

PRO BAHN *Post*

Rundbrief von PRO BAHN Oberbayern

Januar 2025



Der S-Bahn-Zug in der verschneiten Landschaft gibt ein schönes Bild, was jedoch nicht über den schlechten Zustand des Münchner S-Bahn-Netzes hinwegtäuschen kann. Die von der Bayerischen Eisenbahngesellschaft für das erste Halbjahr 2024 ermittelte Pünktlichkeitsquote von 90 % dürfte sich in letzter Zeit deutlich verschlechtert haben und entspricht nicht den Erfahrungen, die die Fahrgäste machen. (Bild: E. Lauterbach).

- Kurznachrichten – Seite 2
- Mehr Schatten als Licht beim Fahrplanwechsel – Seite 3
- Pünktlichkeitsquote der S-Bahn München – Seite 4
- Die Dekarbonisierung der Bahn in Bayern – Seite 5
- PRO BAHN, Social Media und die Weltpolitik – Seite 8
- Umleiterverkehr über das Mangfalltal – Seite 10

Das PRO BAHN-Post-Team wünscht allen Lesern ein gutes Neues Jahr 2025!

Kurznachrichten

PBP-Abo 2025: Letzte Erinnerung für Abonnenten der Papierversion

Die Januar-Ausgabe der PRO BAHN Post wird noch einmal an alle bisherigen Abonnenten der Papierversion geschickt. Falls Sie die Papierversion weiterhin beziehen möchten und noch nicht bezahlt haben sollten, so überweisen Sie bitte bis zum 20. Januar 18 Euro auf unser Konto bei der Sparda-Bank München (IBAN DE83 70090500 0003720730, BIC GENODEF1S04). Die elektronische Version ist unter <https://www.pro-bahn.de/oberbayern/pbp/> frei verfügbar.

Lesung mit Eisenbahntutor Karl Bürger in Wasserburg

Zum 120-jährigen Jubiläum des „Filzenexpress“ Ebersberg–Reitmehring hat der Eisenbahntutor und PRO BAHN Mitglied Karl Bürger eine Broschüre zur Geschichte des Filzenexpress verfasst (vgl. PRO BAHN Post, Ausgabe November 2024). Am Mittwoch, dem 22. Januar 2025, 19 Uhr findet im „Gimplkeller“ in Wasserburg (am oberen Marienplatz) eine Lesung des Autors statt.

Reaktivierung der Hesselbergbahn

Als einziger Streckenabschnitt in Deutschland wurde zum vergangenen Fahrplanwechsel die nördliche Hesselbergbahn Gunzenhausen-Wassertrüdingen reaktiviert. Die vorgesehene stündliche durchgehende Verbindung bis Pleinfeld mit guten Anschlüssen nach Nürnberg ist jedoch wegen Problemen am elektronischen Stellwerk in Langlau voraussichtlich erst im April 2025 möglich (<https://kurzlinks.de/ijf6>).

Weiterhin Ankunftspläne an Bahnhöfen

Nachdem die DB zunächst die Abschaffung der Ankunftspläne angekündigt hat, wurde diese Entscheidung kurz darauf glücklicherweise wieder zurückgenommen. PRO BAHN fordert eine zeitgemäße und kundenorientierte Fahrgastinformation (https://www.pro-bahn.de/presse/pm_bv_show.php?id=519). Und es gibt noch eine weitere Rücknahme nach vielfacher Kritik: Ab 15. Dezember gibt es (Super-)Sparpreis-Fahrkarten der DB wieder ohne Angabe einer E-Mail-Adresse, allerdings nur im personenbedienten Verkauf (<https://kurzlinks.de/51jw>).

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

Neue Fahrpläne, größerer Verkehrsverbund, höhere Preise

Mehr Schatten als Licht beim Fahrplanwechsel

Der Fahrplanwechsel beim Münchner Verkehrsverbund MVV läuft dieses Mal in zwei Etappen ab: Bei Bahnunternehmen und Regionalbussen gilt der neue Fahrplan bereits seit dem 15. Dezember; die städtischen Verkehrsmittel der Münchner Verkehrsgesellschaft MVG starten am 1. Januar ins neue Fahrplanjahr. Ab dem Jahreswechsel gilt der MVV-Tarif dann auch in den Landkreisen Weilheim-Schongau und Landsberg sowie auf der Bahnstrecke zwischen Markt Schwaben und Dorfen.

Ebenfalls ab 1. Januar zahlen die MVV-Kunden höhere Preise. Dann entfällt auch der Rabatt für die jährliche Vorauszahlung bei MVV-Abo-Fahrkarten, was den betroffenen Stammkunden keine Freude bereiten wird. Höhere Preise sind zwar immer ärgerlich. Viele Fahrgäste haben Preiserhöhungen in der Vergangenheit oft trotzdem akzeptiert, weil gleichzeitig das Angebot verbessert wurde. Viele Jahre lang wurde das Verbundnetz ausgebaut: Mit besseren Fahrplänen für Busse, mit Expressbuslinien oder anderen neuen Verbindungen, neuen U-Bahn- oder Trambahnabschnitten oder mit mehr S-Bahn-Fahrten.

In diesem Jahr treffen hingegen ein schlechteres Angebot und eine deutliche Preiserhöhung aufeinander: So fährt die U-Bahn an Samstagen seltener nach Garching, auf mehreren Linien fallen einzelne S-Bahn-Verbindungen weg, es gibt weiterhin ausgedünnte Fahrpläne wegen Personalmangel, die S-Bahn ist viel zu oft wegen Baustellen gesperrt, bei der Trambahn existiert das vollständige Liniennetz nur noch auf dem Papier.

Ein so deutliches Auseinanderlaufen von Leistungs- und Preisentwicklung gab es schon lange nicht. Es sieht so aus, als ob einige Landkreise versuchen, ihre Finanzprobleme zu Lasten des ÖPNV zu lösen. Etwas besser sieht es in München aus, wo an wichtigen Beschlüssen zum Trambahnausbau festgehalten wird, und mit der Verlängerung der Linie 12 eine neue Tramverbindung entsteht. Auch beim Nachtverkehr entwickeln sich München und sein Umland auseinander. Während im Stadtgebiet künftig die politisch gewünschten Nacht-U-Bahnen fahren und dafür zusätzliches Geld ausgegeben wird, entfällt gleichzeitig der Nachtbus nach Karlsfeld.

Selbst die vielbeworbene neue S-Bahn-Linie S5 erzeugt Probleme: Die Auftrennung der S7 bedeutet für Fahrgäste entlang der Linie nach Wolfratshausen, dass sie bei Fahrten in die Münchner Innenstadt immer umsteigen müssen. Dies gilt selbst am Wochenende oder spät abends, wenn auf der Stammstrecke genügend Kapazität für die S7 vorhanden ist. Auf der S4 gibt es verärgerte Fahrgäste, weil Verstärkerzüge nicht mehr zum Hauptbahnhof fahren. Grund ist die Gleisbelegung im Starnberger Flügelbahnhof durch die S7, die auch dafür sorgt, dass

S-Bahnen bei Störungen und Baustellen nicht mehr dorthin umgeleitet werden können. Die Züge enden dann stattdessen weiter draußen oder fahren an der Innenstadt vorbei. PRO BAHN bezweifelt, dass bei der Entscheidung zur S5/S7 alle Konsequenzen für die Fahrgäste berücksichtigt wurden, oder dass der Landkreis München beim U6-Fahrplan die negativen Auswirkungen auf Busanschlüsse in Garching mit abgewogen hat.

Politik und MVV betreiben zwar viel Marketing, um die Änderungen in gutem Licht erscheinen zu lassen, aber erstmals seit Jahren gibt es deutlich mehr Schatten als Licht beim Fahrplanwechsel. Die Fahrgäste brauchen statt schöner Sprüche den Fokus auf ein verlässliches und gutes Angebot, auch abends und am Wochenende. Nur dann ist zu erwarten, dass das Auto öfters mal stehengelassen wird. Die jetzige Entwicklung mit Fahrplaneinschränkungen und Streichen von Fahrten torpediert dagegen die Verkehrswende, weil sie auch längerfristig ein Abwandern von Fahrgästen verursacht.

Entscheidungen, wie beim U6-Fahrplan nach Garching, die zugunsten kurzfristiger Einsparungen den Eindruck vermitteln, Bus und Bahn seien verzichtbar, sind ein Schritt in die falsche Richtung. Von der Politik wird dadurch eine Haltung vorgelebt, die sowohl die Verkehrsprobleme der Region ignoriert, als auch die Auswirkungen des Verkehrs auf den Klimawandel. Der öffentliche Nahverkehr ist wesentlicher Standortfaktor. Ihn wegen kurzfristiger Effekte in Frage zu stellen, schwächt die Attraktivität der Region.

Andreas Barth

Pünktlichkeitsquote der S-Bahn München im ersten Halbjahr 2024: 90 %

So steht es auf den Webseiten der BEG (<https://kurzlinks.de/admb>). Dazu kommen noch 10,4 % ausgefallene Züge, welche nicht in der Verspätungsstatistik enthalten sind, die im Übrigen nur Züge erfasst, die mindestens sechs Minuten Verspätung aufweisen, für eine S-Bahn ohnehin ein zweifelhaft hoher Wert.

Dennoch darf man gespannt sein, was für eine Zahl im zweiten Halbjahr verkündet wird. Meine Erfahrung wäre eher umgekehrt: 10 % der Züge pünktlich, 90 % verspätet, wobei mein Schätzwert durch Fahrten auf der Stammstrecke in der Rush-Hour geprägt ist. Aus eigener Erfahrung kann ich sagen, dass sowohl bei der S3 und der S4 im westlichen Bereich, als auch bei der S1 zu den Hauptverkehrszeiten so gut wie kein Zug mehr pünktlich ist. Die Gründe für die Verspätung sind mannigfaltig. Subjektiv hat sich die Situation seit Oktober deutlich verschlechtert. Zu der Zeit gab es ein Problem bei Wartungsarbeiten in Pasing, bei dem mehrere Kabel durchtrennt wurden und danach fanden Arbeiten am Westkreuz statt.

Jenseits der zahlreichen technischen Probleme gibt es Probleme auch beim Personal, was man trotz des hohen Stresslevels der Beschäftigten ansprechen muss. In München-Laim hat man beispielsweise oft den Eindruck, dass die Ausfahrt Richtung Innenstadt nicht schnell genug freigegeben wird. Zudem kostet das zögerliche Anfahr-, und noch schlimmer, das Bremsverhalten der Triebfahrzeugführer oftmals Sekunden, die im engen Raster nicht vorhergesehen sind. Vollständig kann man dieses Problem nur durch technische Aufrüstung in den Griff bekommen, indem man den hochbelasteten Abschnitt durchgängig mit automatisiertem Fahren der Stufe 2 (Anfahren, Fahren, Bremsen automatisch), welches ETCS benötigt, ausstattet.

Auch bei den Prozessabläufen dürfte einiges an Verbesserungspotential vorhanden sein. Bei der ärztlichen Versorgung eines Fahrgastes sollte man analysieren, ob die bisherige Vorgehensweise nicht unnötigen Stillstand bedeutet. Auch beim Durchgriff der Bundespolizei auf den Bahnverkehr sind Zweifel angebracht, ob hier eine Abwägung zwischen den Sicherheitsinteressen und denen der Pünktlichkeit stattfindet.

Eine substantielle Verbesserung muss mit einer schonungslosen Analyse beginnen, bei dem der Zustand transparent und vollständig beschrieben wird, um dann zielgerichtet und mit langem Atem Optimierungen vorzunehmen. Der Maßstab muss dann, anstelle einer intransparenten Verspätungsstatistik, ein Wert sein, der beschreibt, wie viele Fahrgäste pünktlich an ihr Ziel kommen.

Harald Nikolisin

Teuer und wenig ambitioniert

Die Dekarbonisierung der Bahn in Bayern

Wenn es um Klimaschutz geht, sind die Ziele meist ambitioniert und daher kaum zu beanstanden. So auch bei der Dekarbonisierung der Bahn. Der Bund will bis 2030 75% seines Netzes elektrifizieren. Derzeit sind es etwa 60% (bundesweit). Und Bayern plant, bis 2040 ganz aus fossilen Antrieben im Regionalverkehr auszusteiern.

Die Probleme kommen bei der Umsetzung. Das erste betrifft die Zuständigkeit bei der Elektrifizierung. Zwar ist im Grundgesetz, Art. 87e, geregelt, dass der Bund für die bundeseigene Infrastruktur zuständig ist, auch für reine Regionalstrecken. Die Zuständigkeit der Länder beschränkt sich damit auf nichtbundeseigene Infrastruktur, in Bayern z.B. die Tegernseebahn, die Regentalbahn, die Kahlgrundbahn, die Deutsche Regionaleisenbahn für die Strecke nach Weidenberg, die Stadtwerke Ulm für Senden-Weißenhorn oder die Bayernbahn für Gunzenhausen-Wassertrüdingen.

In der Bundesverkehrswegeplanung (BVWP) sind aber Elektrifizierungen nur für Strecken mit Fern- und Güterverkehr gelistet, für die der Bund Aufgabenträger ist. Seit dem Unfall bei Rastatt gehören auch Umleiterstrecken für Fern- und Güterverkehr dazu. Für bundeseigene Regionalstrecken gibt es nur eine Förderung mit Bundesmitteln nach dem Bundesgemeinerverkehrsgesetz (GVFG). Die Förderquote beträgt 90% der Investitionen. Die Planungskosten, die aufgrund des hohen bürokratischen Aufwands auf ca. 25% der Investitionen gestiegen sind, werden nur mit 10 Prozentpunkten gefördert, so dass sich ein Gesamtfördersatz von ca. 75% ergibt. Die an sich grundgesetzwidrige Beteiligung der Länder in Höhe von ca. 25% wird damit begründet, dass die Länder als Aufgabenträger des Regionalverkehrs entscheiden, auf welcher Strecke welche Fahrzeuge mit welchem Antrieb verkehren.

Das Problem dieser Zuständigkeitsverteilung ist, dass nicht immer eindeutig ist, ob es sich um eine Fern- oder Regionalstrecke handelt. Nürnberg–Marktredwitz ist z.B. eine klassische Fernstrecke, auf der derzeit aber kein Fernzug und nur wenig Güterzüge fahren. Oder Augsburg–Kempten–Hergatz, wo derzeit nur einzelne Urlaubs-IC auf Teilabschnitten und fast keine Güterzüge fahren, die Strecke aber eine wichtige Umleiterstrecke für München–Memmingen–München und den österreichischen Arlberg ist. Oder Landshut–Mühldorf–Rosenheim, das künftig eine Umleiterstrecke für den sogenannten Ostkorridor im Güterverkehr von Hof–Regensburg zum Brenner werden wird. Normalerweise sollen die Güterzüge aus Richtung Regensburg zum Brenner bekanntlich über Feldmoching und den Münchner Nordring fahren.

Ein weiteres Problem ergibt sich aus der vom Bund geforderten volkswirtschaftlichen Bewertung, deren Berechnungsverfahren sich für den BVWP und das GVFG erheblich unterscheiden. So gehen beim Verfahren für den BVWP vor allem Fahrzeitverkürzungen und Güterzugzahlen ein, während das Verfahren für das GVFG Klimaschutzaspekte relativ stark und Güterzüge praktisch gar nicht berücksichtigt. So kann es sein, dass für ein und dasselbe Projekt sich ganz verschiedene volkswirtschaftliche Beurteilungsindikatoren ergeben, je nach dem, mit welchem Verfahren man rechnet. Diese Diskussion gab es zum Beispiel bei Nürnberg–Marktredwitz.

Die Lösung für dieses Problem hat die Beschleunigungskommission des Bundes vorgeschlagen: Ersatz der klassischen sehr bürokratischen Verfahren durch eine wesentlich einfachere Beurteilung, wie sie Prof. Stephan (TU Dresden) im Rahmen eines Gutachtens für die Bayerische Eisenbahngesellschaft (BEG) vorgeschlagen hat (<https://beg.bahnland-bayern.de/de/medien/themen/gutachten-alternative-antriebe-im-bahnland-bayern>). Diese Lösung, die viel Zeit und Geld spart, sollte eigentlich noch von der bisherigen Regierung im Zuge des geplanten Moderne-Schiene-Gesetzes eingeführt werden. Das Thema wird leider infolge der aktuellen Regierungsturbulenzen nicht weiterverfolgt.

Ein weiteres Problem ergibt sich vor allem im Regionalverkehr. Wird nicht elektrifiziert, müssen Fahrzeuge mit alternativen Antrieben eingesetzt werden, insbesondere Batterien oder Wasserstoff. Auch die im Vergleich zu Wasserstoff meist billigeren sogenannten Akku-Hybrid-Antriebe sind immer noch deutlich teurer als klassische Elektro-Antriebe mit Oberleitung, vor allem bei höheren Leistungen und längeren Strecken. Besonders deutlich wurde das bei der kürzlichen Ausschreibung von RE 2 nach Hof und RE 25 nach Prag. Laut einer Pressemitteilung der BEG vom 4. Oktober (<https://kurzlinks.de/bffd>) lag der angebotene Preis, kumuliert über 15 Jahre Vertragslaufzeit, insgesamt etwa eine Milliarde Euro über dem erwarteten Preis, weshalb die Ausschreibung aufgehoben werden musste. Die Ursache liegt zum einen sicher auch daran, dass es sich hier quasi um Fernverkehre handelt, bei denen das Deutschlandticket gültig ist, vor allem aber an den zusätzlich zum klassischen elektrischen Antrieb geforderten alternativen Antrieb für die relativ langen und schweren Fahrzeuge.

Das Gutachten der TU Dresden empfiehlt daher bei höherer Nachfrage und entsprechend leistungsfähigeren Fahrzeugen die klassische Elektrifizierung und zeigt auf, dass die Kosten für die Elektrifizierung durch Kosteneinsparungen bei den Fahrzeugen und im laufenden Betrieb über die Jahre wieder eingespart werden. Da der Freistaat die Fahrzeuge dauerhaft zu 100% bezahlen muss, die Elektrifizierung dank Bundesförderung aber nur einmalig zu etwa 25% (siehe oben), ist dieser Effekt hier noch viel stärker. Es ist daher kaum verständlich, warum der Freistaat auch bei nachfragestärkeren Linien mit leistungsfähigen Fahrzeugen meist auf alternative Antriebe statt auf eine kurzfristige Elektrifizierung setzt (<https://www.stmb.bayern.de/med/pressemitteilungen/pressearchiv/2024/46/index.php>). Dieses unwirtschaftliche Vorgehen kann nur so erklärt werden, dass alternative Antriebe trotz hoher Förderung kurzfristig weniger Investitionen erfordern. Die mittelfristig weit höheren Einsparungen bei den Betriebskosten bzw. Bestellerentgelten werden offensichtlich ausgeklammert. Andere Länder, wie Baden-Württemberg, gehen hier viel offensiver vor und nutzen die aktuell hohen Förderquoten des Bundes, um fast ihr gesamtes Hauptstreckennetz zu elektrifizieren.

Besonders hoch dürfte der Wirtschaftlichkeitsvorteil bei den sehr leistungsstarken Neigetechnik-Zügen für 160 km/h sein. Sinnvoll wäre daher, das gesamte Neigetechniknetz zügig zu elektrifizieren. Dazu kommen sollten in einer bayerischen Elektrifizierungsoffensive einige nachfragestarke Linien im Einzugsbereich von Verdichtungsräumen, wie z.B. Augsburg–Ingolstadt, Weilheim-Schongau, oder relativ kurze Abschnitte, die langlaufende elektrische Durchbindungen ermöglichen, wie (Augsburg–)Geltendorf–Weilheim(–Garmisch-Partenkirchen) oder (München–)Neufahrn–Radldorf(–Straubing).

Besonders grotesk ist die Planung für Plattling–Bayerisch Eisenstein. Auf tschechischer Seite wird konsequent von Klatovy bis Eisenstein vollelektrifiziert, wäh-

rend Bayern in einem Gutachten nur verschiedene Varianten von alternativen Antrieben vergleichen ließ und die Vollelektrifizierung mit dem Hinweis auf einmalige hohe Investitionen zur Seite schiebt (<https://www.bayern.de/dieselbetrieb-im-schienenpersonennahverkehr-soll-enden/>). Im Gegensatz zu aktuellen Aussagen von Minister Bernreiter in der Deggendorfer Zeitung vom 4.12.24 wären damit schon vor Fertigstellung der 2. S-Bahn-Stammstrecke in München auch direkte Züge von München in das Oberzentrum Deggendorf möglich. Prämisse wäre lediglich die Fertigstellung des bereits in Planung befindlichen abschnittswisen Doppelspurausbaus zwischen Landshut und Plattling.

Ein oft zu hörendes Argument gegen Elektrifizierungen sind die bislang in der Tat zum Teil sehr zeitaufwendigen und bürokratischen Planungsprozesse. Da nach der Blamage bei der Elektrifizierung Pfronten–Reutte i.T., bei der der österreichische Abschnitt zwei Jahre vor dem deutschen fertig wurde, auch in Deutschland für Elektrifizierungen in der Regel keine Planfeststellungen mehr erforderlich sind (https://www.gesetze-im-internet.de/aeg_1994/__18.html), ist eine wichtige Beschleunigung bereits geschafft. Wenn dann auch noch die extrem aufwendigen volkswirtschaftlichen Bewertungen wegfiele(n) (siehe oben), würden die Planungen für Elektrifizierungen nicht nur spürbar billiger, sondern auch deutlich verkürzt. Es sei in diesem Zusammenhang daran erinnert, dass die Bundesbahn in den 60er Jahren des vorigen Jahrhunderts teilweise bis zu 800 Streckenkilometer pro Jahr elektrifiziert hat.

Andreas Schulz

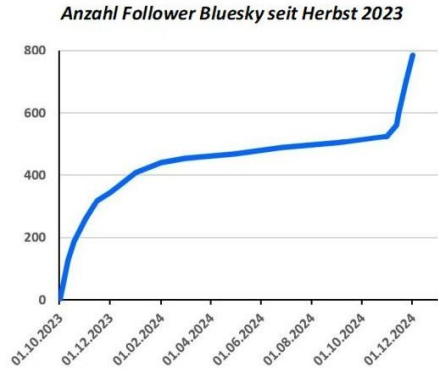
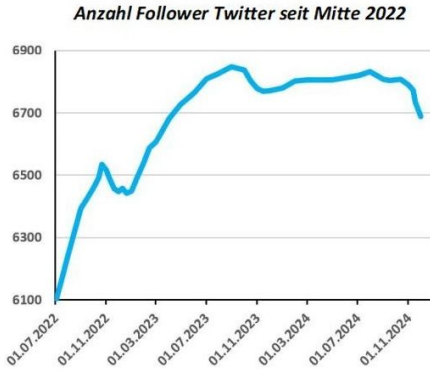
Twitter, Mastodon, Bluesky – und wie weiter?

PRO BAHN, Social Media und die Weltpolitik

Ende Oktober 2022 hat Elon Musk die Social-Media-Plattform Twitter gekauft und irgendwann danach in „X“ umbenannt. Seit dem Eigentümerwechsel geht es bergab: Nutzer verlassen die Plattform, Inhalte werden zum Teil immer dubioser. Der Abstieg verläuft in Wellen, die oft durch eine Aussage Musks eingeleitet werden. Der neueste Schlag für Twitter ist der Wahlsieg Donald Trumps, der von Musk offen unterstützt wird.

Das alles hat Bedeutung für PRO BAHN, da der Verband auf Twitter bisher die meisten Follower, also Abonnenten des Twitter-Kanals von PRO BAHN hat. Schon 2019 hatte die Zahl der Twitter-Nutzer, die PRO BAHN folgen, die Zahl der Abonnenten unserer Facebook-Seite überstiegen. Trotz der Rückschläge ist Twitter auch Anfang Dezember 2024 mit fast 6700 Abonnenten immer noch unser stärkster Social-Media-Auftritt. Das Wachstum hatte sich dort im Herbst 2022 mit der ersten Musk-Krise verlangsamt; seit Herbst 2023 sind die Zahlen leicht rückläufig. PRO BAHN hat daher frühzeitig nach alternativen Plattformen Aus-

schau gehalten, und ist seit Ende Oktober 2022 auch bei Mastodon vertreten. Es erfolgte ein sehr schnelles Anfangswachstum und zum Jahresbeginn 2023 hatten wir 800 Abonnenten. Für die gleiche Zahl von Followern brauchten wir bei Twitter fast drei Jahre.



Die andauernde Twitter-Krise wirkt sich auch auf andere Social-Media-Dienste aus. Nirgendwo waren bisher Wachstumswahlen wie bei Twitter vor 2022 zu sehen. Entsprechend ging es auch auf Mastodon nach den Anfangserfolgen nur langsam voran. Um weiterhin die Menschen zu erreichen, die Twitter verlassen haben, ist PRO BAHN seit Herbst 2023 auf einer weiteren Twitter-ähnlichen Plattform vertreten: Bluesky. Dort ging das Anfangswachstum aber zunächst noch schneller zurück. Nach zwei Monaten waren es 400 Follower, aber danach wuchs der Kanal langsamer als Mastodon. Das änderte sich erst mit der durch den Trump-Sieg ausgelösten neuen Fluchtwelle von Twitter, die unserem Bluesky-Kanal einen Schwung von 250 neuen Abonnenten allein im November brachte. Damit wächst Bluesky bezogen auf die PRO-BAHN-Accounts erstmals schneller als Mastodon. Die Verluste bei Twitter werden dadurch ausgeglichen; das Gesamtwachstum der drei Kanäle liegt aber unter dem von Twitter vor 2022.

Außer dem Kanal @PRO_BAHN (auf Twitter und Mastodon) bzw. @pro-bahn.de (auf Bluesky), der sich inhaltlich stark an die Aktuell-Meldungen unserer Webseiten anlehnt, betreibt PRO BAHN seit 2016 den Twitter-Account @bahnoev mit Links zu Medienmeldungen rund um Bahn und Bus. Auch dieser Kanal hat Ende 2022 einen Ableger auf Mastodon bekommen. Die Follower-Zahlen von @bahnoev waren Anfang Dezember 2024 auf Mastodon bei knapp 900 angekommen, während sie auf Twitter leicht zurückgehen aber noch über 3200 liegen. Dazu werden die auf Mastodon erstellten Meldungen mittels einer automatisierten Schnittstelle zu Bluesky weitergeleitet. Vom Format her keine optimale Lösung, aber wie immer bei PRO BAHN muss auch darauf geachtet werden, dass der Aufwand begrenzt bleibt.

Wie geht es weiter? Die ehrliche Antwort lautet: keine Ahnung. Vielleicht wird

Twitter in den nächsten Wochen und Monaten ganz ruiniert, vielleicht wird Bluesky auch quantitativ ein vollständiger Ersatz für Twitter. Vielleicht aber auch nicht.

Erwähnt werden muss noch, dass PRO BAHN (allerdings nicht mit den Meldungen von @bahnoev) natürlich auf Facebook und recht erfolgreich auf LinkedIn vertreten ist. Und PRO BAHN Oberbayern hat seinen eigenen kleinen Kanal auf Instagram, wo allerdings der Plattform angemessen etwas andere Inhalte präsentiert werden.

Edmund Lauterbach

Umleiterverkehr über das Mangfalltal – Möglichkeiten und Grenzen

Während der Generalsanierung der Strecke München–Grafing Bahnhof–Rosenheim im Jahr 2027 muss die Strecke München–Holzkirchen–Rosenheim einen Teil des Umleiterverkehrs aufnehmen.

Im Regionalverkehr könnten die Strecken Rosenheim–Salzburg und Rosenheim–Kufstein durch Verlagerung des RE5 bzw. der RB54 auf die Mangfalltalbahn Holzkirchen–Rosenheim bedient werden und dadurch gleichzeitig die RB58 ersetzen. Vom Verkehrsaufkommen her wäre es wohl notwendig, Züge aus drei sechsteiligen FLIRT einzusetzen (zwei nach Salzburg, einer nach Kufstein). Die kürzesten Bahnsteige im Mangfalltal sind jedoch nur 140 Meter lang und damit zu kurz für eine solche Dreifachtraktion (ein Sechsteiler ist 106 Meter lang). Auch in Holzkirchen passen nur zwei Sechsteiler an den Bahnsteig am Gleis 5. Es wäre sinnvoll, dass bei den Zughalften im Mangfalltal nur bei einem Zugteil die Türen freigegeben werden, worauf vor der Abfahrt in München bzw. Holzkirchen und in Rosenheim hingewiesen werden muss. Die Ausweichgleise an den Kreuzungsbahnhöfen Kreuzstraße, Bruckmühl und Kolbermoor sind lang genug, dass eine Dreifachtraktion aus Sechsteilern mit anderen Zügen kreuzen kann.

Die Sperrung der Strecke über Grafing Bahnhof hat zur Folge, dass der Verkehr über den Brenner via Mangfalltalbahn und Mühldorf–Rosenheim abgewickelt werden muss. Mit einem über vierundzwanzig Stunden durchgehenden Halbstundentakt könnten auf der Mangfalltalbahn pro Tag neben achtzehn Personenzügen theoretisch noch zusammen dreißig EC und Güterzüge je Richtung durchgeschleust werden, wenn alle Züge etwa die gleichen Fahrzeiten wie derzeit die RB 58 einhalten können. Für den Schienengüterverkehr gibt es eine kleine Einschränkung: Nur die Bahnhöfe Kreuzstraße und Bruckmühl verfügen über Ausweichgleise von mindestens 700 Metern; Kolbermoor hat nur 620 Meter.

Derzeit verkehren auf der Brennerstrecke täglich rund siebzig Güterzüge und

sieben EC pro Richtung. Einen Teil des Güterverkehrs wird man ohnehin über die Schweiz leiten. Zusätzlich hätte die Strecke Mühldorf–Rosenheim bei 24-Stunden-Betrieb etwas Potential für den Schienengüterverkehr. Die Züge müssten allerdings über Landshut–Mühldorf verkehren, da München–Mühldorf durch den Umleiterverkehr nach Salzburg ohnehin belastet ist. Theoretisch könnte also trotz Sperrung der Strecke über Grafing Bahnhof ein erheblicher Teil des Brennerverkehrs sowie der Schienenpersonennahverkehr nach Salzburg/Kufstein im Mangfalltal abgewickelt werden. DB InfraGo muss herausfinden, was da machbar ist. Die Führung der Umleiterzüge im Raum München dürfte vor allem bei der S-Bahn-Linie S3 auf dem Abschnitt Ostbahnhof–Holzkirchen zu Einschränkungen führen.

Theoretisch wäre auf der Mangfalltalbahn auch ein 15-Minuten-Takt möglich, wenn man alle Bahnhöfe für Kreuzungen nutzt, da sie nicht mehr als sieben Fahrminuten auseinander liegen. Wirklich machbar ist dies nicht, unter anderem, weil einige der zusätzlichen Kreuzungsbahnhöfe nur kurze Ausweichgleise besitzen. Die bisherigen Erfahrungen zeigen, dass der Fahrplan regelmäßig durcheinandergerät, wenn beim Halbstundentakt zusätzliche Umleiterzüge eingeschoben werden.

Günther Polz

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 18 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. 08.01. 18:00 Uhr; Freilassing, Restaurant DaGigi, Goldschmiedgasse 5 (Ecke Rupertusstraße/Lindenstraße); **Verkehrsforum Berchtesgadener Land und Rupertiwinkel**. Weitere Informationen: <https://verkehrsforum-bgl.de/> unter „News“.

Vorträge der DGEG Mitgliedergruppe München siehe https://dgeg.de/52-Mitgliedergruppe_Muenchen

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.

Mi. 08.01. 19 Uhr (wegen des Feiertags um eine Woche verschoben); München (Geschäftsstelle) und Videokonferenz; **PRO BAHN Treff Oberbayern**; Info: oberbayern@pro-bahn.de

Fr. 10.01. 19 Uhr (um eine Woche verschoben); Videokonferenz; **PRO BAHN Treff Region München**, Info und Einwahldaten: muenchen@pro-bahn.de

Sa. 11.01. 13:30 Uhr; Röthenbach/Allgäu, Bahnhof, Eisenbahnwaggon d. Modellbahnfreunde; **Treffen der Regionalgruppen Allgäu/Bodensee**; Info: https://www.pro-bahn.de/bayern/termin_show_one.php?id=2748&app=aus, Info: J. Vögele, Tel. 0171/4885149

Mi. 15.01. 19 Uhr; München (Geschäftsstelle) und Videokonferenz; **PRO BAHN Treff Oberbayern**; Info/Einwahldaten: oberbayern@pro-bahn.de

Mi. 22.01. 19 Uhr; Wasserburg, Gimplkeller, Marienplatz 25 ; **Lesung von Eisenbahn-Autor Karl Bürger**; Info: bernd@meerstein.de

Mo.27.01. 19:30 Uhr; Videokonferenz; **PRO BAHN Treff Schwaben**: Thema stand bei Redaktionsschluss noch nicht fest. Info: erro1.yazgac@pro-bahn.de, https://www.pro-bahn.de/bayern/termin_zeigen.php?app=aus

Mi. 29.01. ab 19 Uhr; München, „Restaurante Portugal“, Friedenstraße 26a; **Stammtisch**.

Do. 30.01. ab 19 Uhr; Schongau, Restaurant „Lechwirt“, Lechvorstadt 2, **Treffen der Regionalgruppe Oberland**; Vortrag und Diskussion mit H. Bauermann, Arbeitskreis Fuchstalbahnhof der Umweltinitiative Pfaffenwinkel; Info: Norbert Moy (n.moy@bayern.pro-bahn.de)

Mi. 05.02. 19 Uhr; München (Geschäftsstelle) und Videokonferenz; **PRO BAHN Treff Oberbayern**; Info/Einwahldaten: oberbayern@pro-bahn.de

Fr. 07.02. 19 Uhr; Videokonferenz; **PRO BAHN Treff Region München**, Info und Einwahldaten: muenchen@pro-bahn.de