

# PRO BAHN *Post*

Rundbrief von PRO BAHN Oberbayern

September 2025



Züge der BRB im Bahnhof Schliersee. Wegen maroder Schwellen auf der Strecke nach Bayrischzell muss bis mindestens Anfang Oktober in Schliersee meistens in Pendelzüge oder Ersatzbusse umgestiegen werden. Bild: Edmund Lauterbach

- Landesversammlung 2025 am 11. Oktober – *Seite 2*
- Kurznachrichten – *Seite 2*
- Mehr Züge oder mehr Pünktlichkeit? – *Seite 4*
- S-Bahn Geretsried: Wie Bahnausbau nicht funktioniert – *Seite 5*
- S-Bahn nach Geretsried – noch mehr Historisches – *Seite 7*
- Schadhafte Schwellen bremsen den Bahnverkehr – *Seite 8*
- Rosenheimer Platz: Die Bahn, die Uhr und die Baustelle – *Seite 9*
- Erfreuliches aus Italien – *Seite 10*

## Landesversammlung 2025 am 11. Oktober

Die 35. Mitgliederversammlung von PRO BAHN Bayern (Landesversammlung) findet am 11. Oktober in Aschaffenburg statt, und zwar im Martinushaus, Treibgasse 26, etwa 10 Gehminuten vom Hauptbahnhof entfernt. Beginn ist um 11:45 Uhr mit einem Vortrag von Carsten Philipp Rohmann (Projektleiter ABS Hanau-Aschaffenburg, DB InfraGO) und Raija Hawly (Stakeholdermanagement, DB InfraGO) zum Thema „Projektstand Ausbaustrecke Hanau-Aschaffenburg und Kurve Mainaschaff“.

In der anschließenden Mittagspause gibt es einen einfachen Imbiss, danach beginnt die eigentliche Mitgliederversammlung um 14 Uhr. Auf der Tagesordnung steht neben der Neuwahl des Vorstands eine Änderung der Satzung. Details hierzu gibt es in der schriftlichen Einladung, die im September an die Mitglieder von PRO BAHN Bayern verschickt wird und unter [https://www.pro-bahn.de/bayern/termin\\_zeigen.php?app=all](https://www.pro-bahn.de/bayern/termin_zeigen.php?app=all).

Wegen der Pausenverpflegung ist eine Anmeldung erwünscht.

## Kurznachrichten

### 125 Jahre Historisches Bahnwasserkraftwerk Kammerl

Das Wasserkraftwerk „Kammerl“, das einst den Bahnstrom für die Nebenbahn Murnau–Oberammergau lieferte, wird in diesem Jahr 125 Jahre alt. Zum Jubiläum bieten die Aktiven des Fördervereins Historisches Bahnwasserkraftwerk Kammerl e.V. in einer Festwoche von 14.09.2025 (Tag des offenen Denkmals) bis 21.09.2025 (Tag der Schiene) täglich Führungen durch die Maschinenhalle des historischen Bahn-Wasserkraftwerks an. Ab 11 Uhr gibt es alle 60 Minuten eine Führung, die letzte beginnt um 15.00 Uhr (<https://www.historisches-bahnwasserkraftwerk-kammerl.de/?p=489>).

### ... und weitere Veranstaltungen zum Tag der Schiene

Vom 19. bis zum 21. September werden in diesem Jahr wieder zahlreiche Veranstaltungen zum „Tag der Schiene“ durchgeführt. Die Mehrzahl der Veranstaltungen ist unter <https://tag-der-schiene.de/> aufgeführt, die oben erwähnten Führungen oder die Fahrten auf der Granitbahn Passau–Hauzenberg (vgl. S. 11) waren jedoch zumindest bei Redaktionsschluss dort noch nicht vertreten.

### Fertigstellung Bahnhof Riem um Jahre verschoben

Die Deutsche Bahn hat den barrierefreien Ausbau der S-Bahnstation Riem nun in die 2030er-Jahre verschoben (<https://www.merkur.de/-93857613.html>). Damit müssen sich die Fahrgäste noch mindestens sechs Jahre mit dem Provisorium am S-Bahnhof Riem begnügen.

## **Petition zur Elektrifizierung Mühldorf-Simbach**

Neben der Elektrifizierung München–Mühldorf ist prinzipiell auch die Elektrifizierung der Bahnstrecken Mühldorf–Simbach geplant. Dafür gibt es aber noch keinen Planungsauftrag. Für Pendler sind durchgehende Verbindungen nach München wichtig, aber auch die internationale Verbindung nach Österreich würde profitieren, wenn dort keine Elektrifizierungslücke entsteht. Bereits 2019 wurde in einem Artikel der PRO BAHN Post auf die Infrastrukturoffensive Oberösterreich hingewiesen, die die Elektrifizierung auf österreichischer Seite vorantreibt. Die Notwendigkeit der Elektrifizierung Mühldorf–Simbach wird auch in einem Artikel in der PRO BAHN Post vom Juli 2025 betont. Nun wendet sich der Stadtverein Simbach mit einer Petition an Bundesverkehrsminister Patrick Schnieder. Die Petition, in der eine sofortige Auftragserteilung für die Planung gefordert wird, kann unter <https://kurzlinks.de/42xm> unterzeichnet werden.

## **Chefwechsel beim DB-Konzern: Nur Köpfe tauschen reicht nicht**

Bundesverkehrsminister Patrick Schnieder will den Vorstandsvorsitzenden des DB-Konzerns gegen einen bisher noch unbekanntem Nachfolger austauschen. Der Fahrgastverband PRO BAHN sieht einen bloßen Personalaustausch an der Spitze als unzureichend für die Lösung der Probleme des DB-Konzerns an ([https://www.pro-bahn.de/presse/pm\\_bv\\_show.php?id=531](https://www.pro-bahn.de/presse/pm_bv_show.php?id=531)) und bedankt sich bei Richard Lutz für eine gute persönliche Zusammenarbeit. Neben einer aktiveren Steuerung durch das Verkehrsministerium fordert PRO BAHN, dass die DB künftig offener und ehrlicher kommuniziert. Die Bundespolitik muss als Eigentümer dafür sorgen, dass Transparenz und Kundenorientierung beim Bahnkonzern in den Vordergrund rücken. Im Ministerium ist aber eine über den Wechsel des Vorstandsvorsitzenden hinausgehende verkehrspolitische Strategie zu Bahn und DB noch nicht erkennbar, soll aber am 22.9.2025 in Form eines Eckpunktepapiers „Agenda für zufriedene Kunden auf der Schiene“ umrissen werden.

## **Bahnverbindung Bayern – Tschechien**

Bayern und Tschechien wollen die Zugverbindung zwischen München und Prag moderner und komfortabler machen. Und zwar bereits ab Ende 2031 (<https://www.stmb.bayern.de/med/pressemitteilungen/pressearchiv/2025/68/index.php>). Das ist ein Ergebnis des Treffens von Bayerns Verkehrsminister Bernreiter und seinem tschechischen Amtskollegen. Die Bemühungen um bessere Verbindungen zwischen Bayern und Tschechien haben inzwischen schon Tradition. So gab es 2017 einen Bayerisch-Tschechischen Bahngipfel, 2018 eine „Studie Beschleunigung der Verkehre München–Praha“ und 2021 hieß es schließlich „Metropolenbahn Richtung Prag kommt ins Rollen“ (<https://www.stmb.bayern.de/med/pressemitteilungen/pressearchiv/2021/48/index.php>). Aber hat davon jemand etwas bemerkt? Schauen wir mal, ob und wann es besser wird.

## **PRO BAHN trauert um Dr. Hartmut Buyken**

Dr. Hartmut Buyken war von 2001 bis 2010 Mitglied im Bundesvorstand und stellvertretender Vorsitzender von PRO BAHN. In diesen Jahren prägte er mit seinem sachlichen Auftreten und seiner Fachkompetenz wesentlich das Bild des Fahrgastverbands in der Öffentlichkeit. Auch nach seiner Vorstandszeit vertrat er PRO BAHN weiter gegenüber den Medien, und war zudem immer ansprechbar für Fragen rund um Bahnthemen in seiner Heimatregion. Hartmut Buyken starb am 12. August im Alter von 86 Jahren.

## **HVO100 (Altspeiseöl als Dieselerersatz) auf dem Abstellgleis**

In Bayern gab es vor einigen Jahren einen Feldversuch zur Betankung von Eisenbahnfahrzeugen mit HVO100. Über den Abschlussbericht wurde in der PRO BAHN Post berichtet (<https://www.pro-bahn.de/oberbayern/pbp/pbp202502.pdf>, S. 9). Die Bilanz für Personenverkehr war negativ. Noch negativer fällt eine Studie des Instituts für Energie- und Umweltforschung Heidelberg für den gesamten Verkehrssektor aus (<https://kurzlinks.de/rpvu>).

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

## *Irreführende Frage*

## **Mehr Züge oder mehr Pünktlichkeit?**

Was ist wichtiger: Mehr Züge oder bessere Pünktlichkeit? Diese Frage wurde in letzter Zeit öfter gestellt, sogar von Friedrich Merz. Sie wird in der Regel zugunsten der Pünktlichkeit beantwortet, nicht nur vom Bundeskanzler, sondern auch gleich zwei Mal von Vivien Timmler in der Süddeutschen Zeitung (Ausgaben vom 6.8.2025 und vom 16./17.8.2025), die damit auch gleich den Deutschlandtakt infrage stellt.

Die Frage suggeriert, dass man durch Streichen von Zügen die Pünktlichkeit deutlich verbessern kann. Andererseits heißt es häufig, vor allem auch von der Deutschen Bahn selbst, die Hauptursache der Unpünktlichkeit sei die marode Infrastruktur. Beides stimmt in dieser Absolutheit nicht.

Das Thema ist wesentlich vielschichtiger (siehe hierzu zum Beispiel Heft 11/24 der Eisenbahntechnischen Rundschau mit mehreren Aufsätzen zum Thema). Auf jeden Fall ist für Experten unstrittig, dass das Streichen von Zügen die Pünktlichkeit allenfalls marginal verbessert. Dies bestätigt auch die Erfahrung in der Schweiz, wo bei hervorragender Pünktlichkeit fast doppelt so viele Züge je Streckenkilometer fahren wie bei uns. Das Pünktlichkeitsproblem wird sich daher in Deutschland nur längerfristig lösen lassen. Für die Fahrgäste heißt das: Anschlussverluste und ausfallende Züge werden auch bei weniger Zügen blei-

ben, aber das Warten auf den nächsten Zug wird sich dadurch zum Teil empfindlich verlängern.

Aus Fahrgastsicht sollte man die Frage daher mit „mehr Züge“ beantworten, damit die Auswirkungen der Unpünktlichkeit auf die Reisenden geringer werden. Die Richtigkeit dieser These zeigt auch die U-Bahn München, bei der in letzter Zeit leider auch recht häufig Züge ausfallen. Da meist rasch die nächste Bahn kommt, merkt man die Ausfälle kaum.

Die Frage in der Überschrift ist damit irreführend und auch gefährlich. Sie bietet sparwütigen Aufgabenträgern und Verkehrsunternehmen die elegante Möglichkeit, unter dem Deckmantel der Pünktlichkeit ganz andere Ziele zu verfolgen.

Andreas Schulz

## *S-Bahn Geretsried zwischen DB-Planung und Verkehrspolitik*

### **Wie Bahnausbau nicht funktioniert**

Seit vielen Jahren wird eine S-Bahn-Verlängerung von Wolfratshausen nach Geretsried geplant. Aus Sicht des Fahrgastverbands PRO BAHN war schon lange klar, dass Geretsried S-Bahn-Anschluss bekommen muss. Bereits in den 1990er Jahren legte PRO BAHN ein erstes Konzept dafür vor.

Ein kleiner Abriss der Entwicklung seitdem:

- PRO BAHN unterbreitet Anfang der 1990er Jahre Vorschläge für eine S-Bahn-Verlängerung.
- Im Juli 1992 beauftragt der Freistaat die Durchführung einer Machbarkeitsstudie.
- Anfang der 2000er Jahre wird ein Raumordnungsverfahren für die Strecke durchgeführt.
- 2004 beschließt der Geretsrieder Stadtrat auf Initiative der damaligen Bürgermeisterin Irmer die bis heute geplante Trassenführung.
- 2005 berichtet Frau Irmer auf der Mitgliederversammlung von PRO BAHN Oberbayern (siehe PBP 12/2005).
- Der damalige Ministerpräsident Stoiber, wohnhaft in Wolfratshausen, meint 2006: „S-Bahn rollt ab 2010 bis Geretsried“.
- Die DB legt 2008 eine Entwurfsplanung vor, 2009 eine Kostenschätzung.
- Eine Nutzen-Kosten-Untersuchung erbringt kein positives Ergebnis. Insbesondere die in Wolfratshausen geforderte Tunnellösung wird schlecht bewertet (siehe PBP 2/2009).
- Die Wolfratshausener Forderungen führen zum Streit und zu weiteren Verzö-

gerungen (siehe PBP 4/2010).

- 2011 verleiht PRO BAHN Frau Irmer einen Fahrgastpreis für ihr Engagement für den Bahnanschluss (siehe PBP 4/2011).
- 2011 wird die erste Planfeststellung eingeleitet, 2013 werden die Pläne ausgelegt.
- 2012 prognostiziert die DB die Fertigstellung für 2018.
- 2015 wird unter Verkehrsminister Herrmann eine Planänderung zugunsten der Wolfratshauer Tunnellösung durchgesetzt. Das führt dazu, dass sich die Prognose für den Baubeginn um mehrere Jahre auf 2024 verschiebt.
- 2017 rechnet die DB damit, die Strecke 2027 oder 2028 fertigzustellen.
- 2019 reicht die DB die geänderte Planung beim Eisenbahn-Bundesamt (EBA) ein.
- 2023 meint Verkehrsminister Bernreiter, die Planfeststellung erfolge 2024.
- Die PRO BAHN Post 10/2023 schreibt zur S-Bahn-Verlängerung „Niemand weiß, ob und wann sie kommt“ – ein absoluter Tiefpunkt bayerischer Verkehrspolitik.
- Mitte 2024 heißt es „Kein Zeitplan in Sicht“.
- Oktober 2024: Die zum dritten Mal geänderten Planunterlagen werden von der DB erneut beim EBA eingereicht. Weitere Änderungen nicht ausgeschlossen.
- Zur Finanzierung (das 2,5-fache der ursprünglichen Kalkulation) liegen Beteiligungszusagen des Landkreises und der Städte vor (auf Basis der Kostenschätzung 2024), aber der Baubeginn bleibt völlig im Unklaren.
- In einem Artikel zum Bahnausbau Region München (PBP 2/2025) wird Geretsried als Beispiel dafür genannt, dass es in Bayern an der Umsetzung, nicht an Ideen mangelt.
- Die Lokalausgabe des Münchner Merkurs fragt im Juli „S-Bahn soll bis Geretsried fahren – nur wann?“. Ernüchterndes Fazit des Artikels: „Die Kosten haben sich deutlich erhöht. Der Prozess läuft schleppend.“

Genaugenommen ist das Projekt das bayerische Musterbeispiel für einen schleppenden Prozess. Die DB hat sich im Planungsverlauf bezüglich Dauer und Kostenschätzung sicher nicht mit Ruhm bekleckert. Ein absolut vernichtendes Urteil muss man aber dem Einfluss der bayerischen Verkehrspolitik auf das Projekt einer S-Bahn-Verlängerung nach Geretsried ausstellen.

Edmund Lauterbach

### **Ausgewählte Quellen und Querverweise:**

Webseite PRO BAHN Oberbayern:

<https://www.pro-bahn.de/oberbayern/s-bahn/geretsried.html>

Projektseite Deutsche Bahn AG:

<https://www.bahnausbau-muenchen.de/projekt.html?PID=43>

Münchener Merkur, 27.2.2025: <https://www.merkur.de/-93598214.html>

Münchener Merkur, 18.7.2025: <https://www.merkur.de/-93835273.html>

## **S-Bahn nach Geretsried – noch mehr Historisches**

Die Idee einer Verlängerung der heutigen S7 dürfte ziemlich genau so alt sein wie die Münchner S-Bahn selbst. Wenn ich mich recht an meine Schulzeit in Wolfratshausen Ende der 1960iger/Anfang der 1970iger Jahre erinnere, wurde diese Erweiterung des S-Bahn-Netzes bereits damals vom Geretsrieder Bürgermeister Heinz Schneider (CSU) vehement gefordert.

Anlass für PRO BAHN und insbesondere der beiden damaligen Aktiven vor Ort, das Thema rund 20 Jahre später wieder aufzugreifen, war vor allem die Freihaltung einer geeigneten Trasse, die damals überbaut zu werden drohte.

Intensiv diskutiert wurden auch bei PRO BAHN die Varianten über den heute zu Wolfratshausen gehörenden Stadtteil Waldram oder das zu Geretsried gehörende Gelting mit bis heute ziemlich dörflich anmutendem Ortskern.

Wir erörterten auch die Möglichkeit einer Stadt-Umland-Bahn, die bei der Feinerschließung sicher manchen Vorteil geboten hätte, aber als „Inselbetrieb“ auch manche unbeantwortete Frage(n) aufwarf: Wer investiert in Fahrzeuge, Strecken und Werkstätten und unterhält sie anschließend? Wäre der Freistaat bei der bekanntermaßen wenig trambahnfreundlichen Mehrheitspartei bereit, auch Zugleistungen bei einer „Überlandstraßenbahn“ zu bestellen?

Kurz: Die S-Bahn schien wegen klarer Zuständigkeiten eher realisierbar, weshalb wir uns bei PRO BAHN nach langer Diskussion und nicht ganz leichten Herzens für diese Variante entschieden.

Interessant ist auch die Vorgeschichte des sogenannten „Geretsrieder Industrieleises“, diente es doch zunächst dem Anschluss der von den Nazis in den Geretsrieder Wäldern versteckten Munitionsfabriken an den Bahnhof Wolfratshausen und zum damaligen (Zwangs-)Arbeiterlager Föhrenwald. Nach dem Krieg bot es als Displaced Persons Lager vielen Holocaust-Überlebenden eine erste Zuflucht. Es entwickelte sich eine bemerkenswerte eigenständige jüdische Kultur, die erst in jüngster Zeit durch zahlreiche Publikationen einer größeren Öffentlichkeit (darunter auch mir) bekannt wurde. Nach der Auflösung des Displaced Persons Lagers und Übernahme durch das katholische Siedlungswerk in den 1950iger Jahren hieß der Ortsteil dann Waldram.

Meines Wissens gab es bis in die Nachkriegszeit hinein auf der „Munitionsbahn“ auch beschränkt öffentlichen Personenverkehr und wenn ich mich recht erin-

nerer, lag das „Industriegleis“ noch bis in die 1960er Jahre bis südöstlich der Kreuzung Adalbert-Stifter-Straße/Tattenkofener Straße am Geretsrieder Waldfriedhof.

Thomas Kauderer

## **Schadhafte Schwellen bremsen den Bahnverkehr im Oberland erneut!**

Die Probleme der Infrastruktur nehmen in Bayern kein Ende. Zum wiederholten Male trifft es eine Pendler- und Ausflugsstrecke, die mit Langsamfahrstellen von sich reden macht. Seit dem 25. August bis mindestens 2. Oktober muss die BRB (Bayerische Regiobahn) auf der Strecke zwischen Schliersee und Bayrischzell die Geschwindigkeit senken, da die InfraGO erneut Schwellen gefunden hat, die schneller altern als sie sollten. Die maroden Schwellen sorgen für insgesamt sieben Kilometer Langsamfahrstellen, an denen nur noch mit 20 km/h gefahren werden darf. Der reguläre Verkehr kann so natürlich nicht durchgeführt werden und es gibt ein Ersatzkonzept. Dieses sieht grob vor, dass knapp über die Hälfte der Züge durch Busse ersetzt werden und die restlichen Zugleistungen mit entsprechend längerer Fahrzeit verkehren.

Es ist nicht das erste Mal, dass die BRB durch Langsamfahrstellen ausgebremst wird. Gerade in den Ferien sind die Verbindungen der BRB von München in die Berge sehr beliebt und die Züge sind bei gutem Wetter sehr gut gefüllt. Da der Schwellentausch schon mit anderen Baumaßnahmen geplant wurde, soll der Zustand mit dem Ersatzkonzept bis zu jener geplanten Baustelle im Oktober andauern. Generell zeigt auch dieser Fall wieder gut, in welchem Zustand die Infrastruktur ist, auf denen die Züge in Bayern unterwegs sind. An eine angekündigte Trendumkehr kann man bei diesen „bedauerlichen Einzelfällen“ schon nicht mehr glauben. Natürlich steht die Sicherheit an erster Stelle und wenn Teile der Infrastruktur kaputt gehen, gehören sie getauscht. Aber die Regelmäßigkeit, in der diese Fälle eintreten, lässt selbst die treuesten Pendler irgendwann soweit kommen, dass man nicht mehr auf die Eisenbahn vertraut.

Als Fahrgast im Oberland muss man so einiges aushalten, denn von kaputten Weichen über marode Schwellen bis hin zu Oberbaumangel ist die Palette bunt zusammengestellt, was man als Nächstes erwarten kann. Eines steht hingegen schon fest, die InfraGO kann die Strecken im Oberland definitiv nicht zu den Vorzeigeprojekten für gute und zuverlässige Infrastruktur zählen. Solange hier der Bund als Eigentümer nur zusieht, kann man nur hoffen, dass die Fahrgäste nicht den Mut verlieren und trotzdem bei der Eisenbahn bleiben. Denn Kunden aus dem Auto zurückholen ist schwerer als sie ins Auto hineinzutreiben.

Marco Kragulji

## *Zeitloses Bauen am Rosenheimer Platz*

# Die Bahn, die Uhr und die Baustelle

Erinnert ihr euch? An der S-Bahn-Station Rosenheimer Platz wird ab und zu rumgebaut. Ja, tatsächlich auch heute noch. Viele werden die Hinweise in Fahrplanauskünften und Durchsagen kennen, die darauf hinweisen, dass die Aufzüge am Rosenheimer Platz „bis voraussichtlich Anfang Oktober 2025“ wegen Erneuerung nicht nutzbar sind. Das Baudebakel an dieser S-Bahn-Station ist aber schon etliche Jahre alt. In der PRO BAHN Post Oktober 2022 wurde der extrem langsame Fortgang der dortigen „Modernisierungsarbeiten“ bereits einmal gewürdigt. Man fragt sich, wie toll der Endzustand werden muss, damit die jahrelangen Einschränkungen und Umwege sich aus Sicht der Fahrgäste auszahlen. Und wie lange es dann bis zur nächsten Baustelle dauert.

Rückblick auf einige Höhepunkte des Geschehens:

- 2017 wurde irgendwann begonnen, den Ausgang Weißenburger Straße als Musterprojekt in eine „Blaupause“ für die Zugänge zu unterirdischen S-Bahn-Stationen zu verwandeln.
- Das zog sich überraschenderweise (für die DB) etwas hin: <https://www.abendzeitung-muenchen.de/art-543769>.
- Aber 2018 gab es dann eine große Eröffnung: <https://bahnblogstelle.com/43344/>.
- Ab 2021 stand jedoch schon wieder ein Zaun rund um den tollen Musterzugang: <https://www.sueddeutsche.de/1.5595740> – den im Artikel für Herbst 2023 prognostizierten Zustand haben wir leider bis heute nicht erreicht.
- Im November 2022 gab es erstes politisches Rumoren wegen der ewigen Sperrungen und Umwege. Sogar der Oberbürgermeister schaute mal vorbei, was die DB aber ziemlich unbeeindruckt ließ ([https://x.com/reitz\\_nina/status/1596031566064496641](https://x.com/reitz_nina/status/1596031566064496641)).
- Sichtbarer Fortschritt im Jahr 2023: die Uhr am Ausgang Weißenburger Straße ist von zehn nach eins auf zehn nach zwei vorgerückt (<https://www.sueddeutsche.de/1.6325055>).
- Es wurde 2024, die Politik wird noch etwas unruhiger, die Uhr zeigt zehn nach zwei (<https://www.tz.de/-92780238.html>).
- Im Juli 2024 sind die Zugänge in der Weißenburger Straße und Richtung Balanstraße wieder offen. Die Uhr zeigt zehn nach zwei (<https://www.abendzeitung-muenchen.de/art-992960>).
- Andere Zugänge zur Station wurden dann im Oktober 2024 gesperrt: <https://www.abendzeitung-muenchen.de/art-1011266>.

Auf Instagram gibt es einen Account, der die Gegend um den Weißenburger Platz dokumentiert. Dort wurde im Dezember 2024 moniert, dass es am Rosenheimer Platz zu jeder Tageszeit zehn nach zwei ist (die berühmte Uhr am Musterzugang): <https://www.instagram.com/p/DDwD2SPoq3b/>. Und tollerweise hat die S-Bahn-München sofort reagiert: *„Oh, das sollte so natürlich nicht sein! Danke dir für deinen Hinweis! Auch wenn wir immer versuchen, alles selbst im Blick zu haben, können wir unsere Augen nicht an so vielen Stationen und Bahnhöfen gleichzeitig haben. Gemeinsam geht's einfach besser. Wir geben das direkt an DBInfraGO weiter, damit sich das Team direkt darum kümmern kann.“*

Nun ist der Weg von der S-Bahn-Zentrale in der Orleanstraße zu den diversen Uhrenabteilungen von DB InfraGO leider sehr weit. Aber tatsächlich wurde die zuständige Unterabteilung für defekte Uhren nach einigen Wochen aktiv: Auf der Uhr wurde ein Pappschild „Außer Betrieb“ angebracht. Und so ist der Zustand auch heute: <https://www.instagram.com/p/DM9u85Moyaf/> – zehn nach zwei.

Viel Spaß mit DB-Baustellen – am Rosenheimer Platz und in der großen weiten Welt!

Edmund Lauterbach

## **Erfreuliches aus Italien**

Wie so viele Zweigstrecken war die Vinschgaubahn von Meran nach Mals Ende des 20. Jahrhunderts heruntergewirtschaftet. Von 1990 bis 2005 war der Betrieb eingestellt. Mit der Wiedereröffnung nach Übernahme der Bahnstrecke durch die Autonome Provinz Bozen bzw. die Südtiroler Transportstrukturen begann eine bis dahin nicht für möglich gehaltene Erfolgsgeschichte, von der die Bahn förmlich überrollt wurde. Das zwanzigjährige Jubiläum steht nun ganz im Zeichen der weiteren Modernisierung und Elektrifizierung, in deren Verlauf derzeit der Abschnitt Mals–Laas nur im Schienenersatzverkehr bedient werden kann. Von 26. Oktober 2025 bis voraussichtlich Ende März 2026 soll dann leider die gesamte Strecke gesperrt und im SEV bedient werden. Um so erfreulicher die Perspektiven für die Zukunft: Moderne Mehrsystemtriebzüge mit erheblich erweitertem Platzangebot werden umsteigefreie Verbindungen in Richtung Brenner und Innsbruck erlauben.

In die Angebotsoffensive geht auch Trenitalia mit dem Hochgeschwindigkeitszug Frecciarossa 1000 in Kooperation mit ÖBB und DB: Ab Dezember 2026 gibt es zunächst je eine Verbindung Milano–Innsbruck–München und Roma–Innsbruck–München und jeweils retour. Das Angebot soll dann schrittweise um weitere umsteigefreie Verbindungen bis Napoli im Süden und Berlin im Norden erweitert werden. (Quelle; Eisenbahnrevue International Heft 7/2025)

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](mailto:pbp-redaktion@muenchen.pro-bahn.de) erreichbar, die Abonnentenverwaltung über [pbp-abo@muenchen.pro-bahn.de](mailto:pbp-abo@muenchen.pro-bahn.de).

PRO BAHN Post im Internet: <https://www.pro-bahn.de/oberbayern/pbp/>

Jahresabonnement der gedruckten Version durch Überweisung von 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. 03.09. 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“.

Mi. 10.09. 19:00 Uhr; Schongau, Restaurant „Hatay“, Burggener Str. 8; **Arbeitskreis Fuchstalbahn**. Weitere Informationen: <https://www.uip-online.de/arbeitskreis-fuchstalbahn/>.

Fr. 19.09. bis So. 21.09.; Verschiedene Veranstaltungsorte und Veranstalter; **Tag der Schiene**; Info: <https://www.tag-der-schiene.de/>.

So. 21.09. 13–17 Uhr; Oberammergau, Arme-Seelen-Straße; **Aktionstag** für Nachhaltige Mobilität im Graswangtal; Info: <https://kurzlinks.de/6gu2>.

bis 03.10. München, Deutsches Museum Verkehrszentrum, Am Bavariapark 5, Halle III; **Sonderausstellung** „Stuttgart Hauptbahnhof“. Weitere Informationen: <https://kurzlinks.de/v2n1>.

- **Auf der Ilztalbahn Passau–Freyung werden zum Tag der Schiene am Samstag, dem 20. September zusätzliche Fahrten und ein Bahnhofsfest in Waldkirchen durchgeführt** (<https://ilztalbahn.eu/events/bahnhofsfest-waldkirchen/>).
- **Auf der Granitbahn Passau–Hauzenberg wird der Tag der Schiene am Sonntag, dem 21. September mit Pendelfahrten und einer Fahrzeugausstellung in Passau-Lindau gefeiert** ([https://lokalbahn-hauzenberg.de/s/Granitbahn\\_Flyer\\_A6\\_2025\\_RZ3.pdf](https://lokalbahn-hauzenberg.de/s/Granitbahn_Flyer_A6_2025_RZ3.pdf)).
- **Nach derzeitigem Stand finden auch im September auf der Chiemgauer Lokalbahn Bad Endorf–Obing keine Fahrten statt, weiteres wird unter <https://chiemgauer-lokalbahn.com> bekanntgegeben.**

## 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](https://www.pro-bahn.de/bayern/index_termin.htm).

Mi. 03.09. 19 Uhr; München (Geschäftsstelle) und Videokonferenz; **PRO BAHN Treff Oberbayern**; Info/Einwahldaten: oberbayern@pro-bahn.de

Fr. 05.09. 19 Uhr; Videokonferenz; **PRO BAHN Treff Region München**, Info und Einwahldaten: muenchen@pro-bahn.de

Mi. 17.09. 19 Uhr; München (Geschäftsstelle) und Videokonferenz; **PRO BAHN Treff Oberbayern**; Info/Einwahldaten: oberbayern@pro-bahn.de

Mi. 24.09. ab 19 Uhr; München, Gasthaus „Harlachinger Gartenstadt“, Naupliastraße 2; **Stammtisch**.

Do. 25.09. ab 19 Uhr; Weilheim, Restaurant „Bella Italia“, Karl-Böhaimb-Straße 29 (Ecke Kaltenmoserstr.); **Treffen der Regionalgruppe Oberland**; Info: Norbert Moy (n.moy@bayern.pro-bahn.de)

Mo.29.09. 19:30 Uhr; Videokonferenz; **PRO BAHN Treff Schwaben**: Dr. Daniel Herfurth, Universität Konstanz: „Unterschiede der Organisation des ÖV in CH, AT und DE.“; Info: erro1.yazgac@pro-bahn.de, [https://www.pro-bahn.de/bayern/termin\\_zeigen.php?app=aus](https://www.pro-bahn.de/bayern/termin_zeigen.php?app=aus)

Mi. 01.10. 19 Uhr; München/Videokonferenz (Präsenzoption in Geschäftsstelle entfällt evtl.); **PRO BAHN Treff Oberbayern**; Info/Einwahldaten: oberbayern@pro-bahn.de

Sa. 04.10. 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](https://www.pro-bahn.de/bayern/termin_show_one.php?id=2748&app=aus), Info: J. Vögele, Tel. 0171/4885149

Fr. 10.10. 19 Uhr; Videokonferenz; **PRO BAHN Treff Region München**, Info und Einwahldaten: muenchen@pro-bahn.de

Sa. 11.10. 11 Uhr, Aschaffenburg; **Mitgliederversammlung von PRO BAHN Bayern**. Info: Schriftliche Einladung an Mitglieder des PRO BAHN LV Bayern und S. 2.