

PRO BAHN *Post*

Rundbrief von PRO BAHN Oberbayern

Mai 2024



So könnte man sich einen modernen Zugverkehr auf der Fuchstalbahn zwischen Schongau und Augsburg vorstellen. Was aber noch fehlt sind die Fahrgäste. Wieder einmal hat die Fuchstalbahn ihren Wert als Alternative zur gesperrten Pfaffenwinkelbahn bewiesen, als die BRB ihre Triebwagen nach Augsburg in das dortige Bahnbetriebswerk gefahren hat. Bild: Überführungsfahrt auf der Fuchstalbahn (Benjamin Bannert).

- Kurznachrichten – *Seite 2*
- Altstadtbahn Wasserburg: Neue Zahlen – altes Ergebnis – *Seite 3*
- Generalsanierung von Bahnstrecken – *Seite 5*
- Mögliche Ausnahmen bei Reaktivierungskriterien – *Seite 8*
- Aprilscherz oder nicht? – *Seite 10*
- Großes Doppeljubiläum im Nördlinger Ries – *Seite 10*

Kurznachrichten

Generalsanierung: PRO BAHN fordert Ausbau von Umleitungsstrecken

Am 8. April hat die DB ihre Pläne für die Generalsanierung wichtiger Schienenkorridore in Bayern in den Jahren 2026 bis 2030 vorgestellt (<https://www.deutschebahn.com/--12788642>). Der Fahrgastverband PRO BAHN ist mit den Planungen nicht ganz einverstanden und nennt sie für einige Korridore nicht ausgereift. Zudem fehle es an geeigneten und ausreichend ertüchtigten Umleitungsstrecken. PRO BAHN Bayern schlägt daher vor, die Sanierung der Strecken München-Rosenheim-Salzburg und Nürnberg-Regensburg-Passau auf Anfang des nächsten Jahrzehnts zu verschieben und zunächst den Ausbau der Strecke München-Mühldorf-Freilassing fertigzustellen, um sinnvolle Umleitungen einrichten zu können (https://www.pro-bahn.de/bayern/presse_show_bayern.php?id=1159). Eine generelle Betrachtung der mit den Generalsanierungen verbundenen Probleme gibt es in dieser Ausgabe der PRO BAHN Post.

Neues Stellwerk München Ost kommt noch später

Das Stellwerk am Münchner Ostbahnhof ist bei weitem nicht die einzige Quelle für Störungen im Münchner S-Bahn-Netz und darüber hinaus, aber eine der häufigeren Ursachen. 2021 wurde daher begonnen, ein neues Stellwerk zu errichten. Im Sommer 2023 sollte das neue elektronische Stellwerk in Betrieb gehen, aber im Mai letzten Jahres wurde die Inbetriebnahme auf August 2024 verschoben. Vor Kurzem wurde jedoch mitgeteilt, dass es noch ein weiteres Jahr länger dauert (<https://www.deutschebahn.com/--12768388>). Bis dahin will die DB den Betrieb durch andere Maßnahmen stabilisieren und nennt u.a. die störanfälligen Stellwerke in München-Allach und Dachau. Wie sich die Verzögerung auf andere Projekte wie beispielsweise München-Laim auswirkt, muss noch geklärt werden.

MVV-Kundenmagazin nur noch digital

Das Kundenmagazin „Kontakt“ der Münchner Verkehrs- und Tarifverbund GmbH (MVV) erscheint ab sofort nicht mehr als Papierversion, sondern nur noch in digitaler Form. Zu finden ist es derzeit unter <https://www.mvv-muenchen.de/mvv-und-service/service/mvv-kundenmagazin/index.html>, wo auch einige frühere Hefte archiviert sind.

Verzögerungen beim Bau der Tram-Westtangente in München

In einer Pressemitteilung vom 15. April hat PRO BAHN gerügt, dass die Baustelle Ammerseestraße der Tram-Westtangente in Laim bereits über einen Monat stillliegt, weil die Arbeiten für die Streckenkreuzung noch nicht begonnen haben (<https://www.pro-bahn.de/muenchen/presse/20240415.html>). Wenn schon nicht gebaut wird, hätte zumindest die Tram 18 bisher die ganze Zeit fahren können, statt mit Ersatzbussen Zusatzkosten zu erzeugen und den Fahrgästen Zeit zu rauben. Der Grund für die Verzögerungen sind Unstimmigkei-

ten zwischen der Stadt München und den Stadtwerken über die Baustellenabwicklung, obwohl der Stadtrat diese Strecke beschlossen hat, der Planfeststellungsbeschluss und damit die Baugenehmigung vorliegen. Die Stadt München habe anscheinend viel Wissen zur Organisation von Neubauprojekten bei der Trambahn verloren und muss hier wieder besser werden. PRO BAHN weist darauf hin, dass der Erfolg, den der öffentliche Verkehr in München bisher hatte, auf klaren und eindeutigen Priorisierungen sowie guter Organisation der verschiedenen Maßnahmen beruhte. Eine Schilderung der Abläufe der letzten Wochen findet man bei Tramreport (<https://www.tramreport.de/2024/04/13/twt-probleme-beim-baubeginn/>).

Von SÖP zu „Schlichtung Reise & Verkehr“

Wenn man mit den Leistungen von Verkehrsunternehmen aufgrund von Fahrgastrechten oder einer Reaktion auf eine Beschwerde nicht zufrieden ist, besteht bekanntlich die Möglichkeit, ein Schlichtungsverfahren einzuleiten. Die zuständige bundesweite Schlichtungsstelle hieß bisher „Schlichtungsstelle für den öffentlichen Personenverkehr“ (SÖP), wird aber künftig unter „Schlichtungsstelle Reise & Verkehr“ auftreten (<https://soep-online.de/2024/04/18/neuer-name-neues-logo-von-soep-zu-schlichtung-reise-verkehr/>). Außer dem Anrufen der Schlichtungsstelle besteht häufig die Möglichkeit, beim Unternehmen Widerspruch gegen eine Entscheidung einzureichen. Hier kann auch das Eisenbahnbundesamt als nationale Durchsetzungsstelle angerufen werden (https://www.eba.bund.de/DE/Themen/Fahrgastrechte/fahrgastrechte_node.html), was aber eine Schlichtung ausschließt. Die DB beschreibt die Möglichkeiten für ihren Bereich unter <https://www.bahn.de/service/informationen-buchung/fahrgastrechte/fahrgastrechte-schlichtung>.

PRO BAHN schlägt neue Wege durch den „Tarifdschungel“ vor

Um die Einstiegsbarriere für die Nutzung des öffentlichen Verkehrs in Deutschland niedrig zu halten, ist ein einfacher und verständlicher Tarif erforderlich. Eine Arbeitsgruppe von PRO BAHN hat deshalb ein Konzept für einen einfachen, bundesweit gültigen Nahverkehrstarif vorgelegt, der auf einem Bierdeckel Platz findet (https://www.pro-bahn.de/presse/pm_bv_show.php?id=505).

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

Altstadtbahn Wasserburg

Neue Zahlen – altes Ergebnis

Im Rahmen des Projekts „Bahnausbau München“ mit insgesamt 29 Projekten hatte der Freistaat Bayern u.a. auf Drängen der MVV-Gesellschafter eine Machbarkeitsstudie in Auftrag gegeben, die die Chancen der Wasserbur-

ger Altstadtbahn im Falle der Elektrifizierung und der Verlängerung einer künftigen Regional-S-Bahn S24X untersuchen sollte. Sie liegt seit kurzem vor und kann unter https://www.stmb.bayern.de/assets/stmi/vum/schiene/u03-wasserburg_stadt_bericht_final.pdf eingesehen werden.

In der Öffentlichkeit werden bislang ausschließlich die in der Kurzfassung genannten Zahlen diskutiert: Nur 100 bis 200 Fahrgäste mehr pro Tag bei Kosten von 20 Millionen Euro. Das Urteil: Unwirtschaftlich. Es lohnt sich, in der Langfassung die Zahlen genauer nachzulesen: Hatte das Gevas-Gutachten noch Kosten von 9 Millionen genannt und eine tägliche Auslastung auf der Altstadtbahn zwischen 300 und 400 Fahrgästen angenommen, so errechnet Intraplan die stattliche Anzahl von 1400 Fahrgästen pro Tag, also das 3,5-fache, sogar ohne Angebotseinschränkungen beim parallel fahrenden Stadtbus. Das Ergebnis liegt deutlich über dem „1000er-Kriterium“ des Freistaats, das bei mehr als 1000 erwarteten Fahrgästen pro Tag die Reaktivierung einer Strecke vorsieht.

Offensichtlich ist die Reaktivierung aber nicht gewollt. Mit dem Nutzen-Kosten-Index von nur 0.33 will man der gebotenen Reaktivierung entkommen. Erste Frage hierzu: Wurde das bis 30 Mio EUR zulässige „vereinfachte Verfahren“ gewählt? Dieses berücksichtigt zahlreiche Nutzen mit Ermessensspielräumen nicht. Zweite Frage: Ist es sachgerecht, die für eine künftige Regional-S-Bahn geplante Elektrifizierung in die Kostenschätzung mit einzubeziehen? Ein weiterer kreativer nutzbarer Freiraum: Der Nutzen der Altstadtbahn ist auffällig gering angesetzt: Es werden angeblich kaum Pkw-Kilometer eingespart und die 1400 Fahrgäste der Altstadtbahn lösen sich in Reitmehring größtenteils in Luft auf. Nur 100 bis 200 Fahrgäste sollen nach Reaktivierung der Altstadtbahn zusätzlich die vorgesehene Linie S24X zur Münchner Innenstadt nutzen. Wie dies erklärt werden kann, steht ganz versteckt im genannten Gutachten: „Das Projekt hat eine Verbesserung der direkten Erreichbarkeit der Münchner Innenstadt aus Wasserburg ... zum Ziel.“ Die stark nachgefragte Verbindung nach Rosenheim wird nicht betrachtet. Bereits heute verkehren dort, im Gegensatz zur Strecke nach München, zu Zeiten starken Verkehrs die Züge im Halbstundentakt.

Offenbar hat man den „Ohnefall“ – wenn die Altstadtbahn nicht kommt – viel zu optimistisch im Hinblick auf die Akzeptanz der Busanbindung gerechnet und so die Wirkung der Altstadtbahn entwertet. Eine Zählung des alten Gutachtens hatte 440 Ein- und Aussteiger am Bahnhof Reitmehring ermittelt. Die Altstadtbahn nutzten dagegen in ihren letzten Betriebsjahren über 1000 Fahrgäste. Die Umstellung auf Busverkehr mit Umsteigezwang hatte die Fahrgastzahlen auf unter 40 Prozent schrumpfen lassen. Selbst wenn man gewisse Steigerungen durch die MVV-Integration und Angebotsverbesserungen annimmt, die Busanbindung wird niemals um die 1000 Fahrgäste anziehen.

Wenn von den 1400 Fahrgästen im „Mitfall“ nur 600 als Umsteiger vom Auto oder als Neukunden gerechnet würden, wäre der Nutzen-Kosten-Index bereits

über 1. Dazu kommt noch der Nutzen zusätzlicher Fahrgäste in Richtung Rosenheim.

Resumee:

1. Die endgültige Stilllegung wurde mit falschen Zahlen durchgesetzt, unserer Kritik am alten Gutachten hatte sich der Freistaat bewusst verweigert.
2. Offenbar gibt es weiterhin ein großes Interesse, die Bahngrundstücke zu entwidmen und anderen Nutzungen zuzuführen. Die Zahlen im neuen Gutachten werden so interpretiert, dass sie diesem Ziel untergeordnet werden können.

Es gibt noch viele Aspekte, die den Rahmen dieses Artikels sprengen würden, nur eines noch: Der Wasserburger Stadtrat hat die Nutzung der Trasse als Fahrradweg angedacht. Die dafür notwendige Verbreiterung der Trasse ist im FFH-Gebiet nicht möglich. Nach einer eventuellen Entwidmung der Altstadtstrecke ist eine spätere Wiederherstellung des Bahnverkehrs ausgeschlossen.

Norbert Moy

Generalsanierung von Bahnstrecken – ein paar Gedanken

Warum brauchen wir eine Generalsanierung mit mehrmonatigen Sperrungen wichtiger Bahnstrecken?

Das deutsche Bahnnetz ist überlastet. Die Verkehrsleistung hat immer weiter zugenommen. Die dafür notwendige Erweiterung des Bahnnetzes wurde verpasst. Der Ausbau und Neubau von Bahnstrecken geht viel zu langsam. Die Politik hat versagt, die DB als Netzbetreiber hat es mehr oder weniger stillschweigend hingenommen. Die Abnutzungseffekte im Netz wurden damit immer größer, die Häufigkeit von Instandsetzungsmaßnahmen nimmt immer weiter zu. Die Generalsanierung soll hier als Befreiungsschlag wirken und zu einem von Bundesverkehrsminister und DB-Chef als „Hochleistungsnetz“ bezeichneten Zustand führen.

Wo wird generalsaniert?

DB und Bund haben insgesamt 40 Streckenabschnitte mit mehr als 4000 Kilometern Länge festgelegt. Im Sommer geht es mit der Riedbahn zwischen Mannheim und dem Rhein-Main-Gebiet los. 2025 sind zwei Strecken geplant, 2026 dann fünf – unter anderem die rechte Rheinstrecke zwischen Wiesbaden und Troisdorf (in zwei Abschnitten) sowie Nürnberg–Passau (ebenso in zwei Etappen). 2027 sollen sieben Strecken generalsaniert werden, dabei ist auch München–Salzburg

(zweigeteilt). 2028 plant man die Sanierung von neun Streckenabschnitten, darunter die linke Rheinstrecke (in zwei Abschnitten) und Würzburg–Nürnberg. 2029 sind dann sieben weitere Strecken dran, und 2030 stehen zum vorläufigen Abschluss noch einmal neun Strecken auf dem Programm.

Man kann nun glauben, dass die DB diesen Zeitplan einhält oder auch nicht. Die Münchner Erfahrungen mit zweiter Stammstrecke und dem Stellwerk am Ostbahnhof sprechen für sich.

Generalsaniert – und dann?

Beim Unternehmen Generalsanierung kann natürlich einiges schiefgehen. Das Konzept hat viele Risiken: Kann Ersatzverkehr in ausreichender Menge über mehrere Jahre hinweg organisiert werden? Bieten mögliche Ausweichstrecken genügend Kapazität, oder müssen noch mehr Zugfahrten ausfallen? Wo soll das nötige Finanzvolumen in Jahren mit fünf und mehr Generalsanierungen herkommen? Der Zeitplan wirkt wenig realistisch, insbesondere nach Ende der jetzigen Amtszeit unseres Verkehrsministers. Die Zweifel an der nötigen Kapazität der Bauwirtschaft sind berechtigt. Und was passiert danach, wann immer das sein wird? Was passiert mit weiteren Strecken, die nicht im Programm enthalten sind? Auch Strecken wie München–Ingolstadt oder Köln–Rhein/Main unterliegen der geschilderten Problematik.

Die Verkehrsdichte und damit die Abnutzung nehmen weiter zu – auch auf den generalsanierten Strecken. Gehen wir nach dem Ende der garantierten Baufreiheit dort wieder zur Instandsetzung unter rollendem Rad und den ungeliebten häufigen kleineren Sperrungen über? Oder folgt irgendwann nach 2030 ein zweites Generalsanierungsprogramm? Und später ein weiteres? Käme es so, würde dies für das deutsche Bahnnetz eine endlose Reise nach Jerusalem bedeuten. Permanent stünden eine, oft auch zwei oder drei wichtige Bahnstrecken gar nicht oder nur mit stark verminderter Kapazität zur Verfügung.

Bauen statt Sanieren?

Wie könnte man einen solchen Zyklus von erhöhter Abnutzung und kaum hinnehmbaren Sanierungsphasen auf hochbelasteten Strecken aufbrechen? Die Antwort wäre eigentlich: Indem man die Ursachen beseitigt. Wie beschrieben sind die Ursachen die starke Verkehrszunahme und die zu geringe Zahl von Neu- und Ausbaumaßnahmen im Schienennetz in den letzten Jahrzehnten. Es müssten also verstärkt Bahnstrecken für höhere Kapazität ausgebaut werden, und es müssten so schnell wie möglich auch neue Strecken gebaut werden. Digitalisierung, ETCS oder andere Formen verbesserter Zugsicherung sind ebenfalls Maßnahmen, mit denen die Kapazität gesteigert werden kann. Aber eine Abnutzungsverminderung findet dadurch im Kern nicht statt – hier helfen nur zusätzliche Schienen und Weichen. Trotzdem ist eine Modernisierung der gesamten Bahnelektronik natürlich dringend nötig.

Letztlich heißt die Lösung aber: Sanieren und bauen! Parallel zur Generalsanierung, mit der der bestehende Sanierungsrückstand aufgeholt werden soll, müssen neue Strecken gebaut werden und Strecken mehrgleisig ausgebaut werden, damit ein solcher Rückstand nicht immer wieder auftritt.

Alles gleichzeitig – geht das überhaupt?

Eine solche Lösung setzt allerdings voraus, dass sich die Politik zu Neu- und Ausbaustrecken bekennt und die Finanzierung dafür bereitstellt. Das ist aber zurzeit nicht erkennbar. Einerseits gibt es die bekannten örtlichen Widerstände nach dem Motto „not in my backyard“ (Nimby), an die sich sicher leider sehr viele Politiker – von Rosenheim bis zum Heidekreis – mit Freude anhängen. Andererseits ist die Infrastrukturfinanzierung mal wieder zusammengebrochen. Nachdem das Verfassungsgericht den Klima- und Transformationsfonds (KTF) gestutzt hat, fehlen Milliarden für die Finanzierung der Schiene. Vorhandene Finanzierungsinstrumente reichen nicht, um die Unsicherheiten zu beseitigen. Entsprechend hat die DB Sparmaßnahmen ergriffen, die sie beschönigend „Repriorisierung“ nennt. Dabei sollen die Bahnplanungen zwar nicht gestoppt, aber darauf ausgerichtet werden, dass deutlich später gebaut wird. Der Spiegel titelte Anfang Februar: „Der Kahlschlag“.

Unklar ist überdies, woher die Planungs- und Baukapazitäten kommen sollen, um parallel Strecken zu sanieren und an anderer Stelle den zügigen Streckenausbau vorzunehmen. Für die Jahre mit fünf und mehr Generalsanierungen wird auch angezweifelt, dass die DB ein solches Bauvolumen und die zugehörigen Ersatzfahrpläne überhaupt umsetzen kann. Ebenso ist zweifelhaft, ob der Hochlauf der Generalsanierungen in der geplanten Form finanzierbar ist. Zeitliche Streckung, Verschiebungen und Einsparungen sind sicher nicht ausgeschlossen. Dass der Bund in der Lage und willens ist, darüber hinaus auch einen beschleunigten Bahnneu- und -ausbau zu finanzieren, ist eine fast utopische Erwartung. Ideen zu neuen, fondsbasierten Finanzierungsmodellen als Alternative zum KTF wurden von der Politik erst spät aufgegriffen. Zurzeit weiß niemand, ob, wann und in welchem Umfang sie wirksam werden könnten.

Bahnfiasko ohne Ende?

Fazit: Nichts wird ganz gestoppt (hoffentlich), aber alles dauert länger. Neu- und Ausbaustrecken sowieso, aber auch für die pünktliche Durchführung der Generalsanierung gibt es nur wenig Evidenz. Damit schreiben wir aber den momentanen Zustand fort: Das Bahnnetz wird weiterhin nicht ausreichend mit der Verkehrszunahme mitwachsen, die verstärkte Abnutzung ist mit klassischer Instandhaltung unter rollendem Rad praktisch nicht aufzufangen, wir laufen in eine viele Jahre dauernde Ära langer Sperrpausen hinein.

Das bedeutet aber auch viele Jahre Angebotsverschlechterung, viel auf die Straße verlagerten Verkehr – Ersatzbusse und noch mehr LKW statt Güterzüge – so

wie zusätzliche Probleme auf den wenigen Ausweichstrecken. Wie die Liste der zu sanierenden Strecken irgendwann kürzer statt länger werden soll, ist nicht erkennbar. Einem zukünftigen Verkehrsminister fällt die schöne Aufgabe zu, zu erklären, wie sein Nachfolger das Problem lösen kann. Bis dahin werden sich viele Planer damit beschäftigen, Autobahnen zu verbreitern und alte Straßenbrücken durch neue zu ersetzen.

Edmund Lauterbach

Wackelt die 1000?

Mögliche Ausnahmen von den bayerischen Reaktivierungskriterien

Staatsminister Bernreiter hat eine richtige und wichtige Entscheidung getroffen und zugesagt, den Regionalverkehr Gotteszell–Viechtach dauerhaft zu bestellen. Damit hat er das für Außenstehende kaum noch verständliche Herumgeeiere um die Zukunft der Strecke souverän beendet. Richtig ist auch, dass er damit dem sturen und ebenfalls kaum nachvollziehbaren Festhalten am sogenannten 1000er Kriterium eine Absage erteilt hat. Nach diesem Kriterium bestellt der Freistaat auf reaktivierten Strecken nur dann Züge, wenn diese mindestens von durchschnittlich 1000 Fahrgästen werktäglich genutzt werden. Nachdem Bayern in den 80er Jahren des vorigen Jahrhunderts durchsetzte, dass nur Strecken unter 500 Fahrgästen stillgelegt wurden, führte dies bisher zu der grotesken Situation, dass Strecken nicht reaktiviert wurden, die deutlich stärker frequentiert wären als viele Bestandsstrecken. Auch in anderen Bundesländern gilt oft eine Zahl von 500 Fahrgästen als Untergrenze für eine Reaktivierung.

Jetzt hat Minister Bernreiter für Gotteszell–Viechtach, eine Strecke, die zunächst nur probeweise reaktiviert wurde und die 1000 Fahrgäste nicht erreicht, eine Ausnahme zugelassen. Die Begründung ist schlüssig: Die Strecke wird auch unabhängig von der Reaktivierung in einem guten Zustand befahrbar gehalten, um Fahrten zur Bahnwerkstatt der Regentalbahn in Viechtach zu ermöglichen. Es fallen damit nur wenige Kosten, insbesondere für zeitgemäße Bahnsteige, an. Diese Begründung ist auch deshalb überzeugend, da für den sonst notwendigen Busverkehr, der auch auf einer ohnehin vorgehaltenen Infrastruktur fährt, auch keine definierte Untergrenze der Fahrgastzahlen gilt. Dazu kommt, dass die Umstellung auf Schienenverkehr erfahrungsgemäß mindestens zu einer Verdoppelung der Fahrgastzahlen und dem Umstieg von Autofahrern auf den Zugverkehr führt und somit auch ein Effekt für den Klimaschutz erzielt wird, auch dann, wenn die 1000 Fahrgäste nicht erreicht werden.

Der naheliegende nächste Schritt wäre, wenn Bernreiter seinen Erfolg auch auf die wenigen anderen Strecken ohne regelmäßigen Regionalverkehr übertrüge,

die ebenfalls unabhängig von der Reaktivierung in einem guten Zustand vorgehalten werden, insbesondere für den schweren Güterverkehr. Hier ist zum Beispiel die Wertalbahnhof von (Schweinfurt-)Waigolshausen nach Gemünden zu nennen, die sogar elektrifiziert ist, oder die Fuchstalbahnhof von Landsberg/Lech nach Schongau, die erst kürzlich von der DB InfraGO grundlegend saniert wurde. In beiden Fällen ist nicht sicher, ob die 1000 Fahrgäste zu erreichen sind. Und in beiden Fällen engagieren sich die Landkreise für eine Reaktivierung.

Ebenfalls in diese Kategorie würde die Reaktivierung von Regionalbahnen auf Strecken fallen, die derzeit nur mit Expressverkehr bedient werden. In der Praxis kommt es relativ oft vor, dass ein neuer oder zu reaktivierender Halt an einer Bestandsstrecke zwar ein ausreichendes Potential aufweist, aber trotzdem nicht eingerichtet werden kann, weil es dafür keine geeigneten Züge gibt bzw. der Halt nicht in den Fahrplan der vorhandenen Züge integriert werden kann. Ein aktuelles Beispiel hierzu ist der sehr sinnvolle und kommunal nachdrücklich gewünschte Halt in Stephanskirchen. Die Berücksichtigung eines zusätzlichen Haltes beim RE5 würde zu Anschlussverlusten und zusätzlicher Unpünktlichkeit führen. Die naheliegende Lösung ist daher eine neue Regionalbahnlinie von Prien/Bad Endorf nach Rosenheim, die dann auch weitere neue Halte bedienen könnte. Bisher sind jedoch keine Kriterien der Staatsregierung für Reaktivierungen von Regionalbahnen auf Bestandsstrecken bekannt. Das 1000er Kriterium für zusätzliche Regionalbahnen wäre auch hier nicht sachgerecht, da die großen Verkehrsströme schon durch die Expresszüge bedient werden. Da auch hier mit Ausnahme der zusätzlichen Personenverkehrsanlagen meist keine größeren Investitionen anfallen, sind daher hier ebenfalls Ausnahmen vom 1000er-Kriterium sinnvoll begründet.

Engagierte PRO BAHNER werden bei klassischen Reaktivierungen weiter auf die Idee kommen, auch andere Strecken, deren Infrastruktur noch vorhanden ist und auf denen noch teilweise oder sporadisch Güterverkehr und/oder touristischer Verkehr stattfindet, für Ausnahmen von der 1000er Regel vorzuschlagen. Hierfür gibt es zwar gute Gründe, aber das Argument „Ausnahme“ greift nicht, da dann fast alle Strecken, für die derzeit eine Reaktivierung vorgeschlagen wird, betroffen wären. Außerdem wird dann beim Freistaat wieder die Angst vor einem nicht mehr beherrschbaren „Fass ohne Boden“ hochkommen. Diese Angst ist zwar unbegründet, aber vermutlich der nicht ausgesprochene Hauptgrund für das Festhalten am hohen Grenzwert von 1000 Fahrgästen.

Erfolgsversprechender dürfte daher für die Ausnahme-Regel die Forderung nach Wiederanschluss von Kreisstädten an die Bahn sein. Hiervon gibt es in Bayern nur vier Kandidaten, die nicht mehr werden: Wunsiedel, Tirschenreuth, Freyung und Kelheim. Erstens haben Kreisstädte eine hohe zentralörtliche Funktion, die einen Bahnanschluss fast zwingend erfordert. Zweitens sind Kreisstädte in Bayern zum Teil relativ klein, da man bei der Verwaltungsreform in den 1970er-

Jahren hier behutsamer vorgegangen als in den meisten anderen Bundesländern. Die 1000 Fahrgäste sind daher in Bayern manchmal auch von Kreisstädten nicht erreichbar. Auch hier gibt es einen Präzedenzfall für eine Streckenreaktivierung, die die 1000 nicht erreicht hat: Neustadt/Waldnaab.

Andreas Schulz

Aprilscherz oder nicht?

Großes Rätselraten und eine ganze Reihe von Zuschriften gab es in diesem Jahr zum Aprilscherz. Das lag vielleicht auch daran, dass unser Standard-Aprilscherz-Verfasser Michael Werner beschlossen hat, mal eine Pause einzulegen, damit der Aprilscherz für die Stammleser nicht gar zu leicht erkennbar ist.

Zum Glück handelte es bei dem Artikel „BEG ändert Toilettenkriterium“ um den diesjährigen Aprilscherz.

Bei MVV onTheRUN handelt es sich leider zu Teilen nicht um einen Aprilscherz. Auch wenn einige Ausschmückungen vom Autor überzogen dargestellt wurden, ist es leider Fakt, dass seit dem Beitritt zum MVV die ehemalige Linie 9555 in die Linie 355 umgewandelt wurde und gleichzeitig gekürzt wurde. Es wird seitdem mit Schildern an den Haltestellen auf die BRB verwiesen – das Programm MVV onTheRUN zur gesundheitlichen Ertüchtigung der Bürger gibt es jedoch nicht. Durch die Integration der Wendelstein-Ringlinie in den MVV gibt es zwar – vermutlich erst ab Mitte Mai – pro Tag zwei Verbindungen pro Richtung, die fast alle Haltestellen der ehemaligen Linie 9555 bedienen. Leider ist es aber trotzdem so, dass für eine Fahrt vom Leitzachtal an den Tegernsee immer erst die BRB nach Schliersee genommen werden muss.

Redaktion der PRO BAHN Post

Großes Doppeljubiläum im Nördlinger Ries

Zum einen hat Nördlingen seit 175 Jahren Anschluss an die Schienen, die die Welt bedeuten. Vorausschauend installierte man dort im Laufe der Jahre auch gleich ein Bahnbetriebswerk, in dem sich später das Bayerische Eisenbahnmuseum niederlassen konnte. Dieser Verein – das ist das zweite Jubiläum – wurde vor 55 Jahren in München gegründet. Spätestens Anfang der 1980iger Jahre zeichnete sich jedoch ab, dass die wachsende Fahrzeugsammlung bei ständig steigenden Immobilienpreisen in München auf Dauer nicht unterzubringen war. Auf der Suche nach einem geeigneten Standort wurde man dann schließlich in Nördlingen fündig.

Zweifelloso stehen die Museumsaktivitäten im Vordergrund, inzwischen ist

man als Bayernbahn auch im Güterverkehr aktiv. Zu den Höhepunkten des jahrzehntelangen Engagements zählt wohl die Reaktivierung des Abschnitts Wassertrüdingen–Gunzenhausen im regulären SPNV zum kommenden Fahrplanwechsel im Dezember.

Unter dem Motto 175 Jahre Eisenbahn in Nördlingen und 55 Jahre Bayerisches Eisenbahnmuseum e.V. findet vom 9. Mai bis zum 12. Mai 2024 das 3. Nördlinger Eisenbahnfest statt. Bekanntlich sind Reaktivierungen in Bayern immer noch eher dünn gesät: wer also um das Überleben „seiner“ Strecke ringt, dem sei ein Besuch der einen oder anderen Veranstaltung in der Jubiläumswoche vom 9. bis 12. Mai empfohlen: So was baut einen meistens wieder etwas auf (Erfahrung des Verfassers).

Weitere Informationen unter <https://bayerisches-eisenbahnmuseum.de/>

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 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

Mi. 01.05. So. 05.05., Do. 09.05., So. 12.05., So. 19.05., Mo. 20.05., So. 26.05. und Do. 30.05.; Bad Endorf (jeweils 9:55, 11:55, 15:20 und 17:20 Uhr) / Obing (jeweils 8:55, 10:55, 14:20 und 16:20 Uhr); **Touristikfahrten auf der Lokalbahn Endorf–Obing** Info: <https://chiemgauer-lokalbahn.com>.

Mi. 08.05. 18:00 Uhr; Freilassing, Restaurant DaGigi, Goldschmiedgasse 5; **Jahreshauptversammlung des Verkehrsforums Berchtesgadener Land und Rupertiwinkel**. Weitere Informationen: <https://verkehrsforum-bgl.de/> unter „News“.

Do. 16.05. 19:00 Uhr; Fuchstal (Asch), Restaurant „Zum Blätz“, Am Bahnhof 1, Asch; **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 im „Restaurante Portugal“, München, Friedenstraße 26a (S-Bahn München Ost).

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

Sa. 27.04. 11 Uhr (Vortrag) und 13:30 Uhr (Versammlung); München, Stadtkulturzentrum Giesinger Bahnhof; **Mitgliederversammlung von PRO BAHN Oberbayern**; Info: oberbayern@pro-bahn.de

Fr. 03.05. 18:45 Uhr, Holzkirchen, Gasthof „Oberland“, Münchner Str. 18; **Treffen der Regionalgruppe Oberland Holzkirchen**: Info: n.moy@bayern.pro-bahn.de

Mi. 08.05. (wegen des Feiertags um eine Woche verschoben) 19 Uhr; München (Geschäftsstelle) und Videokonferenz; **PRO BAHN Treff Oberbayern**; Info und Einwahldaten: oberbayern@pro-bahn.de

Fr. 10.05. 17:30 Uhr ab München Hbf (Treffpunkt wird bei Anmeldung mitgeteilt); **PRO BAHN Treff Region München**: Vsl. Exkursion mit Expressbussen im LK München; anschl. Einkehr in einer Gaststätte, Anmeldung erforderlich; Info u. Anmeldung: muenchen@pro-bahn.de

Mo.13.05. **PRO BAHN Treff Schwaben**: Exkursion mit dem PRO BAHN Fachausschuss Fahrzeuge und Verkehrsinfrastruktur zur Magnetschwebbahn Transport System Bögl, Sengenthal; Beschränkte Teilnehmerzahl bereits fast erreicht!; Verbindliche Anmeldung: joerg.bruchertseifer@pro-bahn.de

Mi. 15.05. 19 Uhr; München (Geschäftsstelle) und Videokonferenz; **PRO BAHN Treff Oberbayern**; Info: oberbayern@pro-bahn.de

Mi. 29.05. ab 19 Uhr; München, Gaststätte „Restaurante Portugal“, Friedenstraße 26a; **Stammtisch**.

Do. 30.05. (trotz Feiertag zum regulären Termin) 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)

Mi. 05.06. 19 Uhr; München (Geschäftsstelle) und Videokonferenz; **PRO BAHN Treff Oberbayern**; Info: oberbayern@pro-bahn.de

Fr. 07.06. 19 Uhr; Videokonferenz; **PRO BAHN Treff Region München**, Info und Einwahldaten: muenchen@pro-bahn.de