

# PRO BAHN *Post*

Rundbrief von PRO BAHN Oberbayern

Januar 2024



So schön kann der Winter auch sein. Ein Bild aus einer Zeit, als die Eisenbahn und Schnee noch zusammengepasst haben.

Bild: Norbert Moy

- Kurznachrichten – *Seite 2*
- Winterchaos: Nachanalyse dringend erforderlich – *Seite 4*
- Brandbrief Teil 2 – *Seite 6*
- Smartphonezwang der DB auf dem Holzweg – *Seite 8*
- Neue Farben bei MVV-Regionalbussen – *Seite 9*
- Tram: Nordtangente und Betriebshof Ständlerstraße – *Seite 10*

## Kurznachrichten

### **PBP-Abo: Letzte Erinnerung für Leser der Papierversion**

Wie jedes Jahr wird auch diesmal die Januar-PRO BAHN Post noch einmal an alle Leser der Papierversion geschickt, die diese bisher abonniert hatten. Falls Sie also 2024 die Papierversion weiterhin beziehen möchten und noch nicht bezahlt haben sollten, so überweisen Sie bitte bis zum 20. Januar 16 Euro auf unser Konto bei der Sparda-Bank München (IBAN DE83 70090500 0003720730, BIC GENODEF1S04). Bitte geben Sie unbedingt Ihre Adresse an, wenn Sie kein Mitglied sind. Gleichzeitig möchte die Redaktion all den Leserinnen und Lesern der Papierversion danken, die ihr Abo für 2024 bereits bezahlt haben. Die elektronische Version unter <https://www.pro-bahn.de/oberbayern/pbp/> ist weiterhin frei verfügbar.

### **Korrektur zum Artikel „Neues vom MVV“**

Im Artikel „Neues vom MVV“ der letzten PRO BAHN Post ist bei der Beschreibung der Linie X205 ein Fehler unterlaufen. Aufgrund der Haltestellenbezeichnung „Arabellapark Nord“ wurde davon ausgegangen, dass die Haltestelle auf der Nordseite der Engelschalkinger Straße angefahren wird, die über keinen direkten U-Bahn-Zugang verfügt. Es stellte sich aber heraus, dass die Haltestelle auf der Südseite der Engelschalkinger Straße, direkt neben dem Busbahnhof Arabellapark und den dortigen U-Bahn-Zugängen ebenfalls als „Arabellapark Nord“ bezeichnet wird. Der Bus hält zum Aussteigen also so, dass das Umsteigen zur U-Bahn gut funktionieren sollte. Die Fehlinformation bitten wir zu entschuldigen.

### **Die 1-Euro-Fahrradkarte für Bayern kommt**

Bereits im April hatte Ministerpräsident Söder ein „1-Euro-Ticket“ für die Fahrradmitnahme in bayerischen Nahverkehrszügen versprochen. Mit dem „Radgesetz“ (<https://www.gesetze-bayern.de/Content/Document/BayRadG>true>, Art. 7 (1)) wurde dies im Sommer auch juristisch festgezurrt. Etwas einschränkender ist die Lösung, die die Bayerische Eisenbahngesellschaft (BEG) nun präsentiert (<https://kurzelinks.de/q5s6>). Das Bayerische SPNV-Ticket Rad („Basti-R“) gilt auf einigen SPNV-Linien gar nicht, es gilt nicht innerhalb von Verkehrsverbänden, und es hat recht drastische Ausschlusszeiten. Klar ist auch, dass einige Bahnunternehmen mit Söders Vorstoß zur billigen Fahrradmitnahme nicht glücklich sind.

### **InfraNoGo statt InfraGO?**

Die Bundesregierung plant, der künftigen gemeinwohlorientierten Infrastrukturgesellschaft InfraGO AG (bisher DB Netz AG, siehe auch Artikel von Andreas Schulz in der letzten PRO BAHN Post) einen sogenannten Sektorbeirat beiseitezustellen. Dieser Beirat soll gemeinsam mit dem Verkehrsministerium

das neue Unternehmen überwachen, beraten und ihm verkehrliche Ziele setzen. Inzwischen ist durchgesickert, dass dabei keine Beteiligung der Fahrgastverbände vorgesehen ist. Der Verkehrsclub Deutschland (VCD) und der Fahrgastverband PRO BAHN fordern, die Fahrgäste beim InfraGO-Sektorbeirat zu beteiligen ([https://www.pro-bahn.de/presse/pm\\_bv\\_show.php?id=495](https://www.pro-bahn.de/presse/pm_bv_show.php?id=495)). Die Verbände befürchten, dass nach den Plänen des Verkehrsministeriums weiterhin ausschließlich nach wirtschaftlichen Gesichtspunkten entschieden wird, wenn nur Unternehmen und keine Fahrgastvertreter am Tisch sitzen und Fahrgäste eher als Störfaktor wahrgenommen werden.

### **Tarifliche Gleichstellung bei Kombination Fern-/Nahverkehr entfällt**

Recht stillschweigend hat die DB zum Fahrplanwechsel die preislichen Vorteile der (erweiterten) tariflichen Gleichstellung einkassiert. In der Pressemeldung zur Preiserhöhung im Fernverkehr war zu lesen, dass auch bei Sparpreisen (wie zuvor schon beim Supersparpreis) das integrierte Cityticket entfällt. Nicht erwähnt wurde allerdings, dass für den Vor- und Nachlauf mit Regionalzügen und S-Bahnen jetzt pauschale Zuschläge erhoben werden. Im Bereich des (beim Flexpreis weiterhin integrierten) Citytickets bedeutet das, dass bei einer (Super-)Sparpreisbuchung von/zum einem Nahverkehrsbahnhof innerhalb dieses Bereichs automatisch ein kostenpflichtiges Cityticket hinzugebucht wird, auch wenn man gar nicht von/in Tram, Bus oder U-Bahn umsteigt, sondern beispielsweise mit der S-Bahn der DB weiterfährt (bzw. zum Fernzug anreist). Hat man ein halbwegs günstiges Spar- oder Supersparpreis-Ticket, so verteuert sich in vielen Fällen die Fahrt durch Nahverkehrsvor- oder -nachlauf überproportional. Bei etwas weiteren Vor-/Nachlauf-Strecken kann es wohl auch günstiger ausgehen (siehe auch Bericht bei Traveldealz <https://travel-dealz.de/news/db-schafft-gleichstellung-ab/>).

### **U5 Pasing 325 Millionen Euro teurer**

Im Bauausschuss des Münchner Stadtrats wurden laut einer Beschlussvorlage für das Baulos 2 (Am Knie/Pasing) der U5-Verlängerung Kosten von 777 Millionen Euro genannt. Damit steigen die Gesamtkosten zwischen Laimer Platz und Pasing von einer knappen Milliarde auf über 1,3 Milliarden Euro. Die Kostensteigerung dieser einzelnen Maßnahme ist damit in der gleichen Größenordnung wie die intensiv diskutierte Kahlschlagliste der MVG (<https://www.tramreport.de/2023/11/19/sz-bericht-streichliste-fuer-investitionen/>), die viele wichtige Maßnahmen für die Verkehrswende verzögert oder gar gefährdet. Der Schluss, dass entweder genug Geld da ist, oder aber mit zweierlei Maß gemessen wird, liegt nahe. Angesichts der Faktenlage empfiehlt PRO BAHN dem Stadtrat, doch bitte seine Prioritäten zu überprüfen (Pressemitteilung <https://www.pro-bahn.de/muenchen/presse/20231205.html>). Von der Nutzen/Kosteneffizienz her sind U-Bahn-Bauten deutlich schlechter als Maßnahmen im Tramnetz. Auch im Busnetz sollte nicht gekürzt, sondern ausgebaut werden,

weil dort kurzfristig Verbesserungen möglich sind, und nicht erst deutlich nach 2030 wie bei der U5 (nur Pasing, Freiam nochmals deutlich später).

### **Kein Zug nach Mittenwald bis Ende Januar**

Seit März schon ist der Zugverkehr zwischen Garmisch und Mittenwald wegen einer maroden Stützmauer eingestellt. Spät wurden Arbeiten aufgenommen; Anfang Oktober war man der Meinung, am 10. Dezember fertig zu sein. Nach dem Schneefall Anfang Dezember hat die DB bekanntgegeben, dass die Streckensperrung zwischen Garmisch und Mittenwald wegen des Winterwetters bis Ende Januar verlängert wird (<https://kurzelinks.de/mx2d>).

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

## **Winterchaos: Geplante Nachanalyse durch SWM/MVG auch dringend erforderlich**

Der starke Schneefall am Freitag und Samstag, dem 1. und 2. Dezember führte bekanntlich zur faktischen Betriebseinstellung im Öffentlichen Nahverkehr in München. Am stärksten betroffen war der Trambahnbetrieb, der erst nach einer Woche wieder aufgenommen wurde. Eine Chronologie der Ereignisse hat der Blog "Tramreport" veröffentlicht (<https://www.tramreport.de/2023/12/08/mvg-schneechaos-2023-1/>).

Während aber der Autoverkehr in München im Laufe des Samstags wieder weitgehend möglich war, blieben S-Bahn-Außenstrecken, Tram und Bus sowie Teile der U-Bahn weiterhin eingestellt. Dass man bei einem Schneefall wie am Abend des 1. Dezember nicht einfach Normalbetrieb erwarten kann, sollte jedem klar sein. Angesichts des Anspruchs Münchens, eine Weltstadt zu sein und die Verkehrswende voranzutreiben, darf das Geschehene aber nicht einfach nur passiv hingenommen werden. Denn der Öffentliche Verkehr ist Teil der Grundversorgung für die Bürger und damit eine kritische Infrastruktur. Diese muss ertüchtigt werden, und braucht verlässliche und umsetzbare Notfallpläne, die auch bei Schneefall wie in der Nacht von Freitag auf Samstag zumindest ein Kernnetz aufrecht erhalten und auch für eine schnelle Betriebswiederaufnahme sorgen.

Unser Dank gebührt all denen, die trotz der widrigen Rahmenbedingungen versucht haben, den Betrieb aufrechtzuerhalten oder mit sehr großem Engagement und zeitlichem Einsatz dafür gesorgt haben, alle Tramstrecken wieder befahrbar zu machen. Jetzt ist die Politik gefordert, dafür zu sorgen, dass die Rahmenbedingungen geschaffen werden, die zu den politischen Zielen passen. Denn die Hälfte der Münchner Haushalte hat kein Auto. Der öffentliche Nahverkehr darf daher nicht nur ein Schönwetterbetrieb sein, sondern muss zuverlässig und immer zur Verfügung stehen. Durch die Erderwärmung wird es mehr der bisher als

Extremwetter wahrgenommenen Ereignisse geben, dafür muss auch die Münchener Infrastruktur frühzeitig ertüchtigt werden. Gerade die Tram ist der Schlüssel für einen bezahlbaren öffentlichen Nahverkehr. Die komplette Verkehrseinstellung über mehrere Tage und auch nach Ende des Schneefalls ist eine unnötige Steilvorlage für die, die dem Öffentlichen Nahverkehr feindselig gegenüber stehen.

Die Kritik richtet sich explizit nicht darauf, dass es zu Einschränkungen bei einem solchen Wetterereignis kommen kann oder dieses auch zu deutlich längeren Fahrzeiten führen kann. Sondern darauf, dass relativ früh eine Komplett-einstellung erfolgte. Vor allem haben die Informationen oftmals nicht zur Betriebslage gepasst und auch nach Ende des Schneefalls ist der Betrieb lange eingestellt geblieben. Ebenso kritisiert PRO BAHN, dass Schneeräumfahrzeuge im Straßenraum Bushaltestellen sowie den Zugang zu U-Bahnhöfen zugeräumt haben. Und auch eine Woche nach dem Schneefall hat es das städtische Baureferat immer noch nicht geschafft, die Bushaltestellen adäquat zu räumen. Während die Stadtwerke München und die Münchner Verkehrsgesellschaft (SWM/MVG) nach einer gewissen Initialverzögerung deutlich an Tempo zugelegt haben und spätestens seit Mittwoch sehr gut unterwegs waren, war dies bei der Räumung von Bushaltestellen und Fußwegen durch das Baureferat so leider nicht zu beobachten.

Vor diesem Hintergrund begrüßt PRO BAHN in einer Pressemitteilung (<https://www.pro-bahn.de/muenchen/presse/20231208.html>), dass SWM/MVG eine kritische Aufarbeitung angekündigt haben. Neben dem Wiederherstellen der Betriebsfähigkeit und dem Beseitigen der Schäden ist das der nächste Schritt. Eine solche Situation bietet die Gelegenheit, künftig besser sein zu können. Dass SWM/MVG angekündigt haben, diese Gelegenheit ergreifen zu wollen, ist sehr positiv. Auch die vielen positiven Schritte zum Räumen seit Montag sollten für künftige Situationen erhalten bleiben. Dabei muss unbedingt auf die Erfahrungen des Personals vor Ort zurückgegriffen werden.

Bei der Tram waren früher bei Schneefall die älteren und unempfindlicheren Hochflurstraßenbahnen die ganze Nacht im Einsatz, um ein Einfrieren der Infrastruktur zu vermeiden. Dass mit dem Fahrdraktkontrollwagen nur noch ein einziges Hochflurfahrzeug betriebsbereit ist, ist ärgerlich genug. Der Dank dafür gebührt zudem vor allem den Freunden des Münchner Trambahnmuseums, da diese die letzte Hauptuntersuchung ehrenamtlich durchgeführt haben. Die früher üblichen Schneepflüge vor Trambahnen sind verkauft oder verschrottet, die Ersatzkonzepte mit Unimog haben sich nicht bewährt. Zumindest bei den noch vorhandenen robusteren Hochflurwagen müssen sofort die nötigen Reparaturen durchgeführt werden, damit diese für den Winterdienst wieder genutzt werden können.

Schnellschüsse wie der sofortige Nachkauf weiterer Unimogs sind nicht zielfüh-

rend, vor allem da die bestehenden Unimogs sich nicht in allen Wintersituationen bewährt haben und die Probleme auch nicht lösen können. Wichtig ist hingegen, dass künftig der Schnee sofort schnell geräumt wird, bevor er festfrieren kann, sowie dass ausreichend robuste Schienenfahrzeuge zur Verfügung stehen, um in dichter Frequenz schon geräumte Strecken weiter freizuhalten. In Leipzig fahren Schienen-Schneepflüge sogar vor Niederflur-Straßenbahnen, auch diese Lösung ist für München bedenkenswert. Eine kritische Aufarbeitung ist ebenfalls bei der Deutschen Bahn nötig, die sich aber bis jetzt noch nicht den kritischen Fragen der Medien gestellt hat.

Während in der Krisensituation selbst oft schnelles Handeln gefragt ist, beispielsweise kann geräumter Schnee nicht mehr festfrieren, ist bei der Aufarbeitung oft Gründlichkeit besser als möglichst schnell einen Abschlussbericht zur Verfügung stellen zu wollen oder gar in Aktionismus zu verfallen. Auch die Zusammenarbeit mit anderen Winterdiensten gehört wie angekündigt auf den Prüfstand, insbesondere, dass künftig kein Schnee mehr auf Haltestellen und Tramgleise abgeladen wird. Auch ist zu überlegen, ob bei diesen Ereignissen künftig beispielsweise kleine Gleisüberfahrten für den Autoverkehr gesperrt werden können, um die Vereisungsgefahr bei der Tram zu reduzieren. Ziel muss sein, dass künftig die Tram den Münchner Bürgern wieder zuverlässig zur Verfügung steht, so wie dies bis Anfang 2006 stets der Fall war.

Andreas Barth

## **Brandbrief – Teil 2**

Anfang November habe ich – abgestimmt innerhalb des Verbands – einen offenen Brandbrief an die Verantwortlichen in Bahnunternehmen, Behörden und Politik verfasst, der am Beispiel der Pfaffenwinkelbahn aufgezeigt hat, mit welchen Problemen die Bahnkunden konfrontiert sind. Schon einen Monat später führen die Folgen eines „Wintereinbruchs“ im gesamten Werdenfelsnetz zur zeitweiligen totalen Betriebseinstellung und in der weiteren Folge zu massiven Einschränkungen im Fahrplan, weil fast die Hälfte der Fahrzeugflotte beschädigt ist – aus Gründen, die erst noch zu beurteilen sind. Eine Fortsetzung des Brandbriefs war somit nicht mehr zu vermeiden.

Ganz unabhängig von der Schuldfrage und Rechtfertigungen steht jetzt schon fest: Die Bahnkunden im Werdenfels haben das Vertrauen in das Verkehrsmittel Bahn verloren: In zahlreichen Emails und Eingaben berichten Fahrgäste, dass sie ihr Deutschlandticket oder die BahnCard kündigen, oder sie fragen ungläubig nach, ob tatsächlich zwischen 5:42 und 7:18 Uhr keine Züge von Weilheim Richtung München abfahren. Und die angebliche „Schneekatastrophe“ ist ja nur ein Ereignis von vielen in den letzten Monaten. Der derzeitige Notfahrplan gilt jetzt bis zum 7. Januar. Ab dem 8. Januar hat die GdL bereits Streiks angekündigt.

Sicher ist das Streikrecht ein hohes Gut. Die Kunden werden halt irgendwann entnervt aufgeben. Stell Dir vor, es ist Eisenbahn und niemand fährt mit . . .

Hier der Brandbrief, zweiter Teil, vom 12.12.2023:

*Sehr geehrte Damen und Herren,*

*mein Brandbrief ist gerade erst einen guten Monat alt und ich hätte mir damals nicht träumen lassen, dass es bereits vier Wochen danach zu Zuständen im Bahnnetz kommt, die die kritisierten Zustände an der Pfaffenwinkelbahn noch weit in den Schatten stellen. Ich will gar nicht die Einzelheiten diskutieren, auch die üblichen Rechtfertigungen helfen den Fahrgästen hier nicht wirklich weiter. Ich bin fassungslos und zutiefst verärgert, in welchem Zustand das Verkehrsmittel Eisenbahn sich befindet. Aus den Reaktionen anderer Fahrgäste sehe ich, dass ich damit nicht alleine bin. Und ich weigere mich, das als „neue Normalität“ hinzunehmen. Andere Länder beweisen es ja, dass ein Bahnbetrieb auch unter widrigen Wetterverhältnissen aufrechterhalten werden kann. Man kommt sich vor wie in einem Feldversuch für Bahnkunden, bei dem die Grenzen der Zumutbarkeit Stück für Stück immer weiter verschoben werden und man beobachtet, wie lange die Menschen da noch mitmachen. Ein Verkehrsmittel, das im Jahr mehrere Monate – aus welchen Gründen auch immer – nicht oder stark eingeschränkt verfügbar ist, macht sich entbehrlich und kann nicht mehr Teil der Daseinsvorsorge sein, geschweige denn den Anspruch erheben, Teil einer kritischen Infrastruktur zu sein. Die Zuverlässigkeit hat eher den Charakter eines Lotteriespiels.*

*Jetzt sollen wir Fahrgäste uns für die nächsten Wochen auf einen eingeschränkten Notfahrplan einstellen. Eine Kostprobe der völlig überfüllten Züge konnte ich gestern schon genießen, gerade jetzt, wo die Infektionskrankheiten Hochkonjunktur haben. Ich erwarte jetzt schon, dass entsprechend ausreichend Ersatzzüge, gerne auch mit alten lokbespannten Garnituren, bereitgestellt werden und der veröffentlichte Fahrplan in vollem Umfang und auf allen Strecken gefahren wird. Vom größten Nahverkehrsunternehmen in Deutschland erwarten die Kunden schon etwas mehr Ambition und Ehrgeiz.*

*Mit freundlichen Grüßen*

*Norbert Moy*

Es gab bereits durchaus Reaktionen auf den Brandbrief: örtliche Abgeordnete sind aktiv geworden, auch die DB Regio sucht das Gespräch mit PRO BAHN. Wir erwarten jetzt von allen Beteiligten, dass mit konkreten Maßnahmen ein dauerhaft zuverlässiger Bahnbetrieb wiederhergestellt wird. Das Vertrauen der Kunden wieder zurückzugewinnen, wird aber ein langer und schwieriger Weg werden, der mit Rechtfertigungen und Versprechungen alleine nicht zu bewältigen sein wird.

Norbert Moy

*BahnCard nur noch in der App*

## **Smartphonezwang der DB auf dem Holzweg**

Die Deutsche Bahn digitalisiert zunehmend ihre Angebote, was in vielen Punkten Vorteile bringt. Leider setzt die DB dabei den Fokus ausschließlich auf smartphoneabhängige Lösungen und schließt damit mehrere Kundengruppen vom Fahrscheinerwerb aus. Beispielsweise werden die Probe-BahnCards nur noch in der App der Deutschen Bahn angeboten. Dies entspricht dem betriebswirtschaftlichen Fokus auf circa 80 Prozent der Kunden. Der Fahrgastverband PRO BAHN fordert die Deutsche Bahn auf, die Digitalisierung vom Kunden aus zu betrachten und somit alle Fahrgastgruppen mitzunehmen.

In den neuen Beförderungsbedingungen der Deutschen Bahn ist folgender Passus zu finden: „...werden Ersatzkarten für die Probe BahnCard nur noch als digitale BahnCard ausgegeben.“ Dies bedeutet, dass Personen ohne Smartphone von der Nutzung ausgeschlossen sind, da eine digitale Chipkarte nicht vorgesehen ist. Ab 1. April 2024 soll diese Regelung auch für die Ersatzkarten der BahnCard, der Senioren BahnCard und der MyBahnCard gelten. Dies betrifft die Personen, die kein Smartphone besitzen oder die es nicht bedienen können. Aber auch die digitalaffinen Kunden haben ihre Fahrkarten zur Sicherheit oft zusätzlich ausgedruckt und ihre Plastik-BahnCard dabei, für den Fall, dass der Akku mal leer und die Zugsteckdose defekt ist.

PRO BAHN fordert die Verantwortlichen der Bundespolitik und der bundeseigenen Deutschen Bahn auf, den Smartphonezwang zu stoppen und die Digitalisierung fahrgastfreundlich auszugestalten. Dazu gehören digitale Alternativen mit (plastikfreien) Chipkarten oder 2D Barcodes (zum Beispiel QR- oder Aztec-Codes) die neben einer App-Lösung flexibel und gleichberechtigt für die gleichen Fahrscheine parallel nutzbar sind.

Die Argumentation, dass durch den Smartphonezwang tonnenweise Plastik eingespart wird, hält einem seriösen Mengenvergleich nicht stand und ist aus unserer Sicht vorgeschoben, zumal es auch plastikfreie Lösungen gibt. Wenn die Deutsche Bahn einen kundenunfreundlichen Prozess digitalisiert, bleibt es ein digitaler kundenunfreundlicher Prozess.

Die Vorhaltung eines Smartphones, nur um den öffentlichen Verkehr in Deutschland nutzen zu können geht an der Lebensrealität vieler Mitbürger vorbei und stellt für zahlreiche Kundengruppen eine zusätzliche Nutzungsbarriere dar. Ein Blick in die Nachbarländer offenbart, dass digitale fahrgastfreundliche Lösungen, die parallel mit und ohne App nutzbar sind, keine Raketenwissenschaft darstellen. Hier muss nachgebessert werden.

Lukas Iffländer

## Neue Farben bei MVV-Regionalbussen

Im Oktober 2022 kündigte der Münchner Verkehrsverbund (MVV) an, sich ein neues Logo und ein Design mit neuen Farben zu geben. Das bis dahin genutzte Logo war das zweite in der Verbundgeschichte und das Farbkonzept setzte auf die klassischen Farben Weiß, Blau und Grün. Beim neuen Farbschema gibt es nun ein helles Gelbgrün, das an Neonfarben erinnert, und ein sehr dunkles Grünblau.

Auf den Webseiten und in den Online-Medien war das neue Design schnell umgesetzt, MVV-Printmedien folgten kurz darauf. Und nun, über ein Jahr nach der Ankündigung, fahren mehrere Buslinien im neuen Farbkonzept. Bei einer Testfahrt mit den Linien X205 und X206 wurden drei Bustypen verschiedener Hersteller beobachtet, bei denen die Farben leicht unterschiedlich genutzt wurden. Im Gegensatz zu den Medien des MVV, die eher hell gestaltet sind, dominiert bei den Bussen der dunkle Farbanteil, wobei an der Front mal mehr und mal weniger das auffällige Gelbgrün verwendet wird. Es wird sicher noch einige Jahre und etliche Ausschreibungen dauern, bis alle MVV-Regionalbusse in den aktuellen Farben herumfahren. Irgendwann wird dann eine neue Geschäftsführung sich das nächste Farbkonzept ausdenken.

Wie im letzten Heft erwähnt, fährt die Linie X206 an einer neuen Wendeschleife „Lohhof (S) Nord“ ab. Am 11. Dezember gab es an den Haltestellen zwischen dort und dem Endpunkt Feldmoching noch keine Schilder, die auf die neue Buslinie hinwiesen. In Lohhof hatte man einen Fahrplan an ein vorhandenes Schild der Linie 218 geklemmt. Weder am Verknüpfungspunkt Lohhof noch an der Haltestelle Keltenschanze, an der Umsteigen zu den Linien X202, 218 und 772 möglich ist, gibt es digitale Anzeigen, die sonst im Unterschleißheimer Stadtgebiet weit verbreitet sind. Bleibt abzuwarten, was noch kommt. So fehlen beispielsweise an der neuen Wendeschleife bisher Wetterschutz und weitere Ausstattung.

Am 12. Dezember tauchte auch an der vorher leeren, dritten Abfahrtsposition der Lohhofer Wendeschleife ein Haltestellenschild auf. Und siehe da – es ist das erste mir bekannte, das dem neuen Farbschema des MVV folgt. Ob es gefällt oder nicht, ist sicher subjektiv. Bis alle MVV-Schilder ausgetauscht sind, wird es – auch wegen der Situation in den dazugekommenen Landkreisen – wohl eher Jahrzehnte als Jahre dauern. Ob es schlau ist, die „Corporate Identity“ mittels solcher Schilder zu realisieren, weiß ich nicht. In der Stadt München reichen auch eher unauffällige Haltestellenmasten aus, die natürlich Schilder tragen, die alle notwendigen Informationen enthalten sollten. Beispiele aus anderen Städten wie Bonn zeigen, dass auch digitale Anzeigen an solche Masten montiert werden können.

Bei der Linie X205 waren die Haltestellenschilder vorhanden. Entlang der Fahrtroute sieht man digitale Anzeigen an Bushaltestellen allerdings insgesamt seltener als in Unterschleißheim. Am Forschungsgelände in Garching fehlen leider

Busstellplätze, so dass das Aussteigen über den (matschigen) Grünstreifen erfolgte. Hier ist dringend die bereits einmal diskutierte Erweiterung der Haltestellenanlage nötig. Angesichts der dort sehr raumgreifenden Flächen für abgestellte Autos liegt das Problem wohl eher an den Prioritäten statt am vorhandenen Platz.

Im Gegensatz zur Linie X206 waren die Fenster der Linie X205 bereits mit dem großen X der MVV-Expressbusse beklebt, was zumindest beim Autor immer eine Fehlfokussierung der Augen und leichtes Schwindelgefühl hervorruft. Nun – Marketing beherrscht die Welt, nicht Kundeninteressen.

Edmund Lauterbach

### *Lob für Planungen bei der Trambahn München*

## **Nordtangente und Betriebshof Ständlerstraße**

In einer Pressemitteilung lobt PRO BAHN die Planungen für die Münchner Trambahn-Nordtangente im Bereich des Englischen Gartens und der Franz-Joseph-Straße. Hier sieht man, wie gut eine Tram sich in eine gewachsene städtebauliche Struktur einfügen kann. Damit setzt diese Planung auch Maßstäbe für künftige Projekte. Dies betrifft nicht nur die Querung des Englischen Gartens, die im Vergleich zum Status quo eine deutliche Verbesserung darstellt. Gerade im Englischen Garten ist die Liebe zur guten Gestaltung auch am Detail zu sehen, so der Rückgriff auf die originalen Pflanzungspläne von Friedrich Ludwig von Sckell, der den Englischen Garten gestaltet hat, und die deutlich bessere Gestaltung des westlichen Eingangs auch mittels Bodenbelag, anstelle der bisherigen trostlosen Situation.

Auch außerhalb des Englischen Gartens ist die Planung sehr gut: Die heute schlechte Gestaltung des Platzes an der Kreuzung Martius-, Thieme- und Kaulbachstraße wird korrigiert. Mittels der unauffälligen Bauart „Seilgleiter“ wird die Oberleitung gut in der Franz-Joseph-Straße integriert. „Seilgleiter“ ist eine besonders schlanke und damit sich gut einfügende Oberleitungsbauart, wie sie auch bei der Tram nach St. Emmeram im Einsatz ist. Eine gute Gestaltung der Fahrleitung wie hier ist oft sehr wichtig für die städtebauliche Integration.

Es ist zu hoffen, dass der zweite Abschnitt in der Leopoldstraße ebenso ansprechend wird. Hier sind wir auf die Ergebnisse der Verkehrsuntersuchung gespannt, die derzeit durchgeführt wird. Basierend auf dem Verkehrsgutachten sollten auch die Haltestellen an der U-Bahn-Station Giselastraße möglichst in Abfahrtsrichtung liegen. Dieses Thema bleibt für eine sicherlich nochmal intensive Diskussion im Rahmen des zweiten Abschnitts offen.

Auch der Trassierungsbeschluss für die Zulaufstrecke zum neuen Tram-

Betriebshof Ständlerstraße wird von PRO BAHN begrüßt. Auch wenn neue Strecken oft mehr Aufmerksamkeit erhalten: Betriebshofkapazitäten sind die nötige Voraussetzung, damit die neuen Strecken dann auch in guter Qualität betrieben werden können. Der Betriebshof Ständlerstraße ist daher sehr wichtig, und behebt die derzeit auf den Betrieb durchschlagende Mangelverwaltung bei der Tram. PRO BAHN fordert darüber hinaus aber auch die zügige Realisierung der geplanten weiteren Betriebshöfe für Trambahnen in Fröttmaning und für U-Bahnen in Neuperlach Süd.

Andreas Barth

---

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 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

Mi. 03.01. 18:00 Uhr; Freilassing, Restaurant DaGigi, Goldschmiedgasse 5; **Verkehrsforum Berchtesgadener Land und Rupertiwinkel**. Weitere Informationen: <https://verkehrsforum-bgl.de/> unter „News“.

Mo.22.01. 18:30 Uhr; München, Ehem. Königl. Bayerisches Verkehrsministerium, Arnulfstr. 9–11; **Lichtbildervortrag** (Thema und Vortragender bei Redaktionsschluss noch nicht bekannt). Veranstalter: DGEG. Info: [https://dgeg.de/52-Mitgliedergruppe\\_Muenchen](https://dgeg.de/52-Mitgliedergruppe_Muenchen), Tel. 08092/33348.

Di. 23.01. 18:30 Uhr; München, TU München, Vorhoelzer Forum (Raum 5166), Arcisstr. 21; **Vortrag** in der Reihe „Öffentliche Mobilität in der Transformation der Stadt“: F. Cantner, Professur Economics, TU München: „Verhaltensökonomische Perspektiven auf die Mobilität der Zukunft“; Veranstalter: MVG und TU München; Info: <https://www.arc.ed.tum.de/re/kolloquium-verkehr/>.

Do. 25.01. 19:00 Uhr; Fuchstal Leeder, Restaurant „Zum Luitpold“, Hauptstraße 36; **Arbeitskreis Fuchstalbahn** der Umweltinitiative Pfaffenwinkel. Weitere Informationen: <https://www.fuchstalbahn.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 i.d.R. am letzten Mittwoch im Monat ab 19 Uhr, derzeit „Restaurante Portugal“, München, Friedenstraße 26a (S-Bahn München Ost).

Weitere Termine und Aktualisierungen siehe [https://www.pro-bahn.de/bayern/index\\_termin.htm](https://www.pro-bahn.de/bayern/index_termin.htm).

Mi. 03.01. 19 Uhr; München (Geschäftsstelle) und Videokonferenz; **PRO BAHN Treff Oberbayern**; Info und Einwahldaten: oberbayern@pro-bahn.de

Fr. 05.01. 19 Uhr; Videokonferenz; **PRO BAHN Treff Region München**, Info und Einwahldaten: muenchen@pro-bahn.de

Mi. 17.01. 19 Uhr; München (Geschäftsstelle) und Videokonferenz; **PRO BAHN Treff Oberbayern**; Info: oberbayern@pro-bahn.de

Sa. 20.01. 13:15 Uhr; Memmingen, Hotel Weißes Ross, Salzstraße 12; **Treffen der Regionalgruppen Lindau und Allgäu**; Info: [https://www.pro-bahn.de/bayern/termin\\_show\\_one.php?id=2587&app=aus](https://www.pro-bahn.de/bayern/termin_show_one.php?id=2587&app=aus), Info: J. Vögele, Tel. 0171/4885149

Do. 25.01. ab 19 Uhr; Weilheim, Restaurant „Da Franco“ im Gasthaus Schießstätte, Schützenstr. 28, **Treffen der Regionalgruppe Oberland**; Info: Norbert Moy (n.moy@bayern.pro-bahn.de)

Mo.29.01. 19:30 Uhr; Videokonferenz; **PRO BAHN Treff Schwaben**: Peter Westenberger, Geschäftsführer des Netzwerkes Europäischer Eisenbahnen: „Zahlen des Tages – Kurioses und Statistisches aus der Welt der Eisenbahn“; Info und Einwahldaten: errol.yazgac@pro-bahn.de, [https://www.pro-bahn.de/bayern/termin\\_zeigen.php?app=aus](https://www.pro-bahn.de/bayern/termin_zeigen.php?app=aus)

Mi. 31.01. ab 19 Uhr; München, Gaststätte „Restaurante Portugal“, Friedenstraße 26a; **Stammtisch**.

Fr. 02.02. 19 Uhr; Videokonferenz; **PRO BAHN Treff Region München**, Info und Einwahldaten: muenchen@pro-bahn.de

Mi. 07.02. 19 Uhr; München (Geschäftsstelle) und Videokonferenz; **PRO BAHN Treff Oberbayern**; Info: oberbayern@pro-bahn.de

---

**Das PRO BAHN-Post-Team wünscht allen Lesern  
ein gutes Neues Jahr 2024!**

---