um das Bahnangebot im Werdenfelser Land bedarfsgerecht auszubauen. Zur Erinnerung: Der Abschnitt Huglfing–Murnau wurde bereits 1935 schon einmal zweigleisig ausgebaut und später wieder zurückgebaut. Einen Termin für die Inbetriebnahme des zweiten Gleises trauten sich aber weder Staatsminister Bernreiter noch der DB-Konzernbevollmächtigte Josel zu nennen. Hier hängt alles von den Förderzusagen des Bundes ab. Hoffen wir, dass wir vor der übernächsten Landtagswahl nicht wieder lesen müssen, dass nun ein weiterer Planungsschritt vom Freistaat vorfinanziert wird. Aber in jedem Fall ein Erfolg für PRO BAHN und ein Grund zur Freude!

Münchener Mobilitätskongress

Vom 3. bis 5. September findet der 2. Münchener Mobilitätskongress statt (<https://kurzelinks.de/77b4>). Veranstaltungsorte sind das Alte Rathaus und das Verkehrszentrum des Deutschen Museums auf der Theresienhöhe. Am Sonntag, dem 3. September, läuft die Veranstaltung als „Bürger*innentag“, um ein breites Publikum zu erreichen. Das Tagungsprogramm enthält einige interessante Punkte zum ÖPNV; auch die Chefs von MVV und MVG sind bei den Diskussionen dabei. Auf der Fachtagung ab Montag ist dann auch PRO BAHN vertreten. Eine Anmeldung ist sowohl für den Sonntag als auch für die Fachtagung erforderlich.

Veranstaltungen zum Tag der Schiene 15. bis 17. September 2023

Nach der erfolgreichen Premiere im vergangenen Jahr gibt es auch 2023 wieder einen „Tag der Schiene“ (eigentlich drei Tage). Der 2022 vom Bundesministerium für Digitales und Verkehr (BMDV) und der Bahnbranche initiierte Tag der Schiene wird auch in diesem Jahr von der Allianz pro Schiene koordiniert (<https://kurzelinks.de/bun1>). Deutschlandweit finden Bahnhofsfeste, Werks- und andere Führungen statt und die Bahnbranche wirbt mit ihren vielfältigen Arbeitsplätzen um Fachkräfte. In den Niederlanden werden am 15. und 16. September erstmals die „Raildagen“ gefeiert. Auch in Südbayern werden wieder verschiedene interessante Veranstaltungen und Besichtigungsmöglichkeiten angeboten (<https://www.tag-der-schiene.de/veranstaltungskalender>), so gibt es unter anderem in Mühldorf ein Bahnhofsfest, das Betriebswerk des Bayerischen Localbahn Vereins in Landshut, der Rangierbahnhof München Nord und das Güterverkehrszentrum Augsburg können besichtigt werden und das histo-

rische Bahnstromwerk Kammerl sowie das Museumsstellwerk Memmingen sind für Besucher geöffnet.

Passauer Granitbahn bis Passau-Lindau verlängert

Die ehrenamtlich betriebene Passauer Granitbahn wurde Ende August 2023 über die Donau hinweg bis Passau-Lindau verlängert (<https://lokalbahn-hauzenberg.de/>). Vor dem Start der öffentlichen Fahrten am 27. August gab es zwei Tage zuvor eine Eröffnungsfahrt für Fördervereinsmitglieder, Politik und Presse. Weitere Fahrten finden am 2., 24. und 30. September sowie am 14. und 28. Oktober statt. Überdies ist zum Tag der Schiene am 16. und 17. September geplant, Fahrten der Ilztalbahn bis Lindau durchzubinden, so dass eine durchgehende Mitfahrt aus und in den Bayerischen Wald möglich ist. Die Granitbahn wartet ebenso wie die Ilztalbahn – bisher vergeblich - auf einen bestellten Regelfahrplan durch das Bayerische Verkehrsministerium.

Elektrifizierung Oberlandnetz

Am 1. August wurde in Schaftlach von Vertretern der DB und des Bayerischen Staatsministeriums für Wohnen, Bau und Verkehr ein Vertrag zur Entwurfs- und Genehmigungsplanung der Elektrifizierung und des Streckenausbaus im Oberlandnetz unterzeichnet (<https://www.stmb.bayern.de/med/pressemitteilungen/pressearchiv/2023/128a/index.php>, <https://www.merkur.de/-92437464.html>). Diese Planung wird die Basis für das Planfeststellungsverfahren; als Baubeginn wird Anfang der 2030er Jahre angestrebt. Eine erste Plaungvereinbarung gab es bereits im Juni 2019 (<https://www.merkur.de/-12363169.html>). Die Elektrifizierung der Strecke München–Tölz–Lenggries war aber schon vor hundert Jahren ein Thema, als die Anliegerkommunen die Elektrifizierung forderten, um auch in der Region einen Nutzen vom 1924 in Betrieb gegangenen Walchenseekraftwerk zu haben (<https://www.merkur.de/-13744703.html>).

Neue S-Bahn-Züge für München

Das Ergebnis einer EU-weiten Ausschreibung zur Beschaffung neuer Fahrzeuge für die Münchner S-Bahn steht seit Anfang August fest; Siemens Mobility wird 90 neue S-Bahn-Züge für die Münchner S-Bahn liefern, mit einer Option auf weitere Fahrzeuge. Die ersten Züge sollen ab Ende 2028 in den Betrieb mit Fahrgästen gehen. Die über 200 Meter langen durchgängigen S-Bahn-Fahrzeuge bieten jeweils Platz für mehr als 1800 Fahrgäste (<https://www.merkur.de/-92437535.html>, <https://kurzelinks.de/dzlu>).

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.

Elektrifizierung des bayerischen Bahnverkehrs: Jetzt handeln!

PRO BAHN fordert die bayerische Politik auf, umgehend die komplette Elektrifizierung des bayerischen Schienenpersonennahverkehrs (SPNV) anzugehen. Ab 2029 sollten alle Ausschreibungen ausschließlich auf Elektromobilität beruhen, sei es mit Oberleitung oder batterieelektrisch. Für alle vorher startenden Ausschreibungen fordert PRO BAHN, dass die Verträge kurzfristig kündbar sind oder die Fahrzeuge während der Vertragslaufzeit austauschbar.

Der batterieelektrische Betrieb ermöglicht, einen emissionsfreien Betrieb schnell zu erreichen, und ist zugleich eine Vorleistung für eine durchgehende Oberleitung. Dafür müssen Politik und Verwaltung die Blockadehaltung bei der Antriebswende im Schienenverkehr aufgeben und zu den anderen Bundesländern aufschließen. Das Setzen auf Wasserstoff ist in anderen Bundesländern gescheitert, diesen Fehler sollte Bayern nicht wiederholen.

Zur Erinnerung: Ende der 1920er-Jahre lag etwa die Hälfte der elektrifizierten Bahnstrecken Deutschlands in Bayern. An diese Meilensteine sollte die Staatsregierung wieder anknüpfen.

PRO BAHN hat eine kurze Liste notwendiger Projekte erarbeitet, die zusätzlich zu den bereits beschlossenen umgesetzt werden müssen, um den gesamten SPNV elektrisch per Oberleitung oder Batterie abzuwickeln.

In einem unter <https://www.pro-bahn.de/bayern/elektrifizierung/> veröffentlichten Strategiepapier analysiert PRO BAHN, welche Maßnahmen für die vollständige Elektrifizierung prioritär notwendig sind. Über die bereits geplanten Maßnahmen sind lediglich sechs neue Maßnahmen erforderlich. Dazu kommen noch optional sechs weitere Maßnahmen sowie kleinste Ergänzungen wie z.B. eine Oberleitung für ein Gleis in einem schon elektrifizierten Bahnhof.

Neu erforderlich sind folgende Maßnahmen:

- Elektrifizierung Buchloe–Kempten bis Ende 2029 (Schwaben)
- Oberleitungsverlängerung oder -insel bei Münchberg bis Ende 2030 (Oberfranken)
- Oberleitungsverlängerung Fürth–Nürnberg Nordost bis Ende 2031 (Mittelfranken)
- Ladeinsel zwischen Mühldorf und Passau und/oder Verlängerung der Oberleitung ab Passau bis Ende 2035 (Niederbayern)
- Oberleitungsinseln Zwiesler Netz bis Ende 2037 (Niederbayern)
- Teilabschnitt von Meiningen–Schweinfurt (Thüringen/Unterfranken)

Auch alle bereits beschlossenen Maßnahmen des Bundesverkehrswegeplans sowie alle bayerischen regionalen Elektrifizierungsprojekte müssen zudem zeitlich einsortiert und priorisiert werden. Damit ist klar: die komplette Elektrifizierung des bayerischen Bahnnetzes ist zum Greifen nah. Jetzt ist die Politik gefordert, hier auch hinzugreifen und auf Umsetzung zu drängen. PRO BAHN unterstützt ausdrücklich die Elektrifizierung weiterer Strecken. Beispielsweise bei der Ludwigs-Süd-Nord-Bahn ist die durchgehende Oberleitung sowohl im Allgäu und in Schwaben zwischen Hergatz und Augsburg sowie in Oberfranken zwischen Hochstadt und Hof auch klarer Konsens mit der Politik vor Ort.

Als Pilotprojekt bietet sich die Ausschreibung für die Allgäunetze (Betriebsstart Ende 2029) an. Schleswig-Holstein hat in vergleichbarer Zeit den kompletten Weg von der Fahrzeugausschreibung bis zu zusätzlichen Elektrifizierungen zurückgelegt. Der Freistaat Bayern muss doch den Anspruch haben: So schnell wie Schleswig-Holstein ist natürlich möglich. Dafür müssen aber jetzt die Entscheidungen getroffen werden.

Andreas Barth

Ammerseebahn – die nächste Dauersanierung?

Nach der Werdenfelsbahn droht nun auch die Ammerseebahn zum Sanierungsfall zu werden. Seit Monaten bremsen drei Langsamfahrstellen wegen Oberbaumängeln die Züge aus, die längste zwischen Dießen und Utting ist 3,5 Kilometer lang und darf statt 120 nur mit 60 km/h befahren werden. Doch bis auf die Sanierung der Bahnhofsgleise in Utting ist in diesem Jahr noch nichts passiert.

25 a Mering - Geltendorf - Weilheim (Oberbay)

264	Schondorf (Bay) - Utting	32,2 - 33,0 800 m	50		19.05. 23		Oberbaumangel
265	Utting - Dießen	34,9 - 38,4 3500 m	60		19.05. 23		- Lf 1 und Lf 2 wiederholt in km 37,7 Oberbaumangel
266	Dießen - Weilheim (Obb)	49,1 - 49,3 200 m	70		28.11. 22		Oberbaumangel

Langsamfahrstellen zwischen Schondorf und Weilheim

Aber auch außerhalb dieser offiziellen Schadstellen ist die Gleislage spürbar schlecht. Oft setzt die Fahrzeugfederung hart auf den Anschlägen auf. Der Eindruck besteht, dass nicht an allen Schadstellen auch Langsamfahrstellen eingerichtet wurden. Wenn Gleislagefehler nicht behoben werden, werden sich – ähnlich wie bei Schlaglöchern auf der Straße – die Schäden verstärken. Wei-

tere Langsamfahrstellen drohen, bis hin zur Streckensperrung. Nach Informationen der DB sind für 2024 Sanierungsarbeiten geplant. Arbeiten an Weichen in Geltendorf erfordern schon vom 26. bis 29. August eine Streckensperrung – unglücklicherweise parallel zur Streckensperrung Starnberg–Pasing.

Allerdings beschränkt sich der Sanierungsbedarf auf der Ammerseebahn nicht nur auf den Oberbau. Die Leit- und Sicherungstechnik besteht zwischen Riederau und Schondorf aus mechanischer Signaltechnik, die alten Bahnsteiganlagen verhindern einen barrierefreien Einstieg in die Züge. Eine grundlegende Sanierung und Modernisierung der Strecke ist also längst überfällig und aus Fahrgastsicht dringend erforderlich. Auch das Thema Elektrifizierung drängt sich auf, zumindest mit der Übergangslösung Akku-Hybrid-Züge, die schon heute den Fahrdrabt zwischen Augsburg und Geltendorf nutzen könnten. Bis zu zehn Minuten länger als die schnellste Verbindung benötigen die meisten Züge zwischen Weilheim und Geltendorf. Trotzdem sehen sich die Betreiber nicht in der Lage, ärgerliche Anschlussverluste in Weilheim weitgehend auszuschließen. Die Anschlusssituation in Geltendorf ist für Pendler auch nicht prickelnd, nachdem man im Berufsverkehr den RE72 ohne Halt durch Geltendorf fahren lässt und damit den Systemknoten zerstört hat.

Aber keiner der am Bahnbetrieb Beteiligten macht derzeit Anstalten, die Zukunft der Ammerseebahn zu gestalten: Die Bayerische Regiobahn ist letztlich schon froh, wenn der Infrastrukturbetreiber es ermöglicht, den von der BEG bestellten Fahrplan zu fahren. Die DB Netz AG hat aus bekannten Gründen das regionale Bahnnetz vernachlässigt und betreibt seit Jahren nur minimalen Aufwand. Der Freistaat verweigert sich seit Jahren der Fortschreibung seines Schienennahverkehrsplans und entwickelt daher auch keine Perspektiven für ein Gesamtkonzept auf der Ammerseebahn. Die BEG als ausführendes Organ ist von der Angst vor versiegenden Regionalisierungsmitteln weitgehend gelähmt und betont immer wieder, dass man froh sein müsste, wenn Zugleistungen nicht abbestellt werden.

Die Gefahr ist groß, dass auch die Ammerseebahn zu einer Dauerbaustelle über viele Jahre wird, wie es sich heuer schon mit den Baustellen in Utting und Geltendorf angedeutet hat: Hier ein barrierefreier Bahnsteig, dann wieder schnell eine Reparatur von Schadstellen im Oberbau. Jede der Maßnahmen ist verbunden mit langwierigen Vollsperrungen – ohne Aussicht, dass der Fahrgast nach absehbarer Zeit eine signifikante Verbesserung spüren kann. Viele Fördertöpfe unterschiedlicher Fördergeber mit divergierenden Fristen und Genehmigungsverfahren verhindern eine ganzheitliche Planung und eine überschaubare Umsetzung. Das ist ein grundsätzliches Problem, die Ammerseebahn ist aber sicher ein Lehrbeispiel dafür, warum die Mobilitätswende in Bayern nicht vorankommen kann.

Norbert Moy

Wechsel zu Deutschlandtiktettarifen und das Aboportal

Das zum 1. Mai als Fahrkarte eingeführte Deutschlandticket sollte die Nutzung öffentlicher Verkehrsmittel vereinfachen, indem man sich mit Tarifen einzelner Verkehrsverbände nicht mehr beschäftigen musste. Es wurde jedoch festgelegt, dass das Deutschlandticket nur auf dem Smartphone oder als Chipkarte angeboten wird, was für manche Fahrgäste den Erwerb von Deutschlandtickets erschwert.

Von der DB hatte ich bereits im Jahr 2019 eine Chipkarte für mein MVV-Abonnement erhalten, also als das Deutschlandticket noch kein Thema war. Als das Deutschlandticket eingeführt wurde, hieß es auch, dass es das Deutschlandticket als Jobticket geben wird, wobei Details noch unklar waren. Im März 2023 wurde ich von der DB mit einem Wechselangebot angeschrieben. Ein Wechsel zum Deutschlandticket ohne Zuschuss des Arbeitgebers sei im Aboportal mit kostenfreier Kündigung des bisherigen Abos möglich. Für einen Wechsel zum Deutschlandticket als Jobticket möge ich mich beim Arbeitgeber informieren. Der Arbeitgeber erklärte, ein Deutschlandticket als Jobticket werde frühestens für den Juni 2023 angeboten. Nachdem bei mir der bezahlte Zeitraum des MVV-Abonnements gerade zum 30. April 2023 endete und ich das Deutschlandticket auch ohne Rabatt für wirtschaftlich hielt, folgte ich der Prozedur zum Wechsel im Aboportal.

Der Vorgang verlief problemlos. Ich war jedoch überrascht, als die Bezeichnung „Deutschland-Ticket MVV“ erschien. Dabei sollte am Deutschlandticket ja gerade der Witz sein, dass es nicht an einen Verkehrsverbund gebunden ist. Die im Jahr 2019 erhaltene Chipkarte konnte weiterverwendet werden. Ich erhielt ein Schreiben, demzufolge die auf der Chipkarte gespeicherten Informationen an einem DB-Automaten im MVV-Gebiet vor der ersten Fahrt mit dem Deutschlandticket aktualisiert werden müssen. Dort konnte man sich dann auch Daten zum erworbenen Deutschlandticket anzeigen lassen.

Am 12. Mai 2023 informierte mich mein Arbeitgeber, dass nun das Deutschlandticket als Jobticket bestellt werden könne. Die DB hatte „Sie können das Deutschland-Ticket bis zum 10. eines Monats zum Ende des Kalendermonats kündigen.“ im Internet geschrieben. Daher bin ich davon ausgegangen, dass das Deutschlandticket ohne Rabatt noch für den Juni zu zahlen ist und habe gar nicht erst versucht, zum 1. Juni 2023 zu wechseln. Am 25. Mai teilte mir ein Kollege mit, dass seine an dem Tag beauftragte Kündigung des Deutschlandtickets akzeptiert wurde, er aber kein Deutschlandticket als Jobticket für den Juni erhielt, weil dafür eine längere Frist erforderlich sei, obwohl er es als Handy-Ticket bestellen wollte und damit keine Postsendungen erforderlich waren.

Am 6. Juni bestellte ich das Deutschlandticket als Jobticket mit dem 1. Juli 2023

als erstem Geltungstag. Dies erfolgte nicht über das Aboportal, sondern über eine andere Internetseite der DB mit Abfrage eines Firmencodes. Ich habe dieselben persönlichen Daten angegeben wie beim bestehenden Deutschlandticket. Ich erhielt zunächst eine E-Mail, dass die Bestellung eingegangen sei, und am selben Tag noch eine E-Mail, dass die Bestellung aktiviert sei. Ich würde mein Ticket in den kommenden Tagen mit der Post erhalten. Das Abo könne bequem im Aboportal verwaltet werden. Im Aboportal ist das Deutschlandticket als Jobticket jedoch nicht erschienen, auch nicht am 10. Juni 2023.

Ohne die neue Chipkarte erhalten zu haben und ohne Anzeige im Aboportal war es mir zu unsicher, ob der Erwerb des Deutschlandtickets als Jobticket wirklich rechtzeitig zum 1. Juli 2023 funktioniert. Ich habe daher zunächst das bestehende Deutschlandticket nicht gekündigt. Am 24. Juni erhielt ich schließlich die neue Chipkarte und wollte am 25. Juni dann das bestehende Deutschlandticket kündigen. Es war dabei möglich, als Kündigungsgrund „Wechsel auf JobTicket/FirmenTicket“ anzugeben und als Kündigungsdatum den 30.6.2023. Im Laufe der Zeit sind dann das frühere MVV-Abonnement und das Deutschlandticket ohne Rabatt aus dem Aboportal verschwunden. Das nun bestehende Deutschland-Ticket Jobticket wird jedoch nach wie vor nicht angezeigt. Bei der Auswahl von „Meine Abos“ erscheint die Meldung „Es wurden keine Abos gefunden“. Am Fahrkartenautomaten wird die Gültigkeit angezeigt und es wurde auch bei Fahrkartenkontrollen akzeptiert. Bei den Lastschriften variiert der zeitliche Abstand vom Beginn des Gültigkeitsmonats zum Abbuchungstermin, aber es gab keine Buchung zu viel.

Am 27. Juli 2023 habe ich per E-Mail bei der DB nachgefragt, welche Aktionen notwendig wären, damit das laufende Abo im Aboportal angezeigt wird. Dies ist bis zum Redaktionsschluss nicht beantwortet worden.

Thomas Groetschel

Lindner will Mehreinnahmen aus der LKW-Maut für die Bahn kürzen

Der Koalitionsausschuss der Ampel-Regierung hatte im Frühjahr beschlossen, 80 Prozent der Mehreinnahmen aus der Erhöhung der LKW-Maut in Höhe von ca. fünf Milliarden € ab 2024 jährlich der Bahn zusätzlich zur Verfügung zu stellen (siehe PRO BAHN Post Juni 2023). Im aktuellen Entwurf des Bundeshaushalts für 2024 sind hierfür auch tatsächlich 5,4 Milliarden € eingestellt. Allerdings sind 2,5 Milliarden € an anderer Stelle wieder abgezogen, so dass sich effektiv nur Mehreinnahmen für die Bahn gegenüber 2023 in Höhe von 2,9 Milliarden € ergeben (Eisenbahntechnische Rundschau 7+8/2023, Seite 10) – ein alter Trick, den auch schon frühere Regierungen anwandten. Dies erklärt auch die kürzli-

chen Klagen des Bahnvorstands über eine unzureichende Finanzausstattung für die angestrebten umfangreichen Sanierungsmaßnahmen.

Insgesamt sind für die Schienenwege des Bundes im Haushaltsentwurf 2024 12,1 Milliarden € (ohne Förderprogramme) angesetzt, für die Fernstraßen 11,5 Milliarden € (ohne Mautkosten). Die abschließende Entscheidung des Bundestages bleibt abzuwarten.

Andreas Schulz

München–Mühldorf: Die Geschichte einer unvollendeten Bahnstrecke

Ende Juli ist das siebte Buch von Karl Bürger, PRO BAHN Mitglied und Retter des Haltepunkts Walpertskirchen, erschienen. Das Buch hat dem Titel „Zeit und Eisenbahn – Eine nicht ganz typische Geschichte an einer unvollendeten Bahnstrecke“. Wie die früheren Bücher des Autors ist es kein klassisches „Eisenbahnbuch“, sondern eine Erzählung über die Rolle der Eisenbahn auf dem Land.

Das Buch legt dar, welche Bedeutung, welchen Nutzen die Bahn für die Bevölkerung hatte und hat, seit sie vor 160 Jahren in das östliche Oberbayern kam. Diese Erzählung von Zeit und Eisenbahn erfolgt als „nicht ganz typische Geschichte“ der Bahnstrecke München–Mühldorf, die ja bekanntlich immer das Pech hatte, dass ihr Ausbau, mit dem man 1909 begann, durch die Kriege und infolge politischer Ereignisse gestoppt wurde. Nach jahrzehntelanger stiefmütterlicher Behandlung hat man sich in den 1980ern daran erinnert, für welchen Zweck die Strecke einst gebaut wurde, weshalb ihr Ausbau (die „ABS 38“) zwar seit 1985 im Bundesverkehrswegeplan enthalten, aber seither kaum vorangekommen ist. Vermutlich wird die ABS 38 erst hundert Jahre später, also 2085, mal in Betrieb gehen ...

Zur ABS 38 ist als Beispiel der geplante vier Kilometer lange Abschnitt aufgeführt, der aus den „Verkehrsstationen“ (d. h. den künftigen S-Bahn-Haltepunkten) Hörlkofen und Walpertskirchen und einem dazwischen liegenden Betriebsbahnhof mit drei Gleisen zu je 740 m Länge bestehen soll. Das Buch enthält hierzu Zeichnungen zu den geplanten Bahnanlagen einschließlich der Abzweigstelle Obergeislbach, an der die so genannte Walpertskirchener Spange vom/zum Flughafen ein- bzw. ausfädeln soll (gegen dieses Projekt will die Gemeinde Bockhorn bis in die letzte Instanz klagen, anstatt die historische Chance zu ergreifen, dadurch einen Bahnanschluss zu erhalten. Aber die Bockhorner haben ja alle ihre BMWs und SUVs ...).

Ausführlich behandelt das Buch auch die seit 34 Jahren währenden Tätigkeiten und Aktivitäten des PRO BAHN Arbeitskreises Walpertskirchen, beginnend

mit dem dreizehnjährigen Kampf zur gelungenen Rettung des Haltepunkts vor der Stilllegung über die Bahnhofspatenschaft bis hin zu dem angeschlossenen Museum und dem Theaterstück im November 2022.

Ebenso beleuchtet das Werk die fragwürdige Verweigerungshaltung der Umweltschutzverbände, oft im Schulterchluss mit saturierten Bürgern und Bürgerinitiativen, die – sehr oft nach dem Sankt-Florians-Prinzip – gegen Bahnprojekte Sturm laufen. Dies zeigt sich gerade auch entlang der ABS 38, sowie an der geplanten Daglfinger- und Truderinger Kurve bzw. Spange und noch schriller und lauter und mit aller Schärfe und Vehemenz bei der Zulaufstrecke zum Brennerbasistunnel.

Das Buch enthält auf den 224 Innenseiten sowie auf dem Vor- und Nachsatz insgesamt 402 historische, in der Regel großformatige Bilder, davon 208 bisher nicht veröffentlicht. Das Buch (ISBN 978-3-00-075733-4, Format DIN A4, Hardcover, Fadenheftung, 39,90 Euro, Selbstverlag) ist erhältlich beim Autor (E-Mail: karl-buerger@t-online.de oder telefonisch: 08122/3597).

Renate Forkel nach einem Text von Karl Bürger

BEG erstellt Potenzialanalyse für die Fuchstalbahn

Nach den positiven Kreistagsbeschlüssen in Landsberg und Weilheim-Schongau muss die BEG (Bayerische Eisenbahngesellschaft) nun eine Potenzialanalyse für die Reaktivierung der Bahnstrecke Schongau–Landsberg erstellen (Pressemitteilung der BEG: <https://beg.bahnland-bayern.de/de/pressemitteilungen/beg-erstellt-potenzialprognose-zur-fuchstalbahn>).

Auch wenn die Pressemitteilung der BEG nach außen viel Euphorie verbreitet, dürften Kenner der bayerischen Verkehrspolitik eher skeptisch sein. Die bekannten Reaktivierungskriterien haben bislang dafür gesorgt, dass Reaktivierungen entweder am 1000er-Kriterium scheitern und gleich abmoderiert werden oder im Falle, dass das Fahrgastpotenzial doch erreicht wird, mit der Finanzierung nicht weiterkommen. Denn nicht Ausbau des Netzes, sondern Einsparen lautet die politische Zielvorgabe für die BEG. Nicht erst seitdem das finanzielle Desaster um die Münchner S-Bahn-Tiefrohre bekannt wurde, dürfte klar sein, dass nicht nur weiterhin Regionalisierungsmittel für die zweite Stammstrecke zweckentfremdet werden, sondern auch alle anderen Töpfe wie das Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (GVFG) für das milliardenschwere Prestigeprojekt abgeräumt werden, während das restliche Bayern bahnpolitisch ausblutet.

Im Grunde differieren die Rahmenbedingungen für die zu untersuchenden Strecken so stark, dass die „einheitlichen“ Verfahren des Freistaats eigentlich kaum anwendbar sind. So ist der Oberbau der Fuchstalbahn wegen des regen Güterverkehrs in weit besserem Zustand als auf der anschließenden Pfaffenwin-

kelbahn. Die Investitionen werden also nicht hoch sein. Hier wäre eine Grenzkostenrechnung für den zusätzlichen Personenverkehr die richtige Entscheidungsgrundlage. Das Ergebnis der Potenzialanalyse wird erheblich auch vom Betriebskonzept abhängen, das die BEG zu Grunde legt. Umsteigefreie Zugverbindungen von Weilheim über Schongau und Landsberg bis nach Augsburg werden mehr Kunden anziehen, als ein Bummelzug mit Umsteigen und ungünstigen Anschlüssen in Schongau und Landsberg. Wir werden sehen, wie die BEG mit der Potenzialanalyse umgehen wird und die Netzwirkung der Fuchstalbahn berücksichtigt.

Norbert Moy

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 16 Euro auf unser Konto bei der Sparda Bank München, IBAN DE83 7009 0500 0003 7207 30, BIC GENODEF1S04.

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. 03.09. bis Di. 05.09.; München, Altes Rathaus am Marienplatz und Verkehrszentrum des Deutschen Museums; **2. Münchner Mobilitätskongress**; Veranstalter: Landeshauptstadt München, Mobilitätsreferat; Info und Anmeldung: <https://muenchenunterwegs.de/mobilitaetskongress/>

So. 03.09., So. 10.09., So. 17.09., So. 24.09. Obing (8:55, 10:55, 14:20, 16:20 Uhr) / Bad Endorf (9:55, 11:55, 15:20, 17:20 Uhr); **Touristikfahrten beim LEO**; Info und Anmeldung: <https://chiemgauer-lokalbahn.com/fahrplaene-und-co/fahrplaene/>.

Mi. 06.09. 18:00 Uhr; Freilassing, Restaurant DaGigi; **Verkehrsforum Berchtesgadener Land und Rupertiwinkel**. Weitere Informationen: <https://verkehrsforum-bgl.de/> unter „News“.

Fr. 15.09. bis So. 17.09.; Verschiedene Veranstaltungsorte und Veranstalter; **Tag der Schiene**; Info: <https://www.tag-der-schiene.de/>

PRO BAHN-Termine

Allgemeine Treffen: PRO BAHN Treff Oberbayern i.d.R. am 1. und 3. Mittwoch im Monat ab 19 Uhr; Videokonferenz und Präsenztermin in der Geschäftsstelle, München, Agnes-Bernauer-Platz 8.

Stammtisch in München am letzten Mittwoch im Monat ab 19 Uhr, derzeit im Wirtshaus im „Braunauer Hof“, Frauenstr. 40 (S-Bahn Isartor).

Weitere Termine und Aktualisierungen siehe https://www.pro-bahn.de/bayern/index_termin.htm.

Fr. 01.09. 19 Uhr; München (Geschäftsstelle); **PRO BAHN Treff Region München** mit Schwerpunktthema S-Bahn München, Info: muenchen@pro-bahn.de

Mi. 06.09. 19 Uhr; München (Geschäftsstelle) und Videokonferenz; **PRO BAHN Treff Oberbayern**; Info und Einwahldaten: oberbayern@pro-bahn.de

Fr. 15.09. 10 bis 16 Uhr; Weilheim, Innenstadt; **Infostand** der Regionalgruppe Oberland; Info: [Norbert Moy \(n.moy@bayern.pro-bahn.de\)](mailto:n.moy@bayern.pro-bahn.de)

Mi. 20.09. 19 Uhr; München (Geschäftsstelle) und Videokonferenz; **PRO BAHN Treff Oberbayern**; Info und Einwahldaten: oberbayern@pro-bahn.de

Mo.25.09. 19:30 Uhr; Videokonferenz; **PRO BAHN Treff Schwaben**: D. Springer / C. Stockmann, DB Fernverkehr AG: „Umstellung der Vertriebssysteme – die neue Dimension des Ticketkaufs u.d. Reisebegleitung“; Info zu Einwahldaten: errol.yazgac@pro-bahn.de, https://www.pro-bahn.de/bayern/termin_zeigen.php?app=aus

Mi. 27.09. ab 19 Uhr; München, Wirtshaus im „Braunauer Hof“, Frauenstr. 40; **Stammtisch**.

Do. 28.09. ab 19 Uhr; Tutzing, Restaurant „Tutzinger Keller“, Schönmoosweg 5; **Treffen der Regionalgruppe Oberland**; Info: [Norbert Moy \(n.moy@bayern.pro-bahn.de\)](mailto:n.moy@bayern.pro-bahn.de)

Mi. 04.10. 19 Uhr; München (Geschäftsstelle) und Videokonferenz; **PRO BAHN Treff Oberbayern**; Info und Einwahldaten: oberbayern@pro-bahn.de

Fr. 06.10. 19 Uhr; Videokonferenz; **PRO BAHN Treff Region München**, Info und Einwahldaten: muenchen@pro-bahn.de

- **Das Treffen der Regionalgruppe München finden im September ausnahmsweise in Präsenz in der Geschäftsstelle statt.**