

PRO BAHN *Post*

Rundbrief von PRO BAHN Oberbayern

September 2024



Die Erneuerung der Gleise des Fern- und Regionalverkehrs zwischen München-Pasing und Olching im August wurde sehr kurzfristig angekündigt. Die Folge war dann ein Informationschaos für die Bahnkunden. (Bild: H. Nikolisin).

- Kurznachrichten – *Seite 2*
- 12. Oktober: Landesversammlung in Bamberg – *Seite 4*
- Baustellenplanung der DB: Zu schlecht, zu kurzfristig – *Seite 5*
- Bahnelektrifizierung im Werdenfelsnetz vor 100 Jahren – *Seite 7*
- Mehr zu den Pionieren der Elektromobilität – *Seite 10*
- Informationsveranstaltung in Wasserburg – *Seite 10*

Kurznachrichten

MVV und AVV wollen sich zusammenschließen

Anfang August erschien in der Augsburgener Allgemeinen ein Artikel mit dem Titel „Paukensschlag im Nahverkehr“ (<https://www.augsburger-allgemeine.de/-102935336>): Der Augsburgener Verkehrsverbund AVV soll mit dem Münchner Verkehrsverbund MVV verschmelzen. Geplant ist die Fusion für Ende 2025. Bekanntlich ist für Ende 2024 die Integration der Landkreise Weilheim und Landsberg in den MVV geplant. Weitere Beitrittskandidaten sind Garmisch-Partenkirchen, Landshut und Mühldorf. Weitere Links zum Thema findet man auf unseren Kanälen für Medienmeldungen via <https://mastodon.online/@bahnoev>, <https://x.com/bahnoev> oder <https://t.me/bahnoev>.

14. und 15. September: Jubiläumsfest 125 Jahre Bahnhof Puchheim

Anno 1899, also vor 125 Jahren, wurde das erste Bahnhofsgebäude in Puchheim eröffnet und die Gemeinde erhielt endlich die ersehnte Anbindung an das Münchner Schienennetz. Dieses Jubiläum wird am 14. und 15. September 2024 mit Dampfzugfahrten und einem bunten Programm auf dem Grünen Markt gefeiert. PRO BAHN ist gemeinsam mit der Initiative „S4-Ausbau jetzt“ mit einem Infostand vertreten. Link zur Veranstaltung: www.puchheim.de/ und <https://kurzlinks.de/9ru8>.

Tag der Schiene 2024

Auch 2024 gibt es wieder einen „Tag der Schiene“ – eigentlich drei Tage vom 20. bis 22. September. 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://kurzlinks.de/62d5>). Deutschlandweit finden Bahnhofsbeste, Werks- und andere Führungen statt und die Bahnbranche wirbt mit ihren vielfältigen Arbeitsplätzen um Fachkräfte. Auch in Südbayern werden wieder verschiedene interessante Veranstaltungen und Besichtigungsmöglichkeiten angeboten (<https://www.tag-der-schiene.de/veranstaltungskalender>). In München findet beispielsweise im Infozentrum zur 2. Stammstrecke am 20. September um 16.30 Uhr ein Themennachmittag mit Vortrag statt. Ebenfalls am 20. September kann das historische Saalackkraftwerk in Bad Reichenhall besichtigt werden und am 21. September das Kombi-Terminal Burghausen. In Mühldorf gibt es am 21. September ein Bahnhofsfest mit Informationen zur ABS 38, das Betriebswerk des Bayerischen Localbahn Vereins in Landshut, die historische Wagenhalle in Augsburg-Lechhausen sowie das Museumsstellwerk Memmingen sind u.a. für Besucher geöffnet.

Auch die Touristikbahnen bieten zum Teil ein besonderes Programm: Bei der Ilztalbahn gibt es am Samstag, dem 21. September ab 10 Uhr ein Bahnhofsfest in Waldkirchen (<https://kurzlinks.de/11pk>) mit einem umfangreichen Pro-

gramm. Am Sonntag wird dann auf der Passauer Granitbahn gefeiert. Neben den regulären Sonntagsfahrten (<https://lokalbahn-hauzenberg.de/>) gibt noch zusätzliche Fahrten um 11 und 13 Uhr ab Passau Hbf. In Passau-Lindau werden Vorführungen und Erklärungen zum Eisenbahn-Betrieb geboten. Es gibt Getränke, Granitbahn-Briefmarken und -Postkarten, Informationsmaterial und eine Ausstellung zur 120-jährigen Geschichte der Granitbahn.

Positive Bewertung der Zonenerweiterung des Verkehrsverbunds Tirol

Als Erfolg sieht man beim Landkreis Rosenheim die Zonenerweiterung des Verkehrsverbunds Tirol (VVT) ins bayerische Inntal. Im Juli 2023 sind die Gemeinden Kiefersfelden und Oberaudorf aufgenommen worden. Seitdem haben sich die Fahrgastzahlen deutlich erhöht. Das finanzielle Engagement der Rosenheimer Verkehrsgesellschaft sowie der beiden Gemeinden habe sich also gelohnt (<https://www.landkreis-rosenheim.de/steigende-fahrgastzahlen/>).

„Gute Nachrichten“ von der Kochelseebahn?

Die Gleisanlagen der Kochelseebahn sind so marode, dass die DB nun die zuvor schon praktizierte Streichung der Zwischentaktzüge als Dauerlösung in den Fahrplan einpflegen wird, um den Betrieb zu stabilisieren. Trotz der massiven Angebotsreduktion in der Hauptverkehrszeit verkauft der CSU-Abgeordnete Thomas Holz aus Kochel es noch als Erfolg, dass der morgendliche Schülerzug nicht auch noch gestrichen wird. Der Begriff „gute Nachricht“ erscheint zweimal im entsprechenden Presseartikel (<https://www.merkur.de/-93233348.html>). Auf die Kritik von PRO BAHN, warum man den Oberbau nicht während der monatelangen Sperrungen in 2023 saniert hat, verweist die Deutsche Bahn auf planerische und logistische Zwänge.

Wasserburger Altstadtbahn: Stadtrat mehrheitlich gegen Entwidmung

2011 hat der Wasserburger Stadtrat einen Beschluss gefasst, im Fall einer Stilllegung auch die Entwidmung der Strecke in die Wasserburger Altstadt anzugehen. Auch nachdem das Konsortium Wasserburger Altstadtbahn den Prozess gegen den Stilllegungsbescheid des Freistaats verloren hatte, verfolgte die Stadt Wasserburg das Thema Entwidmung nicht mehr weiter. Mit der letzten Änderung des Allgemeinen Eisenbahngesetzes im Dezember 2023 ist die Entwidmung von Eisenbahninfrastruktur deutlich verschärft worden, so dass der damalige Stadtratsbeschluss hinfällig geworden ist. Ende Juli hat der Wasserburger Stadtrat nun auf einen interfraktionellen Antrag hin einstimmig beschlossen, dass die Stadt Wasserburg derzeit keine Schritte ergreift, die zu einer Entwidmung der Altstadtbahn führen könnten.

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.

Samstag, 12. Oktober 2024

Landesversammlung in Bamberg

Die 34. Mitgliederversammlung von PRO BAHN Bayern findet statt am Samstag, 12. Oktober 2024 um 11:30 Uhr im Bistumshaus St. Otto (Saal PS), Heinrichsdamm 32, 96047 Bamberg. Das Bistumshaus liegt 20 Gehminuten vom Bahnhof Bamberg entfernt und ist auch mit dem Bus erreichbar (Haltestelle P+R Heinrichsdamm).

Die Versammlung beginnt um 11:30 Uhr mit einem Gastvortrag zum Thema „Bahnausbau Großraum Bamberg: Herausforderungen und Perspektiven“. Projektleiter Mathias Plath der DB InfraGo stellt den aktuellen Stand der Projekte für den Bahnausbau um Bamberg (<https://www.knoten-bamberg.de/>) vor.

Nach einer Mittagspause von 13 bis 14 Uhr findet von 14 bis 17 Uhr die eigentliche Mitgliederversammlung von PRO BAHN Bayern statt. Für die Teilnahme am Mittagessen und die Planung der Pausenverpflegung wird um eine Anmeldung gebeten (Genaueres in der schriftlichen Einladung an die Mitglieder).

Die vorgeschlagene Tagesordnung umfasst die folgenden Punkte:

TOP 1: Begrüßung

TOP 2: Genehmigung der Tagesordnung

TOP 3: Kenntnisnahme des Protokolls der Mitgliederversammlung 2023

TOP 4: Bericht des Vorstands mit Aussprache

TOP 5: Bericht der Kassenprüfer mit Aussprache

TOP 6: Entlastung des Vorstands

TOP 7: Neuwahl der Delegierten zum Bundesverbandstag

TOP 8: Anträge und Verschiedenes

Schriftliche Anträge zur Landesversammlung müssen bis zum 28. September 2024 in der Geschäftsstelle vorliegen. Dringlichkeitsanträge müssen vor Versammlungsbeginn vorliegen, so dass unter TOP 2 über deren Aufnahme in die Tagesordnung beraten werden kann.

Mitglieder, die als Delegierte für den Bundesverbandstag kandidieren möchten und persönlich verhindert sind, können auch schriftlich oder per Mail kandidieren. In der Kandidatur muss die Annahme des Amtes im Falle der Wahl bestätigt werden. Die Kandidatur muss bei Sitzungsbeginn dem Versammlungsleiter vorliegen.

Die endgültige Tagesordnung ist in der Einladung zu finden, die Anfang September an die Mitglieder von PRO BAHN Bayern verschickt wird sowie demnächst unter https://www.pro-bahn.de/bayern/termin_zeigen.php?app=all.

Baustellenplanung der DB

Zu schlecht, zu kurzfristig

Mit Beginn der Sommerferien in Bayern startete am 27. Juli eine Baustelle zwischen München-Pasing und Olching, bei der Gleiserneuerungsarbeiten mit Großmaschinen auf der Kursbuchstrecke 5503 (Gleise des Fern- und Regionalverkehrs) durchgeführt wurden. Das Besondere war die äußerst kurzfristige Ankündigung der Baustelle durch DB InfraGo. So bemängelte das Eisenbahnverkehrsunternehmen Arverio (früher Go-Ahead), Betreiber des Regionalverkehrs auf dieser Strecke, dass es selbst zehn Tage vor Start der Baumaßnahme noch keine schriftlichen Unterlagen für die Ausarbeitung der Ersatzfahrpläne hatte.

Die Folge war dann ein Informationschaos für die Bahnkunden. Immerhin schaffte es Arverio noch am 22. Juli, also fünf Tage vor Baubeginn, einen Ersatzfahrplan auf seiner Homepage zur Verfügung zu stellen. Allerdings informieren sich die allermeisten Fahrgäste über Apps und Webseiten der DB, in Bayern allenfalls noch mittels Informationen der Bayerischen Eisenbahngesellschaft (BEG). Dort wurden die Ersatzfahrpläne erst mit Beginn der Maßnahme eingepflegt und dies anfänglich sogar fehlerbehaftet. Noch schlimmer war die Kommunikation bei der ebenfalls betroffenen S3, auf deren Gleisen der Kursbuchstrecke 5543 einerseits Umleiterverkehr herrschte, andererseits ebenfalls Baumaßnahmen durchgeführt wurden, was zum Ausfall von Zügen führte. Dort wurde die Fahrplanänderung erst nach Beginn der Baumaßnahme kommuniziert.

Wer sich als Fahrgast mit Hilfe der von der DB oft beworbenen Webseite zu den baubedingten Fahrplanänderungen informieren wollte, dürfte auch eine böse Überraschung erlebt haben. Dort wird die Baustelle im Kontext des Regionalverkehrs nicht erwähnt. Der Grund liegt darin, dass auf dieser Seite die DB nur die Auswirkungen auf ihre eigene Flotte anzeigt, nicht aber die Auswirkungen auf Züge konkurrierender Eisenbahnverkehrsunternehmen, während beim Reisendeninformationssystem – also der Fahrplanauskunft – die DB als unternehmensübergreifende Stelle operiert. Aber selbst die Auswirkungen auf die DB-eigenen Züge wurden im Falle des Fernverkehrs erst sehr spät und im Falle der S3 bis Redaktionsschluss nicht ordentlich auf diesen Webseiten erwähnt.

Neben der schlechten Informationslage ist aber auch der Ersatzfahrplan an sich ein Ärgernis. Dass tagsüber nur noch einer statt zwei Regionalzüge pro Stunde auf der Relation verkehren, ließ sich wohl baubedingt nicht vermeiden. Immerhin fährt Arverio den verbleibenden stündlichen Zug in maximaler Traktion. Die Einstellung des Regionalverkehrs kurz nach 20 Uhr ist dann aber mehr als ärgerlich. Vordergründig ist dies der Sperrung der Kursbuchstrecke 5503 in den Nachtstunden von 22 Uhr bis 5 Uhr geschuldet. Allerdings gäbe es mit den Gleisen der Kursbuchstrecke 5543 (S-Bahn), der Kursbuchstrecke 5561/5560 (Güterverkehrsstrecke über München Nord Rbf) und der Spange Mering-Geltendorf

(KBS 5370) mehrere Umleitemöglichkeiten. DB Fernverkehr nutzt auch mindestens die ersten beiden Möglichkeiten.

Im Regionalverkehr verkehren stattdessen SEV-Busse, die aber aufgrund der langen Fahrzeiten und des eingeschränkten Komforts und Platzangebots keinen adäquaten Ersatz darstellen. Alle Erfahrungen vergangener Zeiten zeigen, dass die Fahrgastzahlen im SEV drastisch einbrachen. Eine deutlich bessere Lösung wäre daher gewesen, dem Regionalverkehr ebenfalls Umleitertrassen zur Verfügung zu stellen. Wenn dies aber betriebsbedingt tatsächlich unmöglich war, hätte DB InfraGo die Freigabe der Fernverkehrszüge für Inhaber mit Fahrkarten des Regionalverkehrs bezahlen sollen.

Immerhin bezahlt DB InfraGo auch den meisten direkt betroffenen Anwohnern der Baustelle eine Ersatzunterkunft. Grund dafür sind die akustischen Signale des Automatischen Warnsystems (ATWS, Rottenwarnanlage), die trotz technischer Fortschritte für die naheliegenden Anwohner gerade bei dieser stark befahrenen Trasse eine hohe Belastung darstellen. Leider gab es auch hier Pannen, so dass nicht alle Anwohner über das Angebot informiert wurden. Zudem drängt sich der Verdacht auf, dass das ATWS mit Ausnahme der Nachtstunden durchgängig in Betrieb war, selbst wenn keine Bauaktivität zu verzeichnen war.

Die Baumaßnahme soll voraussichtlich am 30. August größtenteils beendet sein. Die Ankündigungen der DB InfaGo AG für die kommenden Baumaßnahmen lassen aber die Befürchtung aufkommen, dass solche kurzfristigen Abwicklungen zum Regelfall werden. Die aktuelle Karte der Bauschwerpunkte für die nächsten zwölf Wochen zum Stand 23. August umfassen ein PDF-Dokument von 2.842 Seiten. Grundsätzlich ist es richtig, den Sanierungsstau bei der Eisenbahninfrastruktur durch verstärkte Baumaßnahmen aufzulösen. Allerdings darf dies nicht derart rücksichtslos auf dem Rücken der Bahnkunden passieren (https://www.pro-bahn.de/bayern/presse_show_bayern.php?id=1173).

Da die DB InfraGO keine Rechtsbeziehung zu den Bahnkunden hat, muss das Unternehmen verpflichtet werden, die Konsequenzen seiner Maßnahmen selber zu tragen und nicht auf die Eisenbahnverkehrsunternehmen abzuwälzen. Im Rahmen der Gemeinwohlorientierung („GO“) dieses Unternehmens sollte dies durchaus möglich sein. Aber auch die Eisenbahnverkehrsunternehmen müssen endlich ihre Hausaufgaben erledigen und die Pflege der Reisendeninformationssysteme - also der Online-Auskunft – effizienter gestalten. Den zahlreichen Ankündigungen über verbesserte Auskunftssysteme, allen voran bei der DB, aber auch beispielsweise bei der BEG, müssen Taten folgen.

Wenn beide Aufgabenfelder Fortschritte verzeichnen würden, könnte man als Fahrgast den Baustellen der kommenden Jahre deutlich gelassener entgegenblicken.

Harald Nikolisin

Vergessene Pionierleistung: Bahnelektrifizierung im Werdenfelsnetz vor 100 Jahren

Elektromobilität ist heute ein beliebtes Schlagwort, wenn es in der Politik um Klimaschutz geht. Meist geht es aber nur darum, batteriebetriebene Autos als innovative Lösung für alle Verkehrsprobleme zu verkaufen. Technisch versierte Kenner der Historie wissen, dass eigentlich die Eisenbahn das Verkehrsmittel ist, das den elektrischen Antrieb schon längst mit wirtschaftlichem Erfolg und hoher Effizienz durchgesetzt hat. Das Netz der heutigen Werdenfelsbahn spielt in der Technikgeschichte eine entscheidende Rolle. Und in Kürze gäbe es hier auch ein rundes und ein weniger rundes Jubiläum zu feiern.

Vor 145 Jahren setzte Werner von Siemens die erste elektrische Ausstellungsbahn in Berlin in Betrieb. Schon bald ersetzte der emissionsfreie elektrische Antrieb die Pferde oder Dampfloks der Straßenbahnen in den Metropolen. Die verlustreiche Übertragung von Gleichstrom über längere Distanzen verhinderte aber zunächst den Einsatz auf Vollbahnen: Mehrpolige Drehstromfahrleitungen waren dagegen zu kompliziert, Wechselstrommotoren für den Bahnbetrieb mit Anfahrten unter Last zunächst nicht geeignet. Die Lösung dieser Frage wurde auf der Lokalbahn Murnau–Oberammergau erarbeitet – nicht ohne dabei auch kräftig Lehrgeld zu zahlen. Die ersten Versuche mit Drehstrom endeten mit der Pleite des Betreibers, der Firma Kummer aus Dresden. Mit der Übernahme der Strecke durch die renommierte Lokalbahn AG (LAG) setzte man nun auf ein Konzept mit Einphasenwechselstrom mit der geringeren Frequenz von 16 Hertz und einer Spannung von 5500 Volt, das sich im Vergleich zu Gleich- oder Drehstrom als wirtschaftlichste Lösung herausgestellt hatte. Im „Übereinkommen betreffend die Ausführung elektrischer Zugförderung“ vereinbarten 1912 die Verwaltungen der Bayerischen Staatseisenbahnen, der Badischen Staatseisenbahnen und der Preußisch-Hessischen Eisenbahngemeinschaft, ihre Vollbahnen ausschließlich mit Einphasenwechselstrom 15 kV 16 2/3 Hz zu elektrifizieren, in der für heute ungewöhnlich weisen Voraussicht, dass ihre Netze in der Zukunft zusammenwachsen werden.

1905, also vor 120 Jahren wurde im Ammertal der Standard für das bis heute in Deutschland, Österreich, Schweiz und Skandinavien gebräuchliche Bahnstromsystem gesetzt. Die 1912 bzw. 1913 eröffnete Mittenwaldbahn von Innsbruck über Garmisch nach Griesen war daher schon von Beginn an als elektrische Bahn mit diesem System konzipiert, doch nördlich von Garmisch herrschte aber weiterhin Dampfbetrieb. Erst der bayerische Technik-Pionier Oskar von Miller sorgte mit dem Bau des 1924 eröffneten Walchenseekraftwerks für die Bereitstellung elektrischer Energie auch auf bayerischer Seite. Die Deutsche Reichsbahn reservierte sich zwei von sechs Generatoren für den Bahnstrom mit 16 2/3 Hertz. Das elektrische Streckennetz wurde dann vor hundert Jahren zügig erweitert (Datum der Eröffnung des elektrischen Betriebs):

- Garmisch–Weilheim–München am 23.2.1925
- Tutzing–Kochel am 4.3.1925
- Vorortgleise München–Gauting am 16.3.1925
- Weilheim–Peißenberg am 1.5. 1925 (Oberleitung wurde 1982 abgebaut)
- Pasing–Herrsching am 8.8.1925

In den Jahren 1926 bis 1928 wurden dann die Strecken von München nach Regensburg, Kufstein, Freilassing und Augsburg elektrifiziert. Allein im Jahr 1925 setzte man in Bayern 273 Kilometer Strecke unter Strom, in den vier Jahren von 1925 bis 1928 waren es insgesamt 588 Kilometer elektrische Strecken nur in Südbayern. Parallel wurden aber auch Strecken in Mitteldeutschland und Schlesien elektrifiziert. Dieses Tempo lässt uns heute staunen! Zum Vergleich: Im Jahr 2023 wurden in Deutschland nur 13 km elektrifiziert, trotz der in Regierungsverlautbarungen erklärten Dringlichkeit des Vorhabens, den Elektrifizierungsgrad des Bahnnetzes auf 75 Prozent zu erhöhen.

Leider findet sich keine Quelle, die über die Dauer und die Vorgehensweise bei der damaligen Elektrifizierung Auskunft gibt. Es liegt aber nahe, dass die Baumaßnahme unter dem rollenden Rad stattfand und nicht wie heute monatelange Sperrungen bedingte. Bahnbetrieb galt damals noch als systemrelevant. Dabei waren die Fahrleitungsanlagen von hoher Qualität und wurden erst in den 2000er nach gut 80 Jahren Betrieb ersetzt. Die Weltwirtschaftskrise beendete das Elektrifizierungsprogramm erst einmal. Auch die Oberlandstrecken rund um Holzkirchen waren für den Strom aus dem Walchensee vorgesehen und warten heute immer noch auf ihre Elektrifizierung.

Mit der Elektrifizierung verkürzten sich die Reisezeiten für die Fahrgäste signifikant: Betrogen die Fahrzeiten zwischen München und Garmisch vor der Elektrifizierung je nach Zugart 2,5 bis 3 Stunden, legten die elektrischen Züge die Strecke danach in knapp 2 Stunden zurück. Ein weiterer Effizienzgewinn bestand darin, dass man für den gleichen Fahrplan nur etwa die Hälfte der Lokomotiven benötigte gegenüber den wartungsintensiven Dampfloks.

Dabei waren die eingesetzten Elektroloks der Baureihen E32 und E52 mit 75 bzw. 90 km/h Höchstgeschwindigkeit keine „Renner“, eher schon die E16 mit 120 km/h, die den Karwendelexpress bespannen durfte. Von 1933 bis Ende der 1970er Jahre prägte vor allem eine Lok den Zugbetrieb auf der Garmischer Strecke: die Baureihe E44. Als erste Serienlok mit Drehgestellen ohne Laufachsen und einem Einzelachsantrieb war sie für ihre Zeit höchst innovativ und stellt die Urform auch heutiger Lokomotiven dar. Ab 1974 wurde sie abgelöst von der bewährten Baureihe 111, die bis heute noch vereinzelt nach Garmisch kommt.

Auf der Schiene hat sich die Elektromobilität schon längst durchgesetzt. Heute werden 81 Prozent der Verkehrsleistung im SPNV elektrisch erbracht, im Fernverkehr sind es 99 und im Güterverkehr 97 Prozent. Und das gar nicht wegen

der Umwelt, sondern weil der elektrische Zugbetrieb schlicht viel effizienter und leistungsfähiger als alle anderen Traktionsarten ist.



Bis in die 1970er Jahre wurde der Zugbetrieb auf der Garmischer Strecke vorwiegend mit der Baureihe E44 durchgeführt (Bild: Rudolf Birzer).

In der einstigen Urzelle der elektrischen Zugförderung in Bayern ist heute von Innovation und Fortschritt kaum noch etwas zu spüren. Der hoffnungsvolle Ansatz, im ehemaligen Bw Garmisch eine Fahrzeugausstellung als Außenstelle des DB-Museums zu etablieren, wurde vom Bahnmanagement und der Gemeinde vor einigen Jahren jäh zerstört, weil man glaubte, das Bahngelände gewinnbringend verschern zu können. Die Fahrzeugsammlung wurde zerstreut, typische Garmischer Loks wie die beiden E 69 fristen nun ihr Dasein im fernen Koblenz. Die Ammertalbahn wurde ohne jedes Gespür für ihre technikhistorische Bedeutung „modernisiert“, ohne aber dabei irgendeinen Nutzen für die Bahnkunden zu generieren. Vielmehr wurde die Infrastruktur anschließend vernachlässigt. Das gesamte Netz der Werdenfelsbahn präsentiert sich heute in einem höchst katastrophalen Zustand, das einstige Vorzeigeprojekt ist heute ein Sanierungsfall. Und die Politik gibt ohnehin viel lieber unser Steuergeld für milliardenteure Straßentunnels im Loisachtal aus.

Ob sich jemand beim DB-Konzern daran erinnert, dass vor 100 Jahren zwischen Garmisch, Weilheim und München der moderne elektrische Zugbetrieb eingeführt wurde? Die Geschichte und Errungenschaften der Bahn zu feiern, entspricht längst nicht mehr dem Zeitgeist moderner Unternehmensführung. Pioniere wie Oskar von Miller würden heute an der Politik der Bremser und Bedenkenträger mit ihrer Angst vor Veränderung scheitern. Heute wäre der Bau eines Walchenseekraftwerks geschweige denn der Bau der Bahnlinien nach Kochel oder Oberammergau politisch nicht mehr durchsetzbar. Selbst elektrische Fahrleitungen rufen heute schon Bürgerinitiativen auf den Plan. Aber auch ohne Widerstand von außen verlieren sich heute Vorhabensträger und Auftraggeber in

endlosen, bürokratischen Planungs- und Genehmigungsverfahren. Umso dankbarer muss man den früheren Generationen von tatkräftigen Ingenieuren und Unternehmern sein, von deren Innovationen wir noch heute zehren.

Im Jahr 2023 hat PRO BAHN Bayern übrigens ein Strategiepapier zur Elektrifizierung des bayerischen Streckennetzes herausgegeben, zu finden unter <https://www.pro-bahn.de/bayern/elektrifizierung/>.

Norbert Moy

Mehr zu den Pionieren der Elektromobilität im Ammertal

Wer sich zwei der Pioniere der Elektromobilität im Werdenfels einmal anschauen möchte: Am Tag des offenen Denkmals am 8. September, aber bis zum 24. November auch jeweils am 2. und 4. Sonntag des Monats kann das historische Bahnwasserkraftwerk Kammerl (Kammerl 1, 82442 Saulgrub, <https://www.historisches-bahnwasserkraftwerk-kammerl.de/>) besichtigt werden. Zwischen 11 und 15 Uhr werden stündlich Führungen angeboten.

Außerdem kann in Murnau direkt am Bahnhof mit der Denkmallok E 69 04 „Johanna“ ein weiterer Pionier der Elektromobilität besichtigt werden (<https://www.kuratorium-e6904.de/>). Die Lok kann bis November jeweils am 2. Sonntag des Monats besichtigt werden und selbstverständlich gibt es auch hier am Tag des offenen Denkmals zwischen 11 und 16 Uhr stündlich Führungen.

Renate Forkel

Dienstag, 24. September 2024, 19 Uhr

Informationsveranstaltung in Wasserburg

Der Zustand der Bahn gibt immer wieder Anlass zur Kritik und die Elektrifizierung des Filzenexpress steht in den Sternen. Gleichzeitig ist die Bahn eine wichtige Stütze der dringend notwendigen Verkehrswende, der Umstieg auf modernere Fahrzeuge bei der Südostbayernbahn steht bevor und langfristig betrachtet sind sowohl die Angebotsentwicklung als auch die Fahrgastzahlen der letzten 20 Jahre eine Erfolgsgeschichte und zuletzt hat sogar der Wasserburger Stadtrat beschlossen, die Entwidmung der Altstadtbahn nicht weiterzuverfolgen.

Wie also kann es weitergehen mit der Bahn in und um Wasserburg? Darüber referieren und diskutieren unter dem Motto „Vom Kreuz mit der Schiene zum Schienenkreuz“ Norbert Moy, Vorsitzender von PRO BAHN Oberbayern und Andreas

Schulz, ehemaliger Leiter Angebotsplanung bei der Bayerischen Eisenbahngesellschaft (BEG). Die Veranstaltung findet am Dienstag, dem 24. September, 19 Uhr, in den Paulanerstuben in Wasserburg (Marienplatz 9) statt.

Info: https://www.pro-bahn.de/bayern/termin_zeigen.php?app=obb

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. 01.09. So. 08.09., So. 15.09., So. 22.09. und So. 29.09.; 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. 04.09. 18:00 Uhr; Freilassing, Restaurant DaGigi, Goldschmiedgasse 5 (Ecke Rupertusstr./Lindenstr.); **Verkehrsforum Berchtesgadener Land und Rupertiwinkel**. Weitere Informationen: <https://verkehrsforum-bgl.de/> unter „News“.

Sa. 14.09. (10-18 Uhr) und So. 15.09. (12-16 Uhr); Puchheim, Am Grünen Markt; **Jubiläumsfest** 125 Jahre Bahnhof Puchheim; Veranstalter Stadt Puchheim und d’Bauchamer. Info: www.puchheim.de/.

Fr. 20.09. bis So. 22.09.; Verschiedene Veranstaltungsorte und Veranstalter; **Tag der Schiene**; Info: <https://www.tag-der-schiene.de/> und S. 2.

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 Wirtshaus im „Braunauer Hof“, Frauenstr. 40 (S-Bahn Isartor).

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

- Mi. 04.09. 19 Uhr; München (Geschäftsstelle) und Videokonferenz; **PRO BAHN Treff Oberbayern**; Info/Einwahldaten: oberbayern@pro-bahn.de
- Fr. 06.09. 17 Uhr; München, Bahnhof Feldmoching; **PRO BAHN Treff Region München**, Fahrradexkursion im Bereich Lerchenauer Feld, Info und Anmeldung: S. 3 im vorherigen Heft und muenchen@pro-bahn.de. Bei schlechter Witterung Videokonferenz ab 19 Uhr (vgl. Termin 04.10.).
- Sa. 14.09. (10-18 Uhr) und So. 15.09. (12-16 Uhr); Puchheim, Am Grünen Markt; **Infostand** auf dem Jubiläumsfest 125 Jahre Bahnhof Puchheim; Info: oberbayern@pro-bahn.de
- Mi. 18.09. 19 Uhr; München (Geschäftsstelle) und Videokonferenz; **PRO BAHN Treff Oberbayern**; Info/Einwahldaten: oberbayern@pro-bahn.de
- Di. 24.09. 19 Uhr; Wasserburg, Gasthaus „Paulanerstuben“ (Marienplatz 9); **Informationsveranstaltung** zur Zukunft des Bahnverkehrs rund um Wasserburg. Info: oberbayern@pro-bahn.de, bernd@meerstein.de, rainer@blumen-kurzmeier.de und S. 10.
- Mi. 25.09. ab 19 Uhr; München, Wirtshaus im „Braunauer Hof“, Frauenstr. 40; **Stammtisch**.
- Do. 26.09. ab 19 Uhr; Mittenwald, Gasthaus „Ristorante La Viola“, Albert-Schott-Str. 1, **Treffen der Regionalgruppe Oberland**; Info: Norbert Moy (n.moy@bayern.pro-bahn.de)
- Sa. 28.09. 13:30 Uhr; Röthenbach/Allgäu, Bahnhof, Eisenbahnwaggon der Modellbahnfreunde; **Treffen der Regionalgruppen Allgäu/Bodensee**; Info: https://www.pro-bahn.de/bayern/termin_show_one.php?id=2587&app=aus, Info: J. Vögele, Tel. 0171/4885149
- Mo.30.09. (evtl. Terminänderung) 19:30 Uhr; Videokonferenz; **PRO BAHN Treff Schwaben**: vsl. „Das ÖBB-Zielnetz 2040“; Info: erro1.yazgac@pro-bahn.de, https://www.pro-bahn.de/bayern/termin_zeigen.php?app=aus
- Mi. 02.10. 19 Uhr; München (Geschäftsstelle) und Videokonferenz; **PRO BAHN Treff Oberbayern**; Info: oberbayern@pro-bahn.de
- Fr. 04.10. 19 Uhr; Videokonferenz; **PRO BAHN Treff Region München**, Info und Einwahldaten: muenchen@pro-bahn.de
- Sa. 12.10. 11:30 Uhr; Bamberg, Bistumshaus St. Otto (Raum PS), Heinrichsdamm 32; **34. Mitgliederversammlung von PRO BAHN Bayern**; Info: S.4 und schriftliche Einladung an PRO BAHN Mitglieder.