

PRO BAHN *Post*

Rundbrief von PRO BAHN Oberbayern

Oktober 2025



Ein Bild das es so bald nicht mehr geben wird: Der freitägliche ICE nach Innsbruck hat auf seinem Weg nach Süden gerade den Bahnhof Weilheim erreicht. DB Fernverkehr wird zum Fahrplanwechsel seine Züge in die Tourismusgebiete in den bayerischen Alpen einstellen. Bild: Norbert Moy

- Kurznachrichten – *Seite 2*
- Die Fahrzeiten werden immer länger – *Seite 4*
- Neuer Fahrzeugtyp für die S-Bahn München – *Seite 5*
- 160 Jahre Bahn an Starnberger See und Osterseen – *Seite 8*
- 120 Jahre Filzenexpress – *Seite 9*
- Fernverkehr in die Alpen wird eingestellt – *Seite 10*

Kurznachrichten

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 (Anmeldung erwünscht), 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 wurde (bei Familienmitgliedschaften gilt die Einladung auch für alle als Mitglied registrierten Angehörigen) und unter https://www.pro-bahn.de/bayern/termin_zeigen.php?app=all.

„Agenda für zufriedene Kunden auf der Schiene“ und neuer DB-Vorstand

Am 22. September hat Bundesverkehrsminister Patrick Schnieder seine „Agenda für zufriedene Kunden auf der Schiene“ vorgestellt (Kurzfassung des Ministeriums mit Link zum Download der Agenda: <https://www.bmv.de/SharedDocs/DE/Artikel/K/bahn.html>). Evelyn Palla soll neue Vorstandsvorsitzende der Deutschen Bahn AG werden und Prof. Dr. Dirk Rompf soll Philipp Nagl als Chef der DB InfraGO AG ersetzen. Die Zahl der Konzernvorstände wird reduziert. DB Konzern und DB InfraGO sollen stärker entflechtet werden. In einem neuen InfraGO-Ressort „Bahnhöfe und Kunden“ sollen alle kundenrelevanten Aufgaben gebündelt werden. Hierzu zählen u.a. Vertrieb, Fahrplan, Regulierung & Netzzugang, der DB Navigator sowie das bahnhofsspezifische Bauen. Die Pressekonferenz und eine kurze Einschätzung des Vorsitzenden des Fahrgastverbands PRO BAHN ist auf Youtube verfügbar (<https://www.youtube.com/watch?v=ZVf-ZC7QTCw>). Eine ausführlichere erste Bewertung durch PRO BAHN gibt es in einer Pressemitteilung (https://www.pro-bahn.de/presse/pm_bv_show.php?id=536). Der Fahrgastverband PRO BAHN bewertet die „Agenda für zufriedene Kunden auf der Schiene“ von Bundesverkehrsminister Schnieder als Schritt in die richtige Richtung. PRO BAHN begrüßt die Orientierung am Deutschlandtakt, die Bündelung der kundenrelevanten Aufgaben bei der gemeinwohlorientierten DB InfraGO und die Sofortprogramme für mehr Sicherheit und Sauberkeit an Bahnhöfen, bessere Kundenkommunikation und mehr Komfort im Fernverkehr, kritisiert aber die eher niedrig angesetzten Pünktlichkeitsziele und die fehlende Einbindung der Fahrgäste in den Gremien. Weitere Analysen des Strategiepapers werden in den Medien und bei PRO BAHN sicher noch in größerer Zahl folgen.

Versprechen gebrochen: Deutschlandticket wird doch schon 2026 teurer

Eine neue Studie im Auftrag des Umweltbundesamtes (UBA) zeigt, dass die Klimaziele im Verkehr nur mit mehr ÖPNV erreichbar sind (<https://kurzlinks.de/i5do>). Die Studie betont auch die Bedeutung des Deutschlandtickets. Nichtsdestotrotz haben die Verkehrsminister der Länder am 18. September einstimmig beschlossen, ab 2026 den Preis für das Deutschlandticket auf 63 Euro pro Monat zu erhöhen (<https://www.stmb.bayern.de/med/pressemitteilungen/pressearchiv/2025/81b/index.php>). Der Preisanstieg seit 2023 beträgt damit insgesamt über 28 Prozent. Legt man die Inflation zugrunde, wäre lediglich eine Erhöhung auf 55 Euro seit Einführung im Jahr 2023 angemessen. Auch wenn der Preis von 63 Euro in Anbetracht der Reisemöglichkeiten immer noch konkurrenzlos günstig ist und die Vereinfachung der Tarifstruktur für die Nutzer des Deutschlandtickets praktisch unbezahlbar ist, wird die Preiserhöhung zu zahlreichen Kündigungen führen, wie bereits die letzte Preiserhöhung gezeigt hat. Der Effekt der Mehreinnahmen wird also minimal sein; das Abspringen von Fahrgästen Richtung vermehrter Autonutzung wird nachhaltigen Schaden anrichten. PRO BAHN kritisiert deshalb die Preiserhöhung und sieht darin ein Zeichen für die geringe Priorität des öffentlichen Verkehrs bei der Politik (https://www.pro-bahn.de/presse/pm_bv_show.php?id=533).

DB zu Konsequenzen aus Garmischer Zuganglück

Parallel zur Analyse der Bundesstelle für Eisenbahnunfalluntersuchung (BEU) über das Zuganglück bei Burgrain am 3. Juni 2022 (Bericht der BEU unter <https://kurzlinks.de/43vh>, siehe auch <https://www.pro-bahn.de/oberbayern/pbp/pbp202507.pdf>) hat die DB zur internen Analyse der Unfallursachen und der Verantwortlichkeiten eine Anwaltskanzlei beauftragt. Diese kommt laut einer Pressemitteilung der DB zu dem Schluss, dass der Unfall vermeidbar gewesen wäre: „Der Unfall war die unmittelbare Folge regel- und pflichtwidrigen Verhaltens des vor Ort tätigen betrieblichen Personals“ (<https://kurzlinks.de/u1gz>). Darüber hinaus habe die damalige DB Netz unzureichend auf die vorliegenden umfangreichen Erkenntnisse zu geschädigten Beton-schwellen reagiert und den Unfall hierdurch ermöglicht. Dies schließe damals ressortverantwortliche Vorstandsmitglieder mit ein. Angeklagt wegen des Unfalls sind allerdings keine ehemaligen Vorstandsmitglieder, sondern ein Fahrdienstleiter und ein Bezirksleiter Fahrbahn der DB InfraGO.

Spatenstich Tram Münchner Norden am 2. Oktober

Am 2. Oktober wird der Spatenstich der Tram Münchner Norden an der Buswendeschleife Kieferngarten ab etwa 12 Uhr mit einem Bürgerfest gefeiert (<https://tram-muenchner-norden.mvg.de/mediathek-presse.html>). PRO BAHN ist mit einem Infostand vertreten.

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

Muss das sein?

Die Fahrzeiten werden immer länger

Die klassischen Verspätungsursachen sind bekannt: Stellwerksausfall, Signal-/Weichenstörung, Notarzteinsatz, Luftballon in der Fahrleitung, Personen im Gleis, Personenunfall, Polizeieinsatz usw.. Aber auch, wenn es keine dieser Ursachen gibt, fahren viele Züge trotzdem unpünktlich mit Verspätungen bis etwa 10 Minuten. Insbesondere auf eingleisigen Strecken übertragen sie sich auf Gegenzüge und betreffen so schnell ganze Linien oder Netze. Ein Beispiel ist die aktuelle Diskussion zur Unpünktlichkeit der S7. Aber auch Regionalzüge sind betroffen, zum Beispiel häufig der RE 96 nach Lindau oder die Züge der Werdenfelsbahn.

Ursache hierfür ist, dass die Fahr- und Haltezeiten im Lauf der Jahre immer länger geworden sind und dies zum Teil nur unzureichend im Fahrplan berücksichtigt wurde. Zum Beispiel seien genannt:

- Die Fahrgastzahlen haben sich in letzter Zeit erheblich erhöht, auch durch das Deutschlandticket. Da sich Kapazitäten und Anzahl der Türen nicht ebenso erhöht haben, führt dies häufig zu längeren Ein- und Ausstiegszeiten.
- Das Schließen der Türen, das früher meist das Zugpersonal übernahm, wurde in der Regel automatisiert und mit Lichtschranken gesteuert. Jeder Rockzipfel in der Lichtschranke verlängert so die Aufenthaltszeit.
- Das Zugpersonal in Regionalzügen hilft kaum noch beim Ein- und Aussteigen, obwohl viele Koffer, Kinderwagen und Fahrräder immer größer und schwerer werden.
- Früher durften schon bei Geschwindigkeiten unter 5 km/h Türen geöffnet und Schiebetritte ausgefahren werden. Jetzt muss erst der Zug vollständig stehen, dann müssen die Schiebetritte vollständig ausgefahren sein, bis sich endlich die Türen öffnen. Zudem sind Schiebetritte oft recht langsam. Stärkere Antriebe gibt es zwar, aber die sind teurer und schaden damit im Wettbewerb. Bei vielen Unternehmen, auch bei der DB, funktioniert der Knopf zum Türöffnen erst, wenn die Voraussetzungen zur Türöffnung erfüllt sind. Bei anderen Unternehmen kann der Türöffnungs-Wunsch schon während der Fahrt angemeldet werden und die Türen gehen dann schnellstmöglich auf. Bei der S-Bahn werden auf der Stammstrecke jetzt alle Türen schnellstmöglich automatisch geöffnet. Im übrigen Netz bleibt aber die hergebrachte Methode. Optimal kurze Zeiten für Türen und Schiebetritte kann man übrigens bei den älteren Fahrzeugen der Karlsruher Stadtbahn noch sehen, die offensichtlich Bestandsschutz genießen.

- Im klassischen Bahnverkehr wurde die erlaubte Geschwindigkeit im Verspätungsfall voll ausgefahren. In der Praxis wurde dann mal etwas schneller, mal etwas langsamer gefahren. Fahrzeuge und Anlagen sind deshalb so ausgelegt, dass auch bei 10 Prozent höherer Geschwindigkeit die Sicherheit voll gewährleistet ist. Auch die Zugsicherung berücksichtigte entsprechende Reserven. Im Straßenverkehr ist es noch heute so, dass geringfügiges Überschreiten der zulässigen Geschwindigkeit nicht geahndet wird. Neuere Zugsicherungen überwachen die Geschwindigkeit dagegen deutlich schärfer. Um automatische Zwangsbremungen zu vermeiden, fahren daher viele Lokführer die erlaubte Geschwindigkeit verständlicherweise nicht mehr aus und verlängern so die Fahrzeit. In der Schweiz hat dies dazu geführt, dass die Einführung von ETCS die Leistungsfähigkeit von Strecken sogar vermindert hat.

Alle diese Effekte führen in der Summe dazu, dass sich die Fahrzeiten auch ohne großen Anlass zwar nicht immer, aber doch häufig spürbar verlängern. Der einzige Effekt, der in letzter Zeit zu kürzeren Aufenthaltszeiten führt, ist der zunehmende barrierefreie Ausbau, der auch das Ein- und Aussteigen beschleunigt. Andererseits führt er dazu, dass immer mehr Rollstuhlfahrer und Reisende mit Rollatoren, die eher längere Ein- und Ausstiegszeiten benötigen, mit dem Zug fahren und den Beschleunigungseffekt wieder kompensieren. Erschwerend kommt hinzu, dass wir wohl noch ewig auf eine Entscheidung der EU für eine europaweit einheitliche Bahnsteighöhe warten müssen. Symptomatisch ist auch, dass sich Freistaat und Bahn trotz großer Neubauten mit 2. Stammstrecke und vollständiger Erneuerung des Fahrzeugparks noch nicht einmal zu einer einheitlichen Bahnsteighöhe bei der S-Bahn München entschließen konnten und uns so bei Mischbetrieb dauerhaft Stufen beim Ein- und Aussteigen erhalten bleiben.

Sind diese negativen Entwicklungen der Fahrzeiten unvermeidbar? Theoretisch müsste es nicht so sein. Wenn man die Kapazitäten deutlich erweitern, zusätzliches Personal zum Schließen der Türen und zur Hilfe beim Ein- und Aussteigen einsetzen und restriktive Richtlinien wieder außer Kraft setzen würde, könnte man die hergebrachten Fahr- und Aufenthaltszeiten beibehalten. Erfahrungsgemäß ist dies aber zumindest kurzfristig nicht zu erwarten. Wenn die Bahn wieder pünktlich werden soll, werden Maßnahmen zur Vermeidung der großen Störungen daher nicht ausreichen. In vielen Fällen müssen auch die Fahrzeiten verlängert werden.

Andreas Schulz

Neuer Fahrzeugtyp für die S-Bahn München

Am 10. September 2025 erhielt PRO BAHN die Gelegenheit zu einer Führung durch ein Mock-up des neuen Fahrzeugtyps für die S-Bahn München. Dieses

Mock-up war im Rahmen der IAA Mobility auf dem Königsplatz ausgestellt. Der Fahrzeugtyp erhält die Bezeichnung ET 1420.

Bei dem neuen Fahrzeug sind viele Displays vorhanden, sowohl außen als auch innen. Außen soll die Linie nicht nur durch die Angabe der Linienbezeichnung und des Zugziels auf Displays über den Türen zu erkennen sein, sondern auch durch einen Leuchtstreifen, der in der Linienfarbe der entsprechenden Linie leuchtet. Dieser Leuchtstreifen erstreckt sich bis auf kurze Abstände an Wagenenden über den gesamten Zug. Es ist jedoch nicht vorgesehen, dass man durch einen Leuchtstreifen die Auslastung einzelner Abschnitte erkennen kann.

Für eine Tür mit zwei Türflügeln gibt es nun auf beiden Türflügeln je einen Taster, und zwar so positioniert, dass sie im geschlossenen Zustand nicht nahe der Mitte des geschlossenen Zugangs sind, sondern nahe am Rand. Als einsteigwilliger Fahrgast muss man dann seine Hand nicht so weit zur Mitte führen, sondern erreicht schon früher einen Taster. Der Sinn ist, dass sich einsteigwillige Fahrgäste zunächst seitlich des Zugangs befinden und damit der Weg für aussteigende Fahrgäste frei ist. Innen gibt es wie bisher einen Taster auf einem Türflügel nahe der Mitte des geschlossenen Durchgangs und zusätzlich noch einen am Türrahmen. Bei Betätigung der Taster gibt es eine physische Bewegung und dadurch eine Rückmeldung durch die Hand.

Auch innen gibt es Displays über den Türen. Zusätzlich gibt es an Wagenübergängen Displays und wie bisher Displays quer zur Fahrtrichtung an der Decke. Die Displays an den Wagenübergängen sollen einen Liniennetzplan darstellen. Dieser soll aktuell sein, also z. B. Baustellen berücksichtigen.

Bei der Beleuchtung dürfte es sich wieder um helle LEDs handeln. Sie kam mir nicht ganz so grell wie im C2-Zug der U-Bahn vor, und damit etwas angenehmer.

Es gibt Mehrzweckbereiche mit seitlichen Klappsitzen. Hinter den Lehnen dieser Klappsitze gibt es einen Streifen, der grün oder rot leuchten kann. Damit wird gekennzeichnet, ob die Sitzflächen heruntergeklappt werden können. Wenn Mehrzweckbereiche voraussichtlich z. B. für Fahrräder, Kinderwägen oder Rollstühle benötigt werden, können die Klappsitze gesperrt werden, indem das Herunterklappen der Sitzfläche blockiert wird. Die Kennzeichnung mit dem farbigen Streifen fand ich zu intensiv.

An den Seitenwänden sind in mehreren Abschnitten Ablagen montiert, die allerdings so schmal sind, dass sich dort kaum eine Tasche lagern lässt. Diese Ablagen haben auf der der Fahrzeugwand abgewandten Seite eine Stange. Das Glas der Ablagen führt in manchen Abschnitten nicht bis zu dieser Stange, so dass sie sich dort umgreifen lässt. Nachdem die Ablagen so schmal sind und die umgreifbare Stange damit noch so nah an der Fahrzeugwand ist, ergibt sich dadurch jedoch keine geeignete Haltemöglichkeit für stehende Fahrgäste. Um sich dort festzuhalten, müsste man in eine Vierersitzgruppe hineingehen oder wäre zu nah an

auf Klappsitzen sitzenden Fahrgästen.

Für Teile der Stehplatzbereiche fehlen Haltemöglichkeiten. Haltemöglichkeiten an Lehnen von Sitzen quer zur Fahrtrichtung sind nicht bis zur Decke geführt, so dass sich dort weniger Fahrgäste festhalten können. In Teilen von größeren Stehplatzbereichen wie z. B. der Mitte von Mehrzweckbereichen sind keine Haltemöglichkeiten in Griffnähe. Es sind auch keine Haltemöglichkeiten an der Decke montiert. Wir haben das angesprochen und erhielten als Antwort, dass Haltemöglichkeiten an der Decke nicht für alle Fahrgäste erreichbar seien und sie nicht diskriminieren wollen. Außerdem würde man bei Nutzung derartiger Haltemöglichkeiten einen Oberarm heben und dann könnten benachbarte Fahrgäste mit Schweißgerüchen von den Achseln belastigt werden. Diese Antwort wirkt seltsam, nachdem es in C-Wagen der U-Bahn Haltemöglichkeiten gibt, die an der Decke montiert sind. Diesbezügliche Diskriminierungsvorwürfe gegenüber der MVG oder ein dadurch mitverursachtes, ernsthaftes Problem mit Schweißgerüchen sind mir nicht bekannt.

Bisherige Langzüge haben pro Seite 36 Fahrgasttüren, bei dem ET 1420 sollen es nur 31 sein, die dafür jeweils um 10 cm breiter sind. Dass der Abstand zwischen den Türen größer wurde, habe auch einen Einfluss auf die Belüftung: In Bodennähe sei dann ein Lüftungskanal an der Fahrzeugwand erforderlich. Dieser wurde so in die Fahrzeugwand integriert, dass die Beinfreiheit nicht beeinträchtigt wird. Hoffentlich gibt es kein unangenehmes Gebläse im Betrieb.

Die Rampe für Rollstuhlfahrer ist nicht wie beim 423er in einem Schränkchen im Fahrgastraum, sondern im Führerstand ohne Schränkchen. Damit ist sie schneller zugreifbar.

Es sind keine Toiletten vorgesehen. Der ET 1420 soll auch nur im derzeitigen S-Bahn-Netz eingesetzt werden. Für längere Linien, die im Zusammenhang mit der 2. Stammstrecke geplant sind, soll ein anderes Fahrzeug zum Einsatz kommen, das Toiletten haben soll.

Zweifel habe ich noch daran, ob es wirklich sinnvoll ist, so lange Züge anzuschaffen, statt wie bisher mit 67-m-Einheiten verschieden lange Züge zu bilden. Zu Schwachlastzeiten gebe es dann ein Überangebot. Dem wurde entgegnet, dass das Fahrgastaufkommen wachse, insbesondere im Freizeitverkehr. Es gebe auch mehr Menschen, die keinen Führerschein mehr machen.

Wenn es bisher ein Problem an einem Zug gibt, kann man die entsprechende Triebzugeinheit außer Betrieb nehmen. Dann fallen 67 m S-Bahn aus, aber man kann z.B. noch einen Vollzug statt einen Langzug fahren. Wenn es beim neuen Triebzug an einem einzelnen Wagen ein Problem gibt, fallen 200 m S-Bahn aus. Vollzug statt Langzug geht dann nicht mehr.

Thomas Groetschel

160 Jahre Bahn an Starnberger See und Osterseen

Nach sechsmonatiger Bauzeit wurde am 21. Mai 1854 die Bahn von München nach Starnberg eröffnet und zum 1. Januar 1862 vom Staat übernommen. Wenn ich jetzt einen Artikel über den Bahnhof Starnberg oder die Bahn zum Starnberger See schreiben würde, würde ich einen großen Zeitsprung machen. Allerdings soll es hier in erster Linie um den Weiterbau bis Penzberg und die Geschichte der Bahn zwischen Starnberg und Penzberg gehen.

Im Mai 1863 wurde der Vertrag zum Weiterbau abgeschlossen und am 1. Juli 1865 die Strecke zwischen Starnberg und Tutzing mit den Bahnhöfen Possenhofen und Feldafing eröffnet. Die über Bernried, Seeshaupt und Iffeldorf nach Penzberg verlängerte Strecke wurde dann am 16. Oktober 1865 eröffnet. An der Stelle wo damals der Bahnhof lag, erinnert heute noch der Straßename an den früheren Bahnhof von Penzberg. Hier wurde neben dem Personenverkehr die Kohle aus dem Bergwerk verladen und über die Bahnlinie abtransportiert.

Die in Tutzing über Weilheim nach Peißenberg abzweigende Strecke wurde übrigens kurz darauf, am 1. Februar 1866, eröffnet. 1898 wurde die Bahn nach Kochel fertiggestellt. Ursprünglich sollte der damalige Penzberger Bahnhof an diese Strecke angeschlossen werden. Stattdessen wurde jedoch ein neuer Bahnhof gebaut. Zur besseren Unterscheidung hieß der alte Penzberger Bahnhof nun Penzberg Güterbahnhof, weil dann im damals neuen Stadtzentrum der Bahnhof Neupenzberg (heute Penzberg Pbf) eröffnet wurde. Als Abkürzung wurde die Strecke vom Posten 10 im Penzberger Stadtteil Steigenberg zum damaligen Bahnhof Neupenzberg im gleichen Jahr eröffnet, so dass die Personenzüge ohne Kopfmachen durch den 1908 von Neupenzberg in Penzberg Pbf umbenannten Bahnhof nach Kochel am See fahren können. Seit dem 4. März 1925 ist die Strecke elektrifiziert.

Gegen Ende des 2. Weltkriegs wurden auf der Strecke ebenso wie auf der Isartalbahn KZ-Häftlinge transportiert. Am 30. April 1945 wurden Züge mit KZ-Häftlingen befreit (u.a. in Tutzing und Seeshaupt). Daran erinnert seit 1995 ein Mahnmal in Seeshaupt.

Nachdem 1947 das Penzberger Bahnkraftwerk in der Nähe des Penzberger Güterbahnhofs eröffnet wurde, wurde 1956 eine von Anfang an elektrifizierte Strecke vom Penzberger Güterbahnhof bis zum Nonnenwald (heute Standort eines Pharmariesen) eröffnet und bis zur Schließung des Bergwerks im Jahre 1966 betrieben. 1986 wurde die Strecke vom Posten 10 zum Penzberger Güterbahnhof stillgelegt und durch einen Radweg ersetzt.

Heute werden die Fahrgäste dieser Bahnstrecke mit Blick auf Starnberger See und Osterseen häufig mit Sanierungen konfrontiert. Das 160-jährige Jubiläum der Bahnstrecke Tutzing–Penzberg am 16. Oktober fällt in eine Zeit, in der die Strecke von Seeshaupt nach Kochel gesperrt ist. Heute sind es Gleisbauarbeiten,

nachdem die Bahnstrecke 2022 mit unzureichendem Schienenersatzverkehr gesperrt war. 2023 war die gesamte Kochelseebahn wegen Arbeiten an der Oberleitung ein halbes Jahr und der Teil von Penzberg bis Kochel am See ein ganzes Jahr gesperrt. Weil die Gewerke immer einzeln bearbeitet werden, ist sie unseres Erachtens viel zu häufig gesperrt (vgl. https://www.pro-bahn.de/bayern/presse_show_bayern.php?id=1169), ohne dass alle Probleme beseitigt werden.

Florian Pieper

120 Jahre Filzenexpress

Über die zahlreichen Jubiläen in diesem Jahr – vor allem der ersten größeren Elektrifizierungen – soll ein ganz besonderes nicht ganz vergessen werden: Am 1. Oktober 1905, also vor 120 Jahren, erfolgte der Lückenschluss zwischen Ebersberg und Wasserburg Bahnhof, nachdem Ebersberg bereits 1899 in Grafing Bahnhof Anschluss an die Hauptbahn München–Rosenheim und Wasserburg Stadt 1902 im heutigen Stadtteil Reitmehring an die Strecke Rosenheim-Mühlendorf erhalten hatte.

Bekanntlich hätte der Filzenexpress die Stilllegungswellen der Bundesbahnzeit nicht überlebt, wenn sich nicht Manfred Witt und die „Initiative zum Erhalt des Filzenexpress“ jahrelang eingesetzt hätten. Mit dem Einstieg von PRO BAHN konnte man dann das Engagement erheblich ausweiten, sowohl auf politischer Ebene wie auch „vor Ort“, zum Beispiel in Form der „Filzenexpressstage“ mit teilweise über tausend Festgästen und von Ausflugsfahrten mit Rahmenprogramm.

Mit der Regionalisierung des Nahverkehrs auf der Schiene war dann der Durchbruch fürs Erste geschafft: Fortan waren nicht mehr der Bund und seine Bahn sondern die Bundesländer für den Nahverkehr zuständig und dank der Bestellungen des Freistaats Bayern konnte das zuvor eher spärliche Zugangebot schrittweise auf den lange angestrebten Stundentakt als Mindeststand angehoben werden.

Die Geschichte des Filzenexpress ist in zahlreichen Schriften dokumentiert, zuletzt von unserem Mitglied (und Retter des Regionalzughaltes in Walpertskirchen an KBS 940) Karl Bürger. Die Broschüre mit 90 Abbildungen ist erhältlich beim Verfasser: karl-buerger@t-online.de oder telefonisch unter 08122/3597 (ISBN 978-3-00-080240-9, Selbstverlag, 15,00 Euro plus Porto Großbrief).

Auch wenn es zum Jubiläum leider keine Feier gibt, sollte uns das nicht daran hindern, sich an das Jubiläum zu erinnern.

Thomas Kauderer

Fernverkehr in die Alpen wird eingestellt

Die Nachricht, dass der DB Fernverkehr seine Züge in die Tourismusgebiete in den bayerischen Alpen einstellt, hat bei Fahrgästen und vor Ort für Entsetzen gesorgt. Wer die Entwicklung bei der Deutschen Bahn länger beobachtet, war sicher weniger überrascht, viele Zeichen deuteten das baldige Ende an.

Letzter Auslöser dürfte die anstehende massive Erhöhung der Trassenpreise sein, die die Politik durch die Kapitalerhöhung der weiterhin als Aktiengesellschaft geführten DB InfraGO herbeigeführt hat. Fatal aber dürfte die Flottenstrategie der DB Fernverkehr sein, die wie in der Zeitschrift „der Fahrgast“ 3/2025 berichtet, aktuell darauf abzielt, vermehrt Züge abzustellen und auszumustern, ohne dass geeignete Nachfolgezüge zur Verfügung stehen. Auch die mit viel Vorschusslorbeeren angekündigten ICE-L-Züge des spanischen Herstellers Talgo werden die Situation nicht mehr retten. Ihr geplanter Einsatz nach Oberstdorf und Dagebüll wurde längst verworfen, weil man dafür kürzere, flügel-fähige Züge gebraucht hätte.

Dabei hatten die Fernverkehrsverbindungen in die Alpen eine lange Tradition. Ein erster Einschnitt war im Jahr 2007 mit der Umstellung der lokbespannten IC-Züge „Karwendel“, „Wetterstein“ und „Alpenland“. Sie wurden teilweise ersetzt durch ICE-Züge, die dann aber nur an den Wochenenden und saisonal verkehrten. Von 2017 bis 2018 wurde dann das Angebot sogar bis Garmisch-Partenkirchen eingekürzt, Mittenwald und Seefeld verloren temporär ihre ICE-Züge. Mit dem Superlativ „Höchstgelegener ICE-Bahnhof weltweit“ wird also Seefeld nun auch in Zukunft nicht mehr werben können.

Es lag in der Natur der Verkehrsströme, dass die betroffenen Züge nur nördlich von München oder Ulm wirklich hoch ausgelastet waren, jedoch nur ein Teil der Fahrgäste für die Weiterfahrt nach Berchtesgaden, Mittenwald oder Oberstdorf sitzen blieb. Gerade aber Fahrgäste mit Gepäck, Fahrrädern oder Kindern schätzen aber die bequeme und umsteigefreie Anreise in den Urlaubsort. Nachfrage dafür ist sicher vorhanden: In den Regionalbahnen Richtung Werdenfels finden Fahrgäste in der Hochsaison oft keine Sitzplätze mehr, weil Koffer und Gepäck der Fernreisenden die Plätze blockieren. Die Frage stellt sich, ob die DB auf die richtige Angebotsstrategie bei den wenigen sporadischen Fernzügen gesetzt hat: Ob der ICE 1205 mit einer Ankunft in Mittenwald und Seefeld nach 22 Uhr den Bedarf älterer Urlaubsreisender trifft, darf schon mal hinterfragt werden.

Doch der volkswirtschaftliche und ökologische Nutzen der Züge für die Tourismusregionen dürfte kaum Eingang in die Entscheidung der DB-Manager gefunden haben, die verzweifelt versuchen, den Fernverkehr wieder aus den roten Zahlen zu holen. Die Forderung von PRO BAHN, dass der Bund als Aufgabenträger für den Fernverkehr auftreten müsste und gegebenenfalls auch Leistungen in die Regionen bestellen müsste, blieben bislang unerhört.

Die Streichung der Zugverbindungen dürfte weder dazu beitragen, die geforderte Kapitalrendite für das Netz zu erzielen, noch kommen wir so dem Ziel der Politik, bis 2030 die Fahrgastzahlen zu verdoppeln, auch nur einen Schritt näher. Sichtbar wird immer mehr ein schrittweiser Niedergang der Eisenbahn in den Regionen: In den letzten Jahren wurde ja nicht nur der Fernverkehr reduziert, auch den Güterverkehr hat der DBAG-Konzern flächendeckend aufgegeben. Übrig bleibt noch der bestellte Nahverkehr. Es bleibt die Aufgabe von PRO BAHN, die von der Politik versprochene „Vorwärtsstrategie“ konkret einzufordern.

Norbert Moy

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. 01.10. 10 – 17 Uhr; Salzburg, O-Bus-Haltestelle Hauptbahnhof und weitere Haltestellen; **Sonderfahrten mit historischem O-Bus** „85 Jahre O-Bus in Salzburg“; Info: <https://www.salzburg-ag.at/bus-bahn/aktuelle-meldungen/sonderfahrten-85-jahre-obus.html>.

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

Mi. 05.11. 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“.

Eventuell kurzfristig angekündigte 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 Gasthaus „Harlachinger Gartenstadt“, Naupliastraße 2 (U1 Mangfallplatz).

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

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

Do. 02.10. ca. 12 bis 17 Uhr, München, Buswendeschleife Kieferngarten; **Infostand** auf dem Bürgerfest zum Spatenstich der Tram Münchner Norden. Weitere Informationen: muenchen@pro-bahn.de, <https://tram-muenchner-norden.mvg.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, Info: J. Vögele, Tel. 0171/4885149

Sa. 11.10. 11:45 Uhr, Aschaffenburg; **Mitgliederversammlung von PRO BAHN Bayern**. Info: Schriftliche Einladung an Mitglieder des PRO BAHN LV Bayern und https://www.pro-bahn.de/bayern/lv_2025.htm

Mi. 15.10. 19 Uhr; München (Geschäftsstelle) und Videokonferenz; **PRO BAHN Treff Oberbayern**; Info/Einwahldaten: oberbayern@pro-bahn.de

Mo.27.10. 19:30 Uhr; Videokonferenz; **PRO BAHN Treff Schwaben**: https://www.pro-bahn.de/bayern/termin_zeigen.php?app=aus

Mi. 29.10. ab 19 Uhr; München, Gasthaus „Harlachinger Gartenstadt“, Naupliastraße 2; **Stammtisch**.

Do. 30.10. ab 19 Uhr; Tutzing, Restaurant „Tutzingener Keller“, Schönmoosweg 5; **Treffen der Regionalgruppe Oberland**; Info: Norbert Moy (n.moy@bayern.pro-bahn.de)

Mi. 05.11. 19 Uhr; München/Videokonferenz; **PRO BAHN Treff Oberbayern**; Info/Einwahldaten: oberbayern@pro-bahn.de

Fr. 07.11. 19 Uhr; Videokonferenz; **PRO BAHN Treff Region München**, Info und Einwahldaten: muenchen@pro-bahn.de

• Der PRO BAHN Treff Region München entfällt im Oktober.