

PRO BAHN *Post*

Rundbrief von PRO BAHN Oberbayern

Juli 2025



Dieseltriebwagen der ÖBB und der DB im Bahnhof Simbach. Obwohl Mühldorf–Simbach inzwischen in den vordringlichen Bedarf des Bundesverkehrswegeplans aufgenommen und dem Projekt ABS 38 zugeordnet wurde, gibt es noch keinen Planungsauftrag für den Ausbau mit Elektrifizierung dieser Strecke. Da auf österreichischer Seite die Strecken bis 2030 alle elektrifiziert werden, würde eine baldige Elektrifizierung auf deutscher Seite einen großen Mehrwert für die Region bringen. Bild: Karl Bürger

- Kurznachrichten – Seite 2
- Abschlussbericht zum Unfall bei Burgrain – Seite 4
- Linienstern Mühldorf: Einst ein Vorzeigenetz ... – Seite 6
- PRO BAHN für Erhalt des Seebahnhofs in Starnberg – Seite 8
- Die Zukunft der Bahn in Simbach – Seite 9

Kurznachrichten

Generalsanierung dauert länger

Nach Medienberichten will die DB das Konzept der Generalsanierung wichtiger Bahnkorridore zeitlich strecken. Statt 2030 die letzten der 42 Strecken zu sanieren wird jetzt „Mitte der 2030er Jahre“ als Ziel angegeben (<https://kurzlinks.de/xf6y>). Die Verschiebung erfolge in Absprache mit der Bundesregierung. Die Fähigkeiten der DB und der Bauwirtschaft den Zeitplan umsetzen zu können, wurden immer wieder angezweifelt. Ebenso ist unklar, ob eine Verlängerung um fünf Jahre ausreichend ist. Bund und Bahn wollen aber grundsätzlich am Konzept festhalten. Auch beim Fahrgastverband PRO BAHN wird die durch eine verfehlte Verkehrspolitik entstandene Notwendigkeit der Sanierung des Streckennetzes gesehen, aber auch, dass es der DB nicht gelungen ist, Zweifel an der Umsetzung auszuräumen (<https://www.pro-bahn.de/oberbayern/pbp/pbp202405.pdf>). Kritisiert wird auch immer wieder, dass die DB die Qualitäts-Ziele der Generalsanierung seit 2022 herabgesetzt hat.

Flexpreise der DB: Wieder alte Stornierungsregel und Rabatte

Zum 15. Juni hat die DB die im Dezember 2024 eingeführte erschwerte Stornierung von Fahrscheinen zum Flexpreis wieder zurückgenommen, was u.a. von PRO BAHN gefordert wurde. Nun ist die Rückgabe von Flexpreis-Tickets bis einen Tag vor dem ersten Geltungstag wieder kostenfrei, ab dem ersten Geltungstag wird eine Stornogebühr von 30 Euro erhoben. Noch bis zum 31. Juli gibt es bei Frühbuchungen Rabatt auf den Flexpreis: Wer mehr als 28 Tage vor der Abfahrt bucht, erhält 20 % Rabatt im Vergleich zu einer Buchung am Tag der Abfahrt. Diese und weitere Änderungen sind unter <https://www.bahn.de/info/kleiner-fahrplanwechsel-juni25> zusammengefasst.

PRO BAHN kritisiert Wegfall der Familienreservierungen

Zum 15. Juni 2025 wurde die Familienreservierungen ersatzlos gestrichen. Außerdem werden die Preise für die Reservierungen von Sitzplätzen auch allgemein erhöht. Familienreservierungen kosteten bisher 10,40 Euro für bis zu fünf Personen. Künftig sind 5,50 Euro pro Person fällig, was bei einer Familie mit zwei Kindern eine Kostensteigerung von mehr als 100 Prozent bedeutet. Der Fahrgastverband PRO BAHN hat dies in einer Pressemitteilung kritisiert (https://www.pro-bahn.de/presse/pm_bv_show.php?id=527). Die DB begründet den Wegfall der Familienreservierung durch die missbräuchliche Nutzung durch Kleingruppen ohne Kinder (<https://kurzlinks.de/4i6y>).

Weiterhin keine LEO-Fahrten im Chiemgau

Eigentlich wollte die Lokalbahn Endorf–Obing im Mai ihre Fahrtsaison eröffnen. Leider befindet sich der historische Triebwagen VT 26 der Chiemgauer Lokalbahn immer noch in einer Spezialwerkstatt für Reparaturen und Fristarbeiten,

so dass die geplanten Fahrten entfallen müssen. Sobald die Fahrten starten können, wird dies unter <https://chiemgauer-lokalbahn.com/> bekanntgegeben.

Ausstellung „Stuttgart 21 – Meisterwerk oder Milliardenbaustelle?“

Im Deutschen Museum, Verkehrszentrum am Bavariapark, gibt es derzeit eine Sonderausstellung zum Stuttgarter Hauptbahnhof (<https://www.deutsches-museum.de/verkehrszentrum/ausstellungen/sonderausstellungen>). Die verfügbare Information im Internet dazu ist recht kritikfrei, zumindest was die verkehrlichen Auswirkungen angeht, was vermutlich der Beteiligung eines Architekturbüros an der Ausstellung geschuldet sein könnte. Der Fahrgastverband PRO BAHN hat das Projekt Stuttgart 21 immer wieder kritisiert und sich dabei hauptsächlich auf die verkehrlichen Auswirkungen und die Einschränkungen während der Bauzeit (z.B. Abkopplung der Gäubahn) bezogen. Die Ausstellung läuft noch bis zum 7. Oktober.

BEG-Ranking zur Stationsqualität in Bayern

Anfang Juni hat die Bayerische Eisenbahngesellschaft (BEG) eine regionale Rangliste zur Stationsqualität im Vorjahr veröffentlicht (<https://beg.bahnland-bayern.de/de/aufgaben/kontrollieren/stationsqualitaet>).

Von den insgesamt acht bewerteten bundeseigenen DB-Bahnhofsmanagements schneidet auf einer Skala von -100 bis +100 Punkten mit +37,83 Punkten nur das Bahnhofsmanagement der unterfränkischen Westfrankenbahn positiv ab. Bei allen anderen Regionen war die Qualität geringer als im Messsystem als Mindestanforderung definiert. Am schlechtesten schneiden die betrachteten 152 Stationen des DB-Bahnhofsmanagements München ab. Die BEG stellt in der entsprechenden Pressemitteilung fest, dass sie derzeit jährlich für die beauftragten Stationshalte im bayerischen Schienenpersonennahverkehr über 150 Millionen Euro an die bayerischen Stationsbetreiber bezahlt und dafür künftig mehr Qualität erwarte.

Sondervermögen Infrastruktur und die Bahnfinanzierung

Insbesondere im Zusammenhang mit der Schaffung eines Sondervermögens Infrastruktur sind in letzter Zeit einige Mitteilungen und Forderungskataloge zur Finanzierung der Schienenwege veröffentlicht worden. Die Allianz pro Schiene, der Bundesverband Schienennahverkehr, die Verbände „Die Güterbahnen“ und Mofair, der Verband Deutscher Verkehrsunternehmen und der Fahrgastverband PRO BAHN haben gemeinsam „Anforderungen an das Errichtungsgesetz für ein Sondervermögen Infrastruktur und Klimaneutralität“ zusammengestellt (https://www.pro-bahn.de/disk/pdf/2025_Positionspapier_Sondervermoegen.pdf). Eine zentrale Forderung ist eine verbindliche Mittelzuweisung für die Eisenbahninfrastruktur. Eher Hintergrundwissen liefern die Publikationen des „Dezernat Zukunft“ über „Die skurrile Welt der Schienenfinanzierung“ (<https://kurzlinks.de/5t30>) und ein Hintergrundpa-

pier zu den Trassenpreisen (<https://dezernatzukunft.org/entgleist/>, mit Link zum Hintergrundpapier). Auch die Monopolkommission äußert sich in ihrem zehnten „Sektorgutachten Bahn“ zur Bahnfinanzierung (Pressemitteilung mit Link zum Gutachten <https://kurzlinks.de/z471>) und sieht im geplanten Sondervermögen Infrastruktur zur Modernisierung des deutschen Schienennetzes eine historische Chance für einen echten Kurswechsel für strukturelle Veränderungen. Nur so komme das Sondervermögen auch kosteneffizient im Schienennetz so an, dass es „nicht in intransparenten Finanzflüssen verpufft“.

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

Bundesstelle für Eisenbahnunfalluntersuchung

Abschlussbericht zum Unfall bei Burgrain

Genau zum dritten Jahrestag des Unfalls von Burgrain hat die Bundesstelle für Eisenbahnunfalluntersuchung (BEU) ihren Abschlussbericht vorgelegt. Schon kurz nach dem Unglück, bei dem fünf Fahrgäste starben und weit mehr als sechzig verletzt wurden, gab es viele Spekulationen zur physikalischen Ursache des Schadens. Schon vorher aber wussten Bahnkunden und Eisenbahner, dass es um die Strecken im Werdenfelsnetz alles andere als gut bestellt war.

Wie fast immer führt eine Kette oder die Kombination mehrerer Fehler zu einem solch gravierenden Unfallereignis. Der unmittelbare Schadensfaktor war das Versagen der Struktur der dort im Jahr 2006 verlegten Spannbetonschwellen, für einen Einfluss des Untergrunds, etwa ein aufgeweichter Bahndamm, konnte die BEU keinen Anhaltspunkt finden. Ursächlich waren zwei innere chemische Schadreaktionen aufgrund der Rezeptur des Betons, die aber zum Zeitpunkt der Schwellenproduktion anerkannter Stand der Technik war. Später erkannte man die Fehler in der Rezeptur und verschärfte die Fertigungs- und Lieferbedingungen, um diese Risiken auszuschalten. Jetzt kommt ein weiterer Fehler dazu: Trotz der Erkenntnis, dass fehleranfällige Schwellen seit 2006 im Netz verbaut wurden, hat man bis 2022 kein geeignetes Inspektionsverfahren auf den Weg gebracht. Die vorgeschriebene Sichtprüfung der Oberseite war nicht ausreichend, um die weiter unten liegende Rissbildung an den Schwellen zu erkennen. Die DB Netz AG hat also das Risiko dieser Schwellen über den gesamten Lebenszyklus systemisch nicht beherrscht, ein organisatorisches Versagen.

Auch auf die Umstände, dass noch kurz vor dem Unfall ein Triebfahrzeugführer einen mutmaßlichen Gleislagefehler an den Fahrdienstleiter meldete, geht die BEU ein, schätzt ihn aber nicht als relevant ein. Vielmehr entlastet sie die Eisenbahner, deren Qualifikation nicht die Kompetenz verleiht, Oberbaumängel hinsichtlich ihres Risikos zu bewerten. Dennoch spricht die BEU die Sicherheitsempfehlung aus, ein Meldeverfahren zu etablieren, das für alle transparent ist

und eine einheitliche Terminologie verwendet. Eine entsprechende Ergänzung der Fahrdienstvorschrift wurde bereits 2023 umgesetzt.

Neben der unmittelbaren Ursachenermittlung und den Sicherheitsempfehlungen geht die BEU aber auch in einem Kapitel auf die menschlichen Faktoren ein und beschreibt unter anderem die Interessenkonflikte und den daraus resultierenden Druck auf die Anlagenverantwortlichen (Alv). Vor allem die Budgetplanung für den Instandhaltungsprozess lag nicht im Einflussbereich des Alv, der aber trotzdem für den sicheren Betrieb vollumfänglich verantwortlich blieb und gleichzeitig die Zielsetzung umsetzen sollte, möglichst wenig Langsamfahrstellen und Sperrungen einzurichten. Deutlich wird dieser Interessenkonflikt auch am konkreten Fall: Nach einer Sonderinspektion am 26.8.2021 an der späteren Unfallstelle stellte der Alv die Notwendigkeit einer umgehenden Instandsetzung dar: Zitat: „Er gab mehrmals an, dass es zu keinen weiteren größeren Verzögerungen mehr kommen sollte. Trotzdem wurden die Maßnahmen an mindestens zwei Terminen zurückgestellt.“ Die BEU schließt aus, dass die Entscheidung zur Verschiebung alleine durch den Alv getroffen wurde, konnte aber die eigentlichen Entscheider anhand der (vermutlich unzureichenden) Angaben der DB Netz AG nicht rekonstruieren.

Der Abschlussbericht lässt die Organisation der Deutschen Bahn nicht gut aussehen, entlastet aber die Eisenbahner vor Ort. Aktuell erhebt die Staatsanwaltschaft noch Anklage gegen zwei Eisenbahner. Man darf gespannt sein, wie das im Oktober beginnende Gerichtsverfahren ausgeht. Im Konzern gibt es schon Unruhe, wie man aus einer Randnotiz im Bericht schließen könnte: Im Rahmen des Rückäußerungsverfahrens zum Abschlussbericht hat das Infrastrukturunternehmen rund drei Jahre nach dem Unfall der BEU unaufgefordert Auswertungen zugestellt, die belegen sollen, dass Inspizierende bei der Ausübung ihrer Tätigkeit an anderen Streckenabschnitten nicht regelwerkskonform gearbeitet hätten. Wollte da jemand noch schnell ein paar Schuldige aufbauen, um vom organisatorischen Versagen abzulenken? Die BEU geht nicht weiter auf diese Anschuldigungen ein, sondern schließt nur daraus, dass der Streckenzustand wohl noch schlechter ist als ursprünglich angenommen.

Welche Konsequenzen hat man also aus dem Unglück gezogen, um eine Wiederholung zu vermeiden? Zum einen wurden in der Zeit nach dem Unglück mehrere Sofortmaßnahmen und Weisungen erlassen, die die Spannbetonschwellen besser überwachen. Auch hat man einen großen Teil des Werdenfelsnetzes saniert, auf eine Höhereinstufung der Streckenklasse von CE auf D4 will man aber wohl weiterhin verzichten. Anpassungen und Ergänzungen im Regelwerk sind zum Teil schon umgesetzt worden, ein technisches Verfahren zur Kontrolle der Spannbetonschwellen steht noch aus.

Dass sich die Instandhaltungspolitik im regionalen Netz grundlegend ändern muss, sollte die DB InfraGO angesichts des Unfallberichts eingesehen haben.

Damit sie das Vertrauen der Fahrgäste wieder gewinnt, muss sie das auch transparent und nachvollziehbar darstellen und sich nicht hinter Marketing-Sprüchen verstecken. Das Drama um die ständig hinausgezögerte Sanierung der Pfaffenwinkelbahn lässt befürchten, dass der Lernprozess erst am Anfang steht. Vor allem die Politik darf dem Neuanfang nicht länger im Weg stehen und könnte jetzt zeigen, was „Gemeinwohlorientierung“ bei der Pflege öffentlicher Infrastruktur bedeutet: Ein regionales Schienennetz, das sicher und zuverlässig funktioniert und nicht wegen falsch gesetzter Budgetvorgaben nur notdürftig geflickt wird. Eigentlich müsste der Bericht der BEU noch um ein Kapitel ergänzt werden, das auch die Kausalitäten einer fehlgeleiteten Bahnpolitik beschreibt, man erinnere sich nur u.a. an den geplanten Börsengang der Bahn.

Norbert Moy

Linienstern Mühldorf – einst ein Vorzeigenetz heute ein Netz mit Problemen?

1994 startete DB Regio den Linienstern Mühldorf, der seit 2002 von der Südostbayernbahn als DB-Regio-Netz betrieben wird. In den vergangenen dreißig Jahren gab es neben Hochs auch einige Tiefs, die die Fahrgäste in diesem Netz aushalten mussten.

Von den ehemals guten Werten im Pünktlichkeits- und im Qualitätsranking der Bayerischen Eisenbahngesellschaft (BEG) ist man aktuell weiter entfernt als man es sich gerne wünschen mag. Zugausfälle, Personalknappheit, Verspätungen und unzuverlässige Infrastruktur prägen die Störungsmeldungen der Südostbayernbahn (SOB) in den letzten Monaten und Jahren.

Wo kommen all diese Probleme her? Auch wenn die Probleme nicht unterschiedlicher sein können, so spielt die Unterfinanzierung eine große Rolle bei der Entstehung der Unzuverlässigkeit. Dadurch gibt es aktuell einen enormen Nachholbedarf was die Instandhaltung betrifft. Aber auch die Engpässe beim Personal lassen sich auf die Unterfinanzierung zurückführen. Des Weiteren sind viele Ausschreibungen in den letzten Jahren geprägt von Stagnation im Angebot, was nicht an mangelnden Ideen seitens der BEG begründet ist. Vielmehr sieht man hier, wie das bayerische Verkehrsministerium die BEG mit zu geringen Mitteln ausstattet und so nur sparsame Ausschreibungen stattfinden. Auch wenn mit dem neuen Verkehrsvertrag nach und nach modernere Triebwagen der Baureihe 642 eingesetzt werden, so werden im Linienstern Mühldorf derzeit noch auf vielen Strecken Dieseltriebwagen der Baureihe 628 eingesetzt, die mittlerweile 30 Jahre alt sind.

Neben der mangelnden Instandhaltung durch die DB InfraGO und vormals durch die DB Netz ist auch die vorhandene Infrastruktur ein großes Problem. Bis auf

wenige Ausnahmen ist das Streckennetz, auf dem die SOB fährt, eingleisig. Das führt unweigerlich zu Problemen, wenn es mal nicht klappt, wie es der Fahrplan vorsieht. Ein besonderes Nadelöhr ist auch der Abschnitt München-Riem-Markt Schwaben, auf dem sich SOB, umfangreicher Güterverkehr ins Chiemgauerland und die S-Bahn die beiden Gleise teilen müssen. Der Sparkurs, der in der Ära Mehdorn seinen Anfang nahm, hat in diesem Streckennetz dafür gesorgt, dass auf einer bayerischen Hauptstrecke noch Signaltechnik aus dem vorletzten Jahrhundert im Einsatz ist. Stellwerke vom Beginn der 1900er Jahren sind sehr personalintensiv und heute sehr anfällig, wenn es um das Beschaffen von Ersatzteilen geht. Hier wird den Fahrgästen seit Jahren mit der ABS 38 Abhilfe versprochen, aber hier hat man sich von Seiten der Politik verzettelt. Durch den Versuch, die ABS 38 durch ein neuartiges Genehmigungsverfahren (sog. Maßnahmengesetzvorbereitungsgesetz) zu beschleunigen, wurde das Projekt nicht beschleunigt, sondern um mehrere Jahre zurückgeworfen.

Nach langer Durststrecke für die Fahrgäste hat die DB InfraGO die Langsamfahrstellen auf der Hauptstrecke soweit saniert, dass diese nicht mehr den größten Einfluss auf die Pünktlichkeit haben. Auch die Signalisierungssysteme werden im Abschnitt Markt Schwaben-Ampfing 2025/26 modernisiert, um die Pünktlichkeit weiter zu verbessern.

Kann man nun sagen, dass alleine die SOB an dem aktuellen Zustand schuld ist? Nein, es ist eine Mischung aus Vernachlässigung durch die Politik, falsche Sparansätze der heutigen DB InfraGO und dem Bestreben der SOB, mit möglichst geringen Kosten den Betrieb weiter aufrecht zu halten. Um für Besserung im Linienstern zu sorgen gab und gibt es Treffen zwischen BEG und SOB. Diese müssen aus meiner Sicht unbedingt fortgesetzt werden. Denn nur wenn Besteller und Betreiber sich zusammentun, kann man Probleme gemeinsam angehen, wie es im Linienstern schon mehrfach praktiziert wurde. Sei es, dass man sich weiterhin zusammen Gedanken macht über Maßnahmen zur Betriebsstabilisierung, über ein Personal-Rekrutierungsprogramm für den bayerischen Eisenbahnsektor oder über gemeinsame Forderungen mit der DB InfraGO gegenüber der Bundespolitik, wenn es die ABS 38 betrifft.

Die Politik auf Bundes- und Landesebene sollte nun die Zeichen sehen und einlenken, was den anhaltenden Sparkurs bei der Eisenbahn angeht. Denn wenn dieser Kurs so weitergefahren wird, dann dauert es nicht mehr lange, bis auch weitere Netze durch weiter steigende Infrastrukturprobleme in eine ähnliche Lage kommen. Auch ein Umdenken des bayerischen Verkehrsministeriums ist zu erhoffen, denn hier führt der Sparzwang zu einem alternden Wagenpark und einem Angebot, das der Nachfrage auf Dauer nicht Herr wird. So schafft man es eher, Fahrgäste auf Dauer ins Auto zu treiben als diese zur Bahn hin zu bewegen.

Um die Betriebsqualität langfristig bei steigender Nachfrage hoch zu halten, kommt man um eine möglichst schnelle Umsetzung der ABS 38 nicht herum. Sie

bringt den bayerischen Nahverkehr auf der einen Seite näher an eine emissionsfreie Zukunft, da mit der ABS 38 die Elektrifizierung einhergeht und führt durch neue Fahrzeuge für die Fahrgäste zu einem heute erwarteten Qualitätsstandard und bietet auf der anderen Seite mehr Möglichkeiten, die Zahl der Züge zwischen München und Mühldorf auf einen Halbstundentakt zu verdichten, ohne dass es zu Zwangsverspätungen durch Zugkreuzungen kommt. Durch eine fertige ABS 38 wird auch Fernverkehr wieder möglich und eine komplette Region wird wieder an diesen angebunden. Auch wenn sich der öffentliche Verkehr vom Fahrgastrückgang durch Corona wieder erholt hat, wird mit der Elektrifizierung durch die damit verbundenen Qualitätssteigerung des Nahverkehrs, die Erhöhung des Taktes und die Einführung des Fernverkehrs die Attraktivität steigen, was in der Regel die Fahrgastzahlen noch weiter ansteigen lässt.

Marco Kragulji

PRO BAHN für den Erhalt des Seebahnhofs in Starnberg

Ende Mai hat der Stadtrat der Stadt Starnberg beschlossen, mit der DB und der Bayerischen Eisenbahngesellschaft (BEG) über eine Umgestaltung des Starnberger Seebahnhofs zu verhandeln, bei der der Zughalt am See aufgegeben wird. Die Bayerische Eisenbahngesellschaft hat sich bereits dagegen ausgesprochen. Auch PRO BAHN Oberbayern fordert den Erhalt des Bahnhofs am See. Es ist nicht nachvollziehbar, warum der Stadtrat einen Bahnhof mit über 5000 Fahrgästen am Tag aufgeben möchte und die Bahnfahrer aus der Innenstadt vertreiben will. Offenbar hat man in Starnberg noch nicht verstanden, dass öffentliche Verkehrsmittel und ihre Kunden nicht Störfaktoren sind, sondern zur Lebensqualität in der Stadt beitragen.

PRO BAHN hat die Argumente für den Erhalt des Starnberger Seebahnhofs in einem ausführlichen Positionspapier zusammengestellt:

1. Die Planung, einen Bahnhof mit täglich 5000 bis 6000 Ein- und Aussteigern aufgeben zu wollen, ist nicht nachvollziehbar. Die verkehrlichen Auswirkungen werden gravierend sein, weil sich die Fahrgastströme auf andere Verkehrsmittel verteilen müssen oder auch Fahrgäste andere Freizeitziele als Starnberg wählen werden. Viele der jetzigen Nutzer werden dann auf das Auto umsteigen. Die Infrastruktur am Bahnhof Nord war nie darauf ausgelegt, den Bahnhof am See zu ersetzen. Halteabstände von weniger als 1000 m sind gerade im S-Bahn-Bereich üblich und erfolgreich. Viele vergleichbare Städte haben in den letzten Jahren zusätzliche Halte an Siedlungsschwerpunkten geschaffen, um kurze Wege zu ermöglichen. Einen ideal zentral gelegenen Bahnhof aufzugeben, dürfte wohl einmalig sein und widerspricht allen Regeln einer sinnvollen Verkehrsplanung.

2. Die Argumentationen zur Aufgabe des Bahnhofs See verkennen die verkehrliche Situation und beschränken sich auf gestalterische Aspekte. In der Diskussion wird völlig außer Acht gelassen, dass es nicht nur Fahrgäste aus Starnberg gibt, sondern auch Fahrgäste, die von außerhalb kommen und deren Ziel im Stadtgebiet Starnberg liegt. Diese sind weit mehr auf kurze Fußwege in der Stadt angewiesen als die Starnberger selbst, die den Bahnhof Nord mit dem Rad oder Auto erreichen können. Tagestouristen nutzen heute die Regional- und S-Bahnen nach Starnberg, weil am Bahnhof See eine optimale Verknüpfung zur Seenschifffahrt und zur Strandpromenade mit den Angeboten sowie als Ziel- und Ausgangspunkt für Ausflüge besteht.

3. Auch die Stadt Starnberg profitiert von einer leistungsstarken und zuverlässigen Bahnverbindung München - Starnberg - Weilheim - Garmisch-Partenkirchen. Diese ist heute bereits an ihrer Leistungsgrenze angelangt. Eine Reduzierung der Bahnanlagen und der betrieblichen Möglichkeiten wird insbesondere im Störfall negative Auswirkungen haben, und absehbar zu einem schlechteren Angebot führen.

4. Eine Planung der Bahnanlagen kann nur in Einvernehmen mit den Verkehrs- und Infrastrukturunternehmen, dem Verkehrsverbund und vor allem der Bayerischen Eisenbahngesellschaft (BEG) als Aufgabenträger des Schienenpersonennahverkehrs erfolgreich umgesetzt werden. Hier müssen vor allem auch Optionen für die Zukunft berücksichtigt werden, beispielsweise das Verkehrsangebot im Zusammenhang mit dem 2. S-Bahn-Tunnel in München.

Die Stadt Starnberg könnte sich bei den städtebaulichen Planungen am Erfolg anderer städtebaulicher Konzepte orientieren. Ein Schlüssel für mehr Lebensqualität in der Stadt ist immer ein Ausrichten der Planung an die Bedürfnisse der Nutzer von Bahn und Bus, wie viele Beispiele beweisen. Gerade Starnberg hat mit dem Vorhandensein zweier Bahnhöfe eine Riesenchance, die vertan wird, wenn die Bahn nur als Störfaktor betrachtet wird. Der Fahrgastverband PRO BAHN fordert die Stadt Starnberg auf, den Beschluss zur Auflassung des Seebahnhofs rückgängig zu machen und die Planungen nach modernen und zukunftsgerichteten Gesichtspunkten zu überdenken.

Norbert Moy

Bitte alle einsteigen! Die Zukunft der Bahn in Simbach

Unter diesem Motto fand Ende Mai im „LOKschuppen“ in Simbach am Inn eine vom Stadtverein Simbach organisierte Informationsveranstaltung statt (<https://kurzlinks.de/gqm2>). Die Veranstaltung war mit knapp 100 Zuhörern, darunter auch Landtagsabgeordnete, sehr gut besucht. Simbach ist als Eisenbahner-

stadt groß geworden, das Thema brennt dort auf den Nägeln.

Als eines der wichtigsten Verkehrsinfrastrukturprojekte in Bayern soll die Bahnstrecke von München über Mühldorf nach Freilassing/Burghausen (ABS 38) elektrifiziert und von Markt Schwaben bis Ampfing sowie von Tüßling bis Freilassing zweigleisig ausgebaut werden. Gleichzeitig wird bei unseren österreichischen Nachbarn die Mattigtalbahn aus Richtung Salzburg elektrifiziert, sie wird ab dem Fahrplanwechsel 2027/28 elektrisch bis Braunau fahren. Die Innkreisbahn von Neumarkt-Kallham nach Braunau soll bis 2029/30 folgen.

Alexander Pawlik, Gesamtprojektleiter ABS 38, Anke Hering, Projektleiterin für die Strecke Mühldorf–Simbach, Matthias Krause, Geschäftsleiter der Südostbayernbahn (SOB) und Wilhelm Mack, Vorstand des Kundenbeirats der SOB, informierten über die Projekte und den jeweiligen Sachstand.

Der Ausbau der Strecke Mühldorf–Simbach (Elektrifizierung, zusätzlicher Kreuzungsbahnhof Julbach und Geschwindigkeitserhöhung auf 160 km/h) wurde inzwischen in den vordringlichen Bedarf des Bundesverkehrswegeplans aufgenommen und dem Projekt ABS 38 zugeordnet. Während die Planungen für die bisherige ABS 38 auf Hochtouren laufen, die Hälfte der Abschnitte sich bereits im Genehmigungsverfahren befindet und als Vorausmaßnahme zwischen Markt Schwaben und Ampfing in 2025/26 die teilweise noch aus dem vorletzten Jahrhundert stammende Leit- und Sicherungstechnik durch elektronische Ausrüstung ersetzt wird, herrscht im neu hinzu gekommenen Abschnitt Mühldorf–Simbach kompletter Stillstand. Es gibt keinerlei Zeitplan, das ABS38-Team tritt auf der Stelle und wartet schon seit längerer Zeit auf den Planungsauftrag durch das Bundesverkehrsministerium. Es droht daher eine Elektrifizierungslücke zwischen Mühldorf und Braunau am Inn.

Mack wies in seinem Vortrag deutlich auf die Risiken hin, die sich hieraus für Simbach ergeben. Ohne den Lückenschluss wird Simbach vom elektrischen Bahnnetz abgehängt. Insbesondere steht dann auch die durchgehende und vor allem für Berufspendler wichtige Verbindung nach München auf dem Spiel.

Umgekehrt ergeben sich bei Verwirklichung des Projektes neben dem Fortbestand der Direktverbindung nach München auch weitere Entwicklungsmöglichkeiten wie kürzere Fahrzeiten, Verbesserung der Pünktlichkeit und eine attraktive Flughafenanbindung über die Walpertskirchener Spange. Darüber hinaus können dann auch die im Entwurf des Zielfahrplans für den Deutschlandtakt vorgesehenen Verbesserungen umgesetzt werden, wie eine durchgehende Regionalzugverbindung Mühldorf–Simbach–Wels–Linz. Nicht zuletzt ist Simbach Bestandteil der kürzesten Verbindung zwischen München und Wien, die insbesondere auf Drängen Österreichs auch im Fernverkehr genutzt werden und einen Systemhalt im nahen Knoten Mühldorf erhalten soll. Der Fernverkehr rückt damit deutlich näher an Simbach heran.

Die Elektrifizierung bringt also nicht nur einen erheblichen Mehrwert für die Fahrgäste, sondern aufgrund der wesentlich attraktiveren Verbindungen auch einen Prestigegegewinn für die Stadt Simbach. Mack schloss mit dem eindringlichen Appell: „Bitte unterstützen Sie das Anliegen! Werden Sie laut! Erhöhen Sie den Druck Richtung Berlin!“

Nach den Vorträgen entstand eine rege Diskussion. Um den Politikern Druck zu machen, wird der Stadtverein Simbach am Inn das weitere Vorgehen eng mit dem ABS38-Team, der SOB und dem Kundenbeirat der SOB koordinieren. Auch die Gründung eines eigenen Vereins ist im Gespräch.

Wilhelm Mack

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. 02.07. 18:00 Uhr; Freilassing, Restaurant „Schlössl“, Bräuhausstraße 6; **Verkehrsforum Berchtesgadener Land und Rupertiwinkel** (Treffen jeweils am ersten Mittwoch eines ungeraden Monats). Weitere Informationen: <https://verkehrsforum-bgl.de/> unter „News“.

Do. 17.07. 19:00 Uhr; Denklingen, Restaurant „Lechblick“, Lechblick 1; **Arbeitskreis Fuchstalbahn**. Weitere Informationen: <https://www.uip-online.de/arbeitskreis-fuchstalbahn/>.

bis 03.10. München, Deutsches Museum Verkehrszentrum (Halle 3), Am Bavariapark 5, Halle III; **Sonderausstellung** „Stuttgart Hauptbahnhof“. Weitere Informationen: <https://www.deutsches-museum.de/verkehrszentrum/ausstellungen/sonderausstellungen> und S. 3.

Ob im Juli Fahrten auf der Chiemgauer Lokalbahn Bad Endorf–Obing stattfinden können, wird unter <https://chiemgauer-lokalbahn.com> bekanntgegeben (vgl. 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 Gasthaus „Harlachinger Gartenstadt“, Naupliastraße 2 (U1 Mangfallplatz).

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

Mi. 02.07. 19 Uhr; München (Geschäftsstelle) und Videokonferenz; **PRO BAHN Treff Oberbayern**; Info: oberbayern@pro-bahn.de

Fr. 04.07. 19 Uhr; Videokonferenz ; **PRO BAHN Treff Region München**, Info und Einwahldaten: muenchen@pro-bahn.de

Mi. 16.07. 19 Uhr; München (Geschäftsstelle) und Videokonferenz; **PRO BAHN Treff Oberbayern**; Info/Einwahldaten: oberbayern@pro-bahn.de

Mo.28.07. 19:30 Uhr; Videokonferenz; **PRO BAHN Treff Schwaben**: Johannes Zück, DB InfraGO AG, Produktlinienmanagement Personenbahnhöfe: „Die neuen Produktlinien der DB InfraGO und deren Ausstattung“; Info: errol.yazgac@pro-bahn.de, https://www.pro-bahn.de/bayern/termin_zeigen.php?app=aus

Mi. 30.07. ab 19 Uhr; München, Gasthaus „Harlachinger Gartenstadt“, Naupliastraße 2; **Stammtisch**.

Do. 31.07. ab 19 Uhr ; Benediktbeuern, Gaststätte Klosterbräustüberl, Zeilerweg 2; **Treffen der Regionalgruppe Oberland**; Info: Norbert Moy (n.moy@bayern.pro-bahn.de)

Fr. 01.08. 19 Uhr; Videokonferenz; **PRO BAHN Treff Region München**, Info und Einwahldaten: muenchen@pro-bahn.de

Mi. 06.08. 19 Uhr; München (Geschäftsstelle) und Videokonferenz; **PRO BAHN Treff Oberbayern**; Info/Einwahldaten: oberbayern@pro-bahn.de

Überlassen Sie die Zukunft des Bahnverkehrs
nicht der Autolobby!

Deshalb: <https://www.pro-bahn.de/beitritt>
