

# PRO BAHN *Post*

Rundbrief von PRO BAHN Oberbayern

November 2025



Dank des unermüdlichen Engagements des PRO BAHN Arbeitskreises Walpertskirchen unter Leitung von Karl Bürger wurde der Bahnhof in Walpertskirchen gerettet und die Bedienung deutlich verbessert. Im November 2003 hat die Gemeinde Walpertskirchen auf seine Anregung hin sogar den Bahnsteig in Eigenleistung um 38m verlängert. Bild von den Arbeiten 2003: Karl Bürger

- Kurznachrichten – Seite 2
- Olympia-Entscheidung: Verkehrsprojekte umsetzen! – Seite 4
- BBT: Einblicke in Sillschlucht und den Silltal-Tunnel – Seite 5
- Neuer Landesvorsitzender und Satzungsänderung – Seite 6
- Ehrung für PRO BAHN Mitglied Karl Bürger – Seite 7
- Schienen-Tage in Meiningen – Seite 9
- PRO BAHN Facharbeit in Stockach – Seite 10

## Kurznachrichten

### Münchner Westtangente erst später

Zuletzt hatte die Münchner Verkehrsgesellschaft MVG eine Teileröffnung der Trambahn-Westtangente zwischen Agnes-Bernauer-Straße und Ammerseestraße für Dezember geplant. Wie am 13. Oktober bekannt gegeben wurde, soll der Streckenabschnitt nun am 27. Februar 2026 in Betrieb gehen – sofern die einen Tag später gefundenen Hohlräume im Bereich des U-Bahnbauwerks in der Gotthardstraße nicht doch noch zu weiteren Verzögerungen führen. Die seit 1. Juni gesperrte Trambahnlinie 19 nach Pasing soll ab 20.12.2025 wieder fahren. Hierfür war ursprünglich ein Termin im September vorgesehen. Dass noch vor der Kommunalwahl am 8. März 2026 irgendwo etwas auf der Westtangente fährt, ist für die Rathauskoalition wichtig, da im Koalitionsvertrag (Seite 14, „Tram: In dieser Wahlperiode bauen wir ...“) viel mehr versprochen war. Ebenso wenig ist es ein Ruhmesblatt, dass fast während der gesamten Wahlperiode (von Ende 2020 bis Mai 2025) die Tram nicht in der Inneren Wiener Straße und über die Ludwigsbrücke fahren konnte. Während es 2020 von der MVG noch angepasste Liniennetzpläne gab, hält man nun das Baugeschehen für „zu dynamisch“, um eine solche Übersichtsinformation den Fahrgästen zur Verfügung stellen zu können.

### Ersatzkonzept Generalsanierung Nürnberg–Regensburg

Die Bayerische Eisenbahngesellschaft BEG und die Deutsche Bahn AG haben kürzlich Pressemitteilungen veröffentlicht, in denen das Ersatzkonzept während der Generalsanierung des Korridors Nürnberg-Regensburg beschrieben wird. Die Sperrung erfolgt vom 6.2.2026 bis zum 10.7.2026. Wegen Umleiterverkehr sind außerdem vom 6.2.2026 bis zum 13.6.2026 die Donautalbahn zwischen Neustadt und Regensburg und die Bahnstrecke Landshut–Plattling betroffen. Fernverkehrszüge enden in Nürnberg oder werden über Ingolstadt umgeleitet. Ein zusätzliches Zugpaar verkehrt zwischen München und Wien über Landshut, Regensburg und Passau. Die Pressemitteilung der BEG (<https://kurzlinks.de/ptc1>) enthält auch einen Link zu einer Skizze der Ersatzlinien für den Regionalverkehr. Bei der DB gibt es eine spezielle Seite zu den Ersatzverkehren (<https://generalsanierung.db-ersatzverkehr.de/ersatzverkehr/Generalsanierungen/Nuernberg-Regensburg>).

### Erster Spatenstich für Tram Münchner Norden; Tram-Cityring muss folgen

Am 2. Oktober fand der erste Spatenstich für die Tram Münchner Norden zur Erschließung von Neufreimann statt. Der Fahrgastverband PRO BAHN hat den offiziellen Baustart der Tram Münchner Norden mit einem Infostand am Veranstaltungsort und mit einer Pressemitteilung begrüßt (<https://www.pro-bahn.de/muenchen/presse/20251002.html>). Mit dieser Linie wird für die 15.000 künftigen Bewohner des Stadtteils Neufreimann im Bereich der früheren Bayernkaser-

ne ab 2029 eine gute Verkehrsanbindung geschaffen. Zunächst wird die bestehende Tramlinie 23 von Schwabing Nord über Neufreimann zur U-Bahn-Station Kieferngarten verlängert. Später kommt die Anbindung zur U2 an der Station „Am Hart“ hinzu, und langfristig folgt ein Ringschluss zum Petuelring mit einer weiteren Verbindung Richtung Innenstadt. PRO BAHN fordert anlässlich des Baubeginns, dass der Tram-Cityring in die höchste Kategorie im Nahverkehrsplan nachrückt. Diese Strecke verbindet unter anderem Silberhornstraße, Goetheplatz und Hauptbahnhof und wird derzeit von den Buslinien 58/68 bedient. Eine Aufwertung zu einer Tram führt zu höherer Kapazität und verbessert die Nachfrage, da Trambahnen allgemein attraktiver als Busverbindungen sind.

### **PRO BAHN zum Fahrplanwechsel der DB**

Der Fahrgastverband PRO BAHN bewertet den kommenden Fahrplanwechsel der Deutschen Bahn als einschneidend und für viele Regionen problematisch ([https://www.pro-bahn.de/presse/pm\\_bv\\_show.php?id=539](https://www.pro-bahn.de/presse/pm_bv_show.php?id=539)). Während die Systematisierung des Angebots Potenzial für mehr Betriebsstabilität bietet, droht gleichzeitig eine dauerhafte Abkopplung ländlicher Regionen vom Fernverkehr, die PRO BAHN besonders kritisch sieht. Die Hauptschuld für diese Entwicklung trägt die Bundespolitik: Durch die Finanzierung der DB InfraGO über Eigenkapital mit gesetzlich vorgegebenem Zinssatz explodiere die Schienenmaut. Zudem fehle Bund, Ländern und Verkehrsunternehmen bis heute eine Vision, wie das Deutschlandticket mit dem Flächennetz im Fernverkehr verbunden werden kann.

### **Keine Fahrpreiserhöhung im Fernverkehr, höhere Preise im Nahverkehr**

In einer kurzen Information hat die DB bekanntgegeben, dass sie in diesem Jahr die Fahrpreise im Fernverkehr nicht anheben will. Die Einstiegspreise für die Spar- und Flex-Preise und die Preise für die Bahncards sollen nicht steigen. Etwas mehr ist Medienberichten zu entnehmen (<https://kurzlinks.de/a0v1>, <https://kurzlinks.de/gw5q>). Im Nahverkehr werden Fahrscheine zum Deutschlandtarif ab dem 14. Dezember durchschnittlich 5,4 Prozent teurer. Und der Preis für das Deutschlandticket steigt bekanntlich ab Januar 2026 von derzeit 58 auf 63 Euro.

### **Kein Mehr an Pünktlichkeit durch weniger Züge**

Die Frage, ob die Deutsche Bahn mehr Pünktlichkeit durch weniger Züge erreichen kann, beantworten die Allianz pro Schiene, der Verkehrsclub Deutschland (VCD) und der Fahrgastverband PRO BAHN mit „Nein“. Vergleiche mit Ländern, deren Bahnstrecken stärker ausgelastet sind als in Deutschland zeigen, dass sich auch dort eine deutlich bessere Pünktlichkeit erreichen lässt als im Fernverkehr der DB. Die Verbände fordern, dass die von Verkehrsminister Schnieder angekündigte „Taskforce Zuverlässige Bahn“ das Zugangebot nicht reduzieren darf, und dass die Perspektiven der Reisenden dort stärker als

bisher geplant einfließen. Auf heftige Kritik stößt die Tatsache, dass Kunden- und Fahrgastverbände in der Taskforce bisher keine Berücksichtigung finden (<https://www.presseportal.de/pm/177328/6128388>).

Weitere aktuelle Meldungen findet man auf den Webseiten von PRO BAHN unter <https://www.pro-bahn.de/aktuell/>. Meist wird dort auch auf weitergehende Informationen verwiesen.

## **Nach Olympia-Entscheidung: Verkehrsprojekte jetzt umsetzen!**

Nach der Entscheidung der Münchner Bürger zur Olympia-Bewerbung am 26. Oktober müssen Stadt und Freistaat jetzt bei den Verkehrsprojekten ins Handeln kommen. Sinnvollerweise nutzt man dafür die MCube-Studie (<https://mcube-cluster.de/mcube-consulting-studie-lhm-olympia-bewerbung/>, mit Link zur Langfassung der Studie), die die Stadt München in Auftrag gegeben hat und die Prioritäten vorgibt. Sie empfiehlt „Fokus auf Infrastrukturmaßnahmen mit langfristigem Nutzen statt teurer Großprojekte oder wenig nachhaltiger Sportstätten“ und „Entwicklung von flexiblen und schnell umsetzbaren Projekten wie Tramstrecken, Radwegen und Parkmeilen“.

Der Baustein Tram-Ausbau der Studie besteht aus acht Tramprojekten. Hinzu kommt die Tram-Nordtangente, die den Olympiapark direkt mit der Flughafen-S8 und dem geplanten Olympischen Dorf verbindet, sowie die Tramstrecke durch das Olympische Dorf.

Mit Olympischen Spielen im Jahr 2040 und sehr knapp gerechneten fünf Jahren für Planung und Bau folgt: Ab sofort muss jedes Jahr eine Strecke fertig geplant, eine Strecke vom Stadtrat gebilligt, eine Strecke von der Regierung von Oberbayern genehmigt, eine Strecke neu gebaut und dann für den Betrieb freigegeben werden, damit bis 2040 auch alle Strecken fertig sind. Stadt und Freistaat müssen jetzt dafür sorgen, dass auch genügend Kapazität für Planung, Genehmigung und Bauen vorhanden ist. Falls die Olympia-Bewerbung ernst gemeint ist und nicht nur Schaufenster-Politik, dann müssen diese Aufgaben jetzt angegangen werden. Nach dem Bürgerentscheid müssen jetzt die Olympia-Befürworter auch liefern und die versprochenen Projekte schnell zur Umsetzung bringen. Zuzuwarten ist angesichts der nötigen Geschwindigkeit keine Option.

Fünf Jahre zwischen Planungsstart und Inbetriebnahme bedeutet eine erhebliche Beschleunigung gegenüber dem bislang Üblichen. Damit das gelingen kann, muss man auch hinterfragen: Sind wirklich alle derzeitigen Anforderungen an Tram-Bauprojekte nötig? Kann das durch die Regierung von Oberbayern durchgeführte Planfeststellungsverfahren straffer und schneller werden? Braucht es

für den ersten Teilabschnitt der Tram-Westtangente alleine zehn Bescheide im Planfeststellungsverfahren? Ist eine gewöhnliche Hauseinfahrt über eine Haltestelle wie im Bestand vielfach vorhanden wirklich ein KO-Kriterium im Neubau? Braucht es die Geländer, die die Wege der Fahrgäste verlängern und Barrierefreiheit konterkarieren? Dafür braucht es klare Vorgaben aus der Politik, mit der dann die Verwaltung rechtssicher und schnell handeln kann. Auch müssen frühzeitig die Betroffenen eingebunden werden, damit der erste Wurf sitzt und klare politische Unterstützung hat, und so Diskussion in einer späten Phase wie bei der Tram Münchner Norden vermieden werden kann. Einmal getroffene Grundlagenscheidungen wie die Raumaufteilung einer Straße sollten dann aber auch akzeptiert werden, damit die Planung darauf aufbauen kann.

Der Fahrgastverband PRO BAHN fordert zudem Ministerpräsident Söder auf, endlich das Versprechen seines Amtsvorgängers Seehofer einzulösen und der Tram-Planung durch den Englischen Garten zuzustimmen. Damit gibt es eine direkte Verbindung vom Olympiapark zu den Wettkämpfen im Englischen Garten und zur Flughafen-S8 sowie zum Olympischen Dorf. Das ist während der Spiele sinnvoll und auch danach. Diese Strecke ersetzt Buslinien, die bereits heute über eine asphaltierte Straße an gleicher Stelle fahren.

Norbert Moy

*Tag des offenen Tunnels beim Brenner Basistunnel*

## **Einblicke in die Sillschlucht und den Silltal-Tunnel**

Am 4. Oktober 2025 öffnete die Brenner Basistunnel Gesellschaft (BBT SE) im Rahmen eines Tags des offenen Tunnels erneut die Baustelle auf der österreichischen Seite für die Öffentlichkeit. Nach vorheriger Anmeldung nutzten viele Besucherinnen und Besucher die Gelegenheit, einen seltenen Blick hinter die Kulissen des größten Infrastrukturprojekts der Alpen zu werfen. Nicht zuletzt auch, da die Baustellenseite im Süden Innsbrucks auch gut mit Öffentlichen Verkehrsmitteln erreichbar ist.

Besichtigt werden konnte dieses Jahr die Sillschlucht, der Silltal-Tunnel, das Innsbrucker Nordportal des Brenner Basistunnels, welches nach Abschluss der Bauarbeiten direkt vom Hauptbahnhof aus angefahren werden kann, sowie rund 800 Meter der beiden Tunnelröhren mit zwei Querschlägen. Selbst in diesem im Verhältnis zur Gesamtlänge kurzen Abschnitt bot sich ein eindrucksvolles Bild in unterschiedlichen Bauzuständen – von Dichtungsfolien über Bewehrungsarbeiten bis hin zu bereits betonierten Bereichen.

Nach Abschluss der Arbeiten in diesem Bereich wurde die Sillschlucht neugestaltet und wieder in ein attraktives Naherholungsgebiet umgewandelt. Das Areal, das während der Bauzeit stark verändert wurde, verbindet nun renaturierte

Landschaft mit ingenieurtechnischen Bauwerken und zeigt, dass Neubau auch als Chance zur Verbesserung des Status-quo dienen kann.

Entlang des Tunnels informierten mehrere Themenstände über zentrale Aspekte des Projekts. Fachleute erklärten anschaulich die Bereiche Geologie, Bautechnik, Tunnelbohrmaschinen, Baufahrzeuge und Tunnelbautechniken. Auch Tübbinge, die Betonfertigteile, die beim Tunnelvortrieb mit einer Tunnelbohrmaschine zum Einsatz kommen, waren ausgestellt – obwohl in dem begehbaren Abschnitt selbst keine Tübbingbauweise eingesetzt wurden.

Ein besonderer Meilenstein wurde nur wenige Wochen zuvor erreicht: Am 18. September 2025 erfolgte der Durchstich des Erkundungsstollens. Dieser historische Moment markiert die erste vollständige unterirdische Verbindung zwischen Österreich und Italien und zeigt eindrucksvoll, wie weit der Bau des Brenner Basistunnels bereits fortgeschritten ist. Der erfolgreiche Durchschlag zeigt die enge Zusammenarbeit beider Länder und den Fortschritt des europäischen Verkehrsprojekts.

Damit der Brenner Basistunnel seine volle Wirkung entfalten kann, sind nicht nur die Tunnelröhren am Basistunnel selbst entscheidend, sondern auch die Zulaufstrecken in Deutschland. Verzögerungen bei Planung, Bau oder Fertigstellung könnten den gesamten Schienenverkehr zwischen Nord- und Südeuropa auf diesem Korridor beeinträchtigen und den Nutzen des Projekts erheblich einschränken. Es ist daher unerlässlich, dass Deutschland seine Verantwortung wahrnimmt und die Zulaufstrecken zügig, effizient und in enger Abstimmung mit Österreich fertigstellt, damit das größte europäische Tunnelprojekt seine volle Wirkung entfalten kann.

Marco Kragulji

*PRO BAHN Bayern: Mitgliederversammlung 2025*

## **Neuer Landesvorsitzender und Satzungsänderung**

Am 11. Oktober fand die alljährliche Mitgliederversammlung des Landesverbands Bayern von PRO BAHN statt. Vor der eigentlichen Versammlung berichteten Carsten Philipp Rohmann (Projektleiter ABS Hanau-Aschaffenburg, DB InfraGO) und Raija Hawly (Stakeholdermanagement, DB InfraGO) über die Machbarkeitsstudien und Vorplanungen zur Ausbaustrecke Hanau-Aschaffenburg und der Kurve Mainaschaff, einer höhenfreien Verbindung der Strecken Darmstadt–Aschaffenburg und Hanau–Aschaffenburg. Anschaulich schilderte Herr Rohmann anhand von zehn Beispielen, was bereits als Grundlage für die Vorplanung, die – sofern eine Finanzierungsfreigabe vorliegt – 2026 beginnen soll, geprüft wurde. Mehr zu dem Projekt unter <https://bauprojekte.deutschebahn.com/p/hanau-aschaffenburg>.

Nach der Begrüßung durch den Landesvorsitzenden Prof. Dr. Lukas Iffländer und dem Bericht des Vorstands mit dem Kassenbericht und dem Bericht der Kassenprüfer wurde der Vorstand – ohne die Stimmen des Vorstands – einstimmig entlastet.

Bei der turnusgemäßen Neuwahl des Vorstands trat der bisherige Landesvorsitzende und stellvertretende Bundesvorsitzende Prof. Dr. Lukas Iffländer nicht mehr an, da sein Lebensmittelpunkt sich nach Dresden verlagert hat. Er will aber Mitglied des PRO BAHN Landesverbands Bayern bleiben und steht auch als Sprecher der Regionalgruppe Niederbayern/Oberpfalz weiterhin zur Verfügung.

Als neuer Landesvorsitzender wird der bisherige stellvertretende Landesvorsitzende Marco Kragulji aus Brannenburg gewählt. Norbert Moy aus Weilheim wurde in seinem Amt als stellvertretender Landesvorsitzender bestätigt. Als weiterer stellvertretender Vorsitzender wurde der bisherige Beisitzer Jörg Lange aus Augsburg gewählt. Der Schatzmeister Timm Kretschmar aus Sachsen bei Ansbach wurde in seinem Amt bestätigt, ebenso die Beisitzer Siegfried Lemmer aus Möhrendorf und Jörg Schäfer aus Neuendettelsau. Kassenprüfer bleiben Christian Maschlone aus Rohr und Karl Ewald aus Höhenkirchen-Siegertsbrunn, Ersatzkassenprüfer wurden Uwe Wiesel aus Bamberg und Wolf Bandemir aus Thalmissing.

Als weiterer Punkt standen Änderungen der Satzung und eine Delegiertenwahlordnung auf der Tagesordnung. Die entsprechenden Anträge von Landesauschuss und Landesvorstand wurden den Mitgliedern vor der Versammlung unter [https://www.pro-bahn.de/bayern/1v\\_2025.htm](https://www.pro-bahn.de/bayern/1v_2025.htm) bekannt gemacht. Die einzelnen Punkte des Antrags zur Änderung der Satzung wurden in der Versammlung erörtert und nach der Diskussion teilweise gegenüber dem Vorschlag im Antrag leicht modifiziert. Eine der Änderungen beinhaltet eine Änderung des Vereinsnamens von „PRO BAHN Landesverband Bayern e.V.“ zu „Fahrgastverband PRO BAHN Landesverband Bayern e.V.“. Außerdem sind keine Mehrfachmitgliedschaften in verschiedenen Landesverbänden mehr möglich und es wurden Regelungen zur Gebietszuordnung von Bezirksgruppen getroffen. Die Satzungsänderungen und die Delegiertenwahlordnung wurden von der Versammlung mit großer Mehrheit angenommen.

Renate Forkel

*Große Verdienste um Bahnhofsteppung Walpertskirchen*

## **Ehrung für PRO BAHN Mitglied Karl Bürger**

Nachdem Mitte der 1980er Jahre der Bahnhofsteppung Walpertskirchen von Fahrplanperiode zu Fahrplanperiode mit immer weniger Zügen bedient wurde und damit der gefürchtete Teufelskreis aus Angebotsreduktion und Fahrgastrückgang

in Gang gekommen war, schien es bis zur endgültigen Stilllegung des Bahnhalts nicht mehr weit zu sein. Schon damals war der zweigleisige Ausbau der Strecke geplant, aber ohne Bahnhof in Walpertskirchen.

Dass es nicht so kam, ist vor allem Karl Bürger zu verdanken, der zusammen mit seinen damaligen Mitstreitern Hans Ruppert und Rudi Sommer im Juli 1989 den PRO BAHN Arbeitskreis Walpertskirchen gegründet hat und sich jahrzehntelang gegen diese fatale Entwicklung einsetzte. Obwohl der Arbeitskreis bereits seit 1990 eng mit der Gemeinde Walpertskirchen zusammenarbeitete und diese in allen diesbezüglichen fachlichen Fragen beraten hat, wurden Karl Bürger und seine Mitstreiter bei ihrem Kampf gegen die Stilllegung des Bahnanschlusses vor allem anfangs oft verlacht und als „net ganz dicht“ hingestellt, auch, weil sich so mancher nicht vorstellen konnte, dass gegen die großmächtige DB irgend etwas auszurichten sei.

Nachdem mit dem Sommerfahrplan 1991 ein trauriger Tiefpunkt bei der Bedienung des Bahnhalts Walpertskirchen erreicht war, legte der Arbeitskreis deshalb am 18. November 1991 eine Ausarbeitung zur Verbesserung des unbefriedigenden Zugangebots vor. Aber erst nach einer detaillierten Ausarbeitung durch Karl Bürger und langen Diskussionen, in der die Realisierbarkeit der weitgehend kostenneutralen Angebotsverbesserungen belegt wurden, wurden zum Sommerfahrplan 1993 jedoch fast alle vorgeschlagenen Verbesserungen von der damaligen Deutschen Bundesbahn umgesetzt. Die weiteren Verbesserungen über den 2-Stunden-Takt ab 2002 bis zur Integration in den MVV in diesem Jahr können auf der Internetseite des AK Walpertskirchen nachgelesen werden (<https://www.probahn-walpertskirchen.de/>).

Doch damit nicht genug: Mit kostenlos verteilten Fahrplankärtchen und der 1997 übernommenen Bahnhofspatenschaft setzte sich Karl Bürger auch weiterhin tatkräftig für „seinen“ Bahnhof ein. Durch die Renovierung des Wartehäuschens, Informationstafeln und Anlegen mehrerer Zierbeete am Bahnsteig schaffte er es, unterstützt durch die Gärtnerei Aust und seine Ehefrau Anna Bürger, den Haltepunkt Walpertskirchen deutlich aufzuwerten und dies durch die Jahre, ja Jahrzehnte weiterzuführen.

Schließlich hat 2003 auf seine Anregung hin die Gemeinde Walpertskirchen unter Bürgermeister Heilmeier in Eigenleistung den Bahnsteig um stolze 38 Meter verlängert, weil die längeren Doppelstockzüge hier sonst nicht mehr gehalten hätten. 2014 konnte er, unterstützt durch den örtlichen Bauhof, eine historische Wärterbude aus Hörlkofen am Walpertskirchener Bahngelände aufstellen und diese detailgetreu als Museumsgebäude einrichten. Mit drei Original-Formsignalen ist ein beeindruckendes Museumsensemble entstanden.

Für seine Verdienste um den Erhalt und den jahrzehntelangen Einsatz um die Aufwertung des Bahnhalts Walpertskirchen hat Karl Bürger nun am 18. Oktober

eine wirklich wohlverdiente Ehrung in Form der Bürgermedaille der Gemeinde Walpertskirchen erhalten.

Der Vorstand von PRO BAHN kann sich der Ehrung von Karl Bürger durch seine Heimatgemeinde nur anschließen und ihm von Herzen für seine treue jahrzehntelange Mitarbeit danken. PRO BAHN-Arbeit ist eben nicht nur „Meckern“, sondern kann auch darin bestehen, mal ganz handfest zuzupacken und den anderen Fahrgästen ein besonderes „Bahnhofs-Erlebnis“ zu verschaffen. Das hat PRO BAHN ein hohes Ansehen verschafft. Karl Bürger ist aber auch unterwegs als Autor von Eisenbahnbüchern, in denen er die Historie der Eisenbahn in der Region mit der Verkehrspolitik sehr pointiert zu verbinden versteht. In seinem jüngsten Werk zum 120-jährigen Jubiläum des Filzenexpress dokumentiert er das Drama und den Kampf um die Wasserburger Altstadtbahn – sehr lesenswert!

Lieber Karl, herzlichen Glückwunsch zu Deiner Auszeichnung, die Du mehr als verdient hast, und auch weiterhin soviel Freude und Ausdauer mit der Eisenbahn!

Norbert Moy

*20. – 22. November 2025*

## **Schienen-Tage in Meiningen**

Die Schienen-Tage fanden von 1983 bis 2019 jedes Jahr im November in Horb am Neckar statt. Vordergründig die Antwort von Eisenbahnbegeisterten auf den „Rückzug aus der Fläche“ der damaligen Bundesbahn, griffen sie auch ein wachsendes gesellschaftliches Bewusstsein für die Umwelt auf. Der Bericht des Club of Rome „Grenzen des Wachstums“ war erst zehn Jahre alt, das Buch „Ein Planet wird geplündert“ von Herbert Gruhl gut fünf Jahre.

Erstmals 2020 fanden die Schienen-Tage nur noch digital statt. Damit entfiel der informelle Dialog zwischen Haupt- und Ehrenamtlichen zu allen Themen rund um die Schiene. Gerade er wurde von vielen Teilnehmern schmerzlich vermisst. Aus ihrem Kreis kam deshalb der Vorschlag, eine erneute Präsenzveranstaltung in der Dampflok Erlebniswelt Meiningen durchzuführen. Einher ging das Angebot, uns dabei zu unterstützen. Das von der Stadt Meiningen betriebene Museum liegt neben dem 1914 als Hauptwerkstätte der Preußischen Staatseisenbahnen gegründeten ehemaligen Ausbesserungswerk der Reichsbahn. Heute ist das Werk ein Kompetenzzentrum für historische Schienenfahrzeuge und über die Grenzen Deutschlands hinaus bekannt.

Das Programm 2025 bietet für informelle Diskussionen Ansatzpunkte und Raum. Es schaut auf ganz Deutschland und darüber hinaus, setzt aber auch lokale Schwerpunkte. Passend zur Lage Meinings im Grenzgebiet zwischen Bayern

und Thüringen beginnt es am Donnerstagnachmittag mit dem Vortrag: „Eisenbahn Schweinfurt-Gerolzhofen – zwischen Lokalposse und Drama“.

Von Anfang an forderten die Schienen-Tage in Horb, zwischen Stuttgart und Zürich, einen integrierten Taktfahrplan (ITF) nach Schweizer Vorbild. Zehn Jahre später war der Allgäu-Schwaben-Takt die erste Realisierung eines ITF in Deutschland. Es sollte weitere dreißig Jahre dauern, bis der Deutschlandtakt wenigstens als Ziel Konsens wurde. Wo stehen wir heute? Dieser Frage widmet sich eine Sitzung am Freitagnachmittag.

Die Digitalisierung steckte bei Gründung der Schienen-Tage noch in den Kinderschuhen, heute manchen in der Kehle. Am Beispiel des European Train Control System ETCS schauen wir am Samstag mit durchaus gemischten Gefühlen auf die Praxis. Über den vielen aktuellen Themen soll das langfristig wichtigste nicht vergessen werden, das die Schienen-Tage von Anfang an begleitete. Bahn und Klima scheint in vielen Beiträgen auf, beispielsweise auch im Vortrag am Freitagvormittag zur Dekarbonisierung des SPNV in Bayern.

Die Organisatoren freuen sich auf zahlreichen Besuch und angeregte Diskussionen. Das gesamte Programm, weitere Informationen sowie die Anmeldung sind im Internet zugänglich über die Seite <https://schienen-tage.de/2025/>.

Rudolf Barth

*Rückblick auf ein interessantes Wochenende*

## **PRO BAHN Facharbeit in Stockach**

Mitte September fand in Stockach eine gemeinsame Tagung zweier Fachauschüsse des Fahrgastverbands PRO BAHN statt. Es trafen sich Interessierte zu den Themen Tarife und Fahrgastrechte sowie touristische Verkehre.

Für mich begann das Wochenende mit einer Anfahrt durchs Allgäu mit Deutschlandticket, einer Pause am Lindauer Inselhafen, und einem kleinen Rundgang durch Stockach. Für die zu diesem Zeitpunkt bereits angereisten Tagungsteilnehmer gab es am Abend ein gemeinsames Essen im Hotelrestaurant. Am Samstagmorgen war Gelegenheit zur Besichtigung einer Elektrofähre in Unteruhldingen, an der ich aber nicht teilnahm. Nach einem Mittagsimbiss begann dann der Vortrags- und Diskussionsteil im Konferenzraum des Hotels.

Die Hauptthemen der Tagung drehten sich um ÖPNV in einer Touristikregion und damit zusammenhängende tarifliche Fragen. Vorgestellt wurden verschiedene Gästekarten rund um den Bodensee und die Zusammenarbeit zwischen Tourismus und den in Baden-Württemberg recht kleinräumigen Verkehrsverbänden. Die überregionale Sicht lieferten Vertreter der Fairtiq AG und eines Instituts für Tourismusforschung.

Zum Abschluss gab es von Frank von Meissner, der als Geschäftsführer der Regionenbahn GmbH mitverantwortlich für die Biberbahn ist, einige Hintergrundinformationen zur sonntäglichen Exkursion. Die Vortragsunterlagen sind für Mitglieder von PRO BAHN auf unserem Cloudserver („ePBI“, zugänglich über den Mitgliederbereich auf der PRO BAHN Webseite) verfügbar.

Am Sonntagmorgen stand dann am Stockacher Bahnhof die Regio-Shuttle-Garnitur der Biberbahn bereit, um mit uns die Strecke der nördlichen Ablachtalbahn zu befahren. Die Ablachtalbahn ist die Bahnstrecke Radolfzell–Mengen, deren Abschnitt nördlich von Stockach als kommunale Eisenbahninfrastruktur betrieben wird, und auf dem neben Güterzügen an Wochenenden Personenzüge unter dem Markennamen Biberbahn verkehren. Der Personenverkehr wird durch die Regionenbahn GmbH im Auftrag und mit Fahrzeugen von DB Regio durchgeführt und durch das Land finanziert. Unterwegs begegneten wir zwar keinem der namensgebenden Biber, konnten aber die in ehrenamtlicher Arbeit neu errichteten Bahnsteige in Krauchenwies und Göggingen anschauen. Der Zielbahnhof der Biberbahn in Mengen ist leider in keinem guten Zustand – Bahnsteigdach abgebaut und Bahnhofsgebäude verschlossen.

Für die Mehrzahl der Exkursionsteilnehmer endete die Veranstaltung mit der Rückfahrt nach Stockach, während ich ab Mengen weiterfuhr, und den Rest des Tages für einem kleinen Ausflug durch Oberschwaben nutzte. Das gab mir unter anderem die Gelegenheit, ab Aulendorf die im Tourismusverkehr betriebene Räuberbahn zu befahren. Da ich meinen Aufenthalt in Stockach privat verlängert hatte, konnte ich dann am Montag noch einen Abstecher nach Zürich machen. Wer mehr dazu erfahren möchte, findet unter <https://kurzlinks.de/suedwest> einen längeren Reisebericht zu meinen Touren rund um Stockach.

Edmund Lauterbach

## Termine anderer Veranstalter

- 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“.
- Do. 20.11. 13:00 Uhr bis Sa. 22.11. 13:30 Uhr; Meiningen, Veranstaltungssaal der Dampfloch Erlebniswelt, Am Flutgraben 2a; **Schienen-Tage 2025**. Info: <https://schienen-tage.de/2025/>.
- Do. 27.11. 19:00 Uhr; Fuchstal-Asch, Restaurant „Zum Blätz“, Am Bahnhof 1; **Arbeitskreis Fuchstalbahn**. Weitere Informationen: <https://www.uip-online.de/arbeitskreis-fuchstalbahn/>.

## 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. 05.11. 19 Uhr; München (Geschäftsstelle) und 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

Sa. 08.11. und So. 09.11. (Anmeldeschluss 02.11.); München; **PRO BAHN Fahrgastsymposium**, Info und Anmeldung: *der Fahrgast* 3/2025, S. 36.

Mi. 19.11. 19 Uhr; München (Geschäftsstelle) und Videokonferenz; **PRO BAHN Treff Oberbayern**; Info/Einwahldaten: oberbayern@pro-bahn.de

Mo.24.11. 19:30 Uhr; Videokonferenz; **PRO BAHN Treff Schwaben**: R. Ohler, DB Fernverkehr: „Neues zum Fahrplanwechsel“; [https://www.pro-bahn.de/bayern/termin\\_zeigen.php?app=aus](https://www.pro-bahn.de/bayern/termin_zeigen.php?app=aus)

Mi. 26.11. ab 19 Uhr; München, Gasthaus „Harlachinger Gartenstadt“, Naupliastraße 2; **Stammtisch**.

Do. 27.11. ab 19 Uhr; Murnau, Restaurant „Lions King“, Am Kreuzfeld 2; **Treffen der Regionalgruppe Oberland**; Info: Norbert Moy (n.moy@bayern.pro-bahn.de)

Mi. 03.12. 19 Uhr; München (Geschäftsstelle)/Videokonferenz; **PRO BAHN Treff Oberbayern**; Info/Einwahldaten: oberbayern@pro-bahn.de

Fr. 05.12. 19 Uhr; Videokonferenz; **PRO BAHN Treff Region München**, Info und Einwahldaten: muenchen@pro-bahn.de

---

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.