

PRO BAHN *Post*

Rundbrief von PRO BAHN Oberbayern

Januar 2026



„Günstig nach Frankfurt“ war Anfang November nicht möglich, da die DB wegen S-Bahn-Sperrung keine Fernfahrkarten ab Unterschleißheim anbot. Der Preis von 17,99 Euro gilt sowieso nur ab München, da das verkorkste Preissystem der DB die Fahrt ab Unterschleißheim 10 Euro teurer macht.

Bild: E. Lauterbach

- Kurznachrichten – Seite 2
- Deutsche Bahn verweigert Fahrkartenkauf – Seite 4
- Vorgaben des Bundes für die DB InfraGO – Seite 5
- Schienen-Tage in Meiningen – Seite 7
- Option für eine S7-Verlängerung bis Penzberg – Seite 9
- Betriebsbeginn beim Alpenbus – Seite 10

Kurznachrichten

BBP-Abo 2026: Letzte Erinnerung für Abonnenten der Papierversion

Die Januar-Ausgabe der PRO BAHN Post wird noch einmal an alle bisherigen Abonnenten der Papierversion geschickt. Falls Sie die Papierversion weiterhin beziehen möchten und noch nicht bezahlt haben sollten, so überweisen Sie bitte bis zum 20. Januar 18 Euro auf unser Konto bei der Sparda-Bank München (IBAN DE83 7009 0500 0003 7207 30, BIC GENODEF1S04). Die elektronische Version ist unter <https://www.pro-bahn.de/oberbayern/ebp/> frei verfügbar.

MVV: Zuwachs und Preiserhöhung am 1. Januar

Am 1. Januar kommen die Landkreise Garmisch-Partenkirchen, Mühldorf, Landshut und die Stadt Landshut zum Münchner Verkehrsverbund MVV hinzu. Netz und Linienpläne gibt es unter <https://www.mvv-muenchen.de/plaene-bahnhofe/plaene/index.html>. Außerdem werden die Fahrpreise erhöht. Außerhalb der M-Zone (München, tlw. Umland) kann es für einige Fahrgäste jedoch durch den neuen Ein-Zonen-Tarif auch etwas günstiger werden. Beim MVV Abo wird das bisherige Modell „10 Monate zahlen, 12 Monate fahren“ durch ein neues System mit einem festen monatlichen Rabatt ersetzt.

Doch wieder ein ICE nach Garmisch

DB Fernverkehr hat zum Fahrplanwechsel die ICE-Verbindungen aus den Metropolen Hamburg und Berlin ins Werdenfelser Land gestrichen, setzt nun aber eine neue umsteigefreie Verbindung mit dem ICE-Zugpaar 1090/1091 von und nach Saarbrücken ein. Ob die angebotene Fahrplanlage (Abfahrt in Saarbrücken um 5:36 Uhr) und die lange Fahrzeit ein Erfolgsmodell werden, darf bezweifelt werden. Die Züge verkehren an Samstagen und Sonntagen.

Fahrplankürzungen auf der Pfaffenwinkelbahn und Paartalbahn

Zugausfälle, Langsamfahrstellen und verpasste Anschlüsse haben das Fahrgastaufkommen der Bahnlinie Weilheim–Schongau massiv reduziert, jetzt hat die Bayerische Eisenbahngesellschaft (BEG) auch noch erste Zugleistungen abbestellt: Zwei Zugpaare zwischen Weilheim und Peißenberg entfallen laut Information der BRB zum Fahrplanwechsel (<https://www.brb.de/de/neuigkeiten/fahrplanwechsel-2026-wieder-gepraegt-von-baumassnahmen>). Ärgerlich ist, dass im MVV-Fahrplanheft für den Landkreis Weilheim-Schongau die gestrichenen Verbindungen um 16:45 und 19:45 Uhr ab Weilheim bzw. um 17:02 und 20:02 Uhr ab Peißenberg noch enthalten sind. Auch zwischen Augsburg und Friedberg entfallen den Informationen der BRB zufolge drei Zugpaare. Weitere Züge entfallen dort wegen der am 7. Februar 2026 beginnenden Generalsanierungen Nürnberg–Regensburg und Regensburg–Passau, da dann der Abschnitt Augsburg Hbf–Hochzoll durch Umleiterverkehr sehr stark belastet sein wird.

ÖPNV in München in Gefahr

Am Mittwoch, dem 17. Dezember entscheidet die Vollversammlung des Münchner Stadtrats über den Haushalt. Wie der Vorlage für die Vollversammlung zu entnehmen ist, plant die Stadt München, 15,8 Millionen Euro zu kürzen. Dies wird bei allen Betriebszweigen (U-Bahn, Tram und Bus) zu deutlichen und für die Bürger schmerzhaften Kürzungen führen. Das ist die größte Kürzung in den letzten Jahrzehnten und ist eher ein Kahlschlag, der ganze Linien gefährden dürfte und nicht lediglich eine vorsichtige Korrektur bei einzelnen Fahrten ohne größere Auswirkungen auf das Gesamtsystem. Leider wird jedoch in der Vorlage nicht beschrieben, welche Kürzungen beim Leistungsangebot deshalb erfolgen sollen. Zudem wurden entgegen dem bisher üblichen Vorgehen die Bezirksausschüsse und Verbände nicht angehört. Wenn man sich jetzt nicht einmal mehr das bestehende Angebot leisten kann, wie will dann die Stadt glaubwürdig vermitteln, dass sie eine Olympiabewerbung mit viel neuer Infrastruktur und dem dort dann nötigen Angebot stemmen wird?

BEG-Ranking Betriebsqualität

Die Bayerische Eisenbahngesellschaft (BEG) hat ein Ranking der Betriebsqualität der bayerischen Regional- und S-Bahn-Netze im Jahr 2024 veröffentlicht (<https://beg.bahnland-bayern.de/de/aufgaben/qualitaet/ranking-betriebsqualitaet>). Im landesweiten Durchschnitt kommen die bewerteten bayerischen Regionalverkehrsnetze dabei auf einen Wert von 92,2 von 100 Punkten. Diese auf den ersten Blick erstaunlich guten Werte kommen dadurch zustande, dass beim Kriterium „Zugfahrquote“ ausschließlich kurzfristige Zugausfälle berücksichtigt wurden, langfristig geplante Ausfälle – in erster Linie aufgrund von Baustellen – hier jedoch nicht einfließen. Das ist zwar sinnvoll, um die Betriebsqualität der einzelnen Betreiber vergleichbar zu machen, die diese Ausfälle nicht zu verantworten haben, trifft aber nicht immer das Empfinden der Fahrgäste. Auch der Aussage der BEG „Sie (die Baustellen) werden frühzeitig angekündigt ...“ kann man nicht immer so zustimmen. Mehr zu dem Ranking mit Links zu den Ergebnissen im Detail gibt es unter <https://beg.bahnland-bayern.de/de/aufgaben/kontrollieren/qualitaet-durch-kontrolle>.

Gotteszell-Viechtach nun im Dauerbetrieb

Zum Fahrplanwechsel am 14. Dezember fand der Übergang der Linie RB 38 Gotteszell-Viechtach vom Probe- in den Dauerbetrieb statt. Das Betriebskonzept der RB 38 ändert sich im Dauerbetrieb nicht. Allerdings entfallen die ersten beiden Züge am Morgen montags bis freitags.

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.

Verlust der Fahrgastrechte durch Bauarbeiten

Deutsche Bahn verweigert Fahrkartenkauf

Wenn man in einem Ort mit einem Bahnhof oder Haltepunkt wohnt, geht man eigentlich davon aus, dass man für einen beliebigen Tag auch eine Fahrkarte zu einem Zielbahnhof irgendwo in Deutschland erwerben kann. Auch wenn die DB die Preisgestaltung inzwischen sehr wild gestaltet hat (siehe <https://kurzlinks.de/vorlauf>), ist das normalerweise auch dann möglich, wenn der erste Teil der Reise aus einer S-Bahn-Fahrt zum Münchner Hauptbahnhof besteht, um dort in einen Fernzug umzusteigen. Ebenso sollte es für einen durchgehenden Fahrpreis kein Problem sein, wenn es irgendwo auf der Strecke eine Baustelle mit Umleitung oder gar SEV gibt.

Leider ist der voranstehende Satz zu Recht im Konjunktiv gehalten. Anfang November war der S-Bahn-Verkehr in München zehn Tage lang stark eingeschränkt. Die S1 fuhr von außen kommend nur bis Moosach. Zur Weiterfahrt wurde auf städtische Verkehrsmittel der MVG verwiesen. Der Weg zum Hauptbahnhof erfordert dann meist ein Umsteigen zur U2 in Feldmoching. Da diese Linie am Wochenende auch unterbrochen war, empfahlen die Auskunftsmedien zeitweise eine Trambahnfahrt von Moosach zum Hauptbahnhof.

Eine Folge der Unterbrechung der S1 war, dass es beispielsweise ab Unterschleißheim keine durchgehenden Fahrkarten zu Zielen des DB-Fernverkehrs gab. Wer nach Berlin, Hamburg, Köln oder Frankfurt wollte, musste zusätzlich zur DB-Fahrkarte einen MVV-Fahrschein für die Fahrt zum Hauptbahnhof kaufen, sofern kein Deutschlandticket vorhanden war. Beides (MVV- oder Deutschlandticket) hat aber zur Folge, dass große Probleme entstehen, wenn Fahrgäste wegen S-Bahn-, U-Bahn- oder Tramverspätung den gebuchten Fernzug ab München verpassen. Mit einem durchgehenden Ticket ab Unterschleißheim können sie einfach in den nächsten ICE Richtung Ziel einsteigen und verlieren Zeit, aber kein Geld.

Wenn aber ein Sparpreisticket nur ab München Hbf erworben werden kann, so verfällt das komplett, falls der Zug verpasst wird – selbst wenn die Ursache dafür bei der S-Bahn der DB liegt. Es muss dann zusätzlich ein teures Flexpreisticket gekauft werden, was dreistellige Mehrkosten pro Person zur Folge haben kann. Ein völlig unmöglicher Zustand. Wird die Fahrkarte sehr früh gebucht, kann es sein, dass die Baustelle noch nicht ins DB-Auskunftssystem eingepflegt ist. Dann sind zunächst durchgehende Fahrscheine erhältlich, z.B. von Unterschleißheim nach Köln. Ist die Strecke am Reisetag unterbrochen, muss aber trotzdem in die U-Bahn umgestiegen werden. Auch in dem Fall gibt es Probleme, wenn wegen Verspätung oder Ausfall der entsprechenden U-Bahn-Fahrt der Anschlusszug verpasst wird, da die Fahrgastrechte nicht über das System Eisenbahn hinausgehen.

Ob von der DB in den genannten Fällen nachträglich Kulanz gewährt würde, ist unbekannt. Aber Einzelfallentscheidungen helfen Fahrgästen, die zu Recht vorab wissen wollen, ob ihre Reise durch Fahrgastrechte abgesichert ist, nicht viel weiter. Ähnliche Fälle von S-Bahn-Unterbrechungen mit Verweis auf den städtischen Nahverkehr gibt es nicht nur bei der S1, sondern auch laufend an anderen Stellen in München, beispielsweise zwischen Giesing und Ostbahnhof. Die Hoffnung, dass spätestens nach Schilderung des Problems von verantwortlicher Seite eine rechtssichere und fahrgastfreundliche Lösung angestrebt würde, erwies sich als falsch.

Auf Nachfrage antwortete die Deutsche Bahn, dass ihre Entscheidung, Fahrkarten nur fahrplanbasiert zu verkaufen (also nur anhand der im Buchungssystem hinterlegten Eisenbahn-Verbindungen), eine rechtliche Situation geschaffen hat, deren Konsequenzen der Fahrgast zu tragen hat. Das ebenfalls angefragte und als nationale Durchsetzungsstelle für Fahrgastrechte agierende Eisenbahn-Bundesamt erklärte sich für nicht zuständig. Ob es über das Bundesverkehrsministerium und einige kontaktierte Abgeordnete zu einer politischen Lösung kommt, bleibt abzuwarten. Das ist allerdings ein eher langwieriger Weg. Alles könnte viel einfacher sein, wenn die DB nicht auf ihrer kundenfeindlichen Verweigerungshaltung beharren würde.

Edmund Lauterbach

Der Infraplan reicht nicht

Vorgaben des Bundes für die DB InfraGO

Schon die frühere Bundesregierung hatte erkannt, dass eine rein betriebswirtschaftliche Steuerung der bundeseigenen Bahninfrastruktur mit Renditezielen und der Mittelbereitstellung für Investitionen für Ausbau und Sanierung nicht ausreicht, insbesondere wegen des im Infrastrukturbereich fehlenden Wettbewerbs. Auf die naheliegende Lösung, die damals neue InfraGO nicht als Aktiengesellschaft (AG), sondern z.B. als GmbH zu organisieren, die einen direkten Durchgriff des Eigentümers auf die Geschäftsführung erlaubt, ist man leider nicht gekommen. Stattdessen war geplant, die Steuerung über einen sogenannten Infraplan und weitere Vorgaben vorzunehmen. Hierzu kam die damalige Regierung jedoch nicht mehr.

Der neue Bundesverkehrsminister Schnieder hat nun seine Strategie am 22.9.25 in Form einer „Agenda für zufriedene Kunden ...“ vorgestellt. Das Papier, das sonst durchaus positive Aspekte enthält, ist in der Frage der Vorgaben für die DB InfraGO wenig ambitioniert. So will er offensichtlich bei der Organisation als AG bleiben und nur deren interne Organisation anpassen, z.B. alle kundenrelevanten Aufgaben in einem Ressort „Bahnhöfe und Kunden“ bündeln. Der Infraplan

soll „... mit aggregierten Steuerungskennzahlen konkrete Zeit-, Qualitäts- und Mengenziele ... vorgeben“. Detaillierte Vorgaben für „zufriedene Kunden“ plant er offenbar kaum. Es gibt aber eine Ausnahme: Der DB Navigator soll von DB Fernverkehr zur InfraGO wechseln. Dies könnte ein erster wichtiger Schritt sein, den gesamten Vertrieb betreiberneutral für alle EVU in die InfraGO zu überführen, was in einigen Nachbarländern bereits praktiziert wird.

Im Folgenden als erster Denkanstoß ein paar Ideen, welche Vorgaben für die DB InfraGO von PRO BAHN und anderen Fahrgastvertretern für zufriedene Fahrgäste gefordert werden könnten, ohne Anspruch auf Vollständigkeit:

- Vollsperrungen zweigleisiger Strecken nur nachts und an Wochenenden.
- Bei geplanten Bauarbeiten sind die Baufahrpläne, auch für Ersatz- und Umleitungsverkehre, mindestens drei Monate vor Baubeginn fertigzustellen und zu veröffentlichen.
- Kundenorientierte, umfassende und Betreiber-übergreifende rechtzeitige Information bei Störungen und Baustellen, sowohl digital als auch analog über Papier bzw. am Bahnhof auch als Durchsagen.
- Stellwerke sind so zu planen, dass sie stufenweise und ohne Vollsperrung des gesamten Bahnhofs in Betrieb genommen werden können.
- Bau neuer oberirdischer Bahnsteige so, dass sie auch ohne Aufzüge stufenfrei erreichbar sind. Wenn ein Aufzug vorhanden ist, kann dies auch über steilere Rampen mit maximal 12 Prozent Steigung erfolgen.
- Schnee muss grundsätzlich vor dem ersten Zug geräumt sein.
- Sicherstellen, dass Rollstuhlfahrer auch bei defektem Aufzug zum Zug kommen, z.B. über gesicherte Bohlenüberwege oder andere Maßnahmen.
- Oberirdische Bahnsteige in Orten mit mehr als 50.000 Einwohnern und unterirdische Bahnsteige müssen unter anderem mit Rolltreppen erschlossen werden.
- Bahnhöfe in Orten mit mehr als 10.000 Einwohnern müssen mit WC ausgestattet sein.
- Aufstellen von Wartezeitregeln und Sicherstellen von Anschlüssen, auch zwischen verschiedenen Verkehrsunternehmen.
- Zugkreuzungen und Überholungen außerhalb von Knotenbahnhöfen schlank planen und auch bei eingleisigen Strecken durch sogenannte Betriebsfahrpläne ermöglichen, dass Züge bei Verspätung von kreuzenden und entgegenkommenden Zügen sofort weiterfahren können, so dass sich Verspätungen nicht oder nur wenig auf kreuzende oder zu überholende Züge übertragen.

- Lärmschutzwände dürfen nicht höher als 1,5m sein.
- Bahnhofsschilder müssen zumindest teilweise quer zur Fahrtrichtung und mit so großer Schrift ausgeführt werden, dass sie auch aus vorbeifahrenden Zügen gelesen werden können.
- Übernahme des gesamten Vertriebs durch die DB InfraGO, nicht nur des Navigators.
- Auch das Kursbuch sollte in die InfraGO verschoben werden. Neben der schon vorhandenen digitalen Ausgabe sollte auch wieder ein gedrucktes Kursbuch vertrieben werden.

Diese Liste ließe sich noch erheblich erweitern. Selbstverständlich sind alle Punkte im Detail zu diskutieren und hierbei alle Beteiligten einzubeziehen. Ebenso ist vor der abschließenden Festlegung ggf. eine Abschätzung der entstehenden Mehrkosten erforderlich.

Nicht aufgenommen ist das große Thema der Rückbauten von Anlagen, da hier bereits der Gesetzgeber Vorgaben gemacht hat. Allerdings wurden diese Vorgaben kürzlich abgeschwächt (<https://www.bundestag.de/dokumente/textarchiv/2025/kw26-de-eisenbahngesetz-1084790>). Hier sollte zumindest teilweise die Rückkehr zur ursprünglichen Regelung gefordert werden.

Andreas Schulz

Schienen-Tage in Meiningen

Als dauerhafte Nachfolgeveranstaltung zu den Horber Schienen-Tagen könnten sich die Schienen-Tage in Meiningen etablieren, die dort heuer vom 20. bis 22. November stattfanden. Organisatoren waren, wie schon bei den Horber Schienen-Tagen, Rudolf und Andreas Barth, sowie Jörg Brill und Göran Glauer.

Veranstaltungsort war die Dampflokomotive Erlebniswelt Meiningen, die einen ansprechenden Raum mit Bestuhlung und großem Bildschirm zur Verfügung stellte. Das Catering für das Mittagessen war gut organisiert; die Cafeteria war den ganzen Tag über geöffnet.

Das Programm über drei Tage war erstaunlich umfangreich und deckte eine große Bandbreite von Interessen ab. Die Vorträge waren alle von hoher Qualität und im Anspruch vielleicht noch höher als von den Horber Schienen-Tagen her gewohnt. Von den mehr als 60 Teilnehmern waren bei allen Vorträgen zwischen 40 und 50 Personen anwesend.

Zu Beginn zeigte Konrad Schliephake in einer Bilderschau die rasante Bahnentwicklung im arabischen Raum (wo Geld keine entscheidende Rolle spielt).

Anschließend berichtete er über die Bemühungen zur Reaktivierung der Bahnstrecke Schweinfurt–Kitzingen für den Personenverkehr, die von lokalen Interessenten auch mit unfairen Mitteln torpediert wird. Die Aussichten dort sind unsicher, weil der Freistaat Bayern nicht dahintersteht.

Die Schwierigkeiten bei der Infrastruktur-Finanzierung von Nicht-Bundeseigenen Bahnen (NE-Bahnen) wurden am Beispiel der Ilztalbahn dargestellt; hier sehen sich Bund und Freistaat nur in Sonderfällen zuständig. Der Ehrenvorsitzende von PRO BAHN, Karl-Peter Naumann, demonstrierte an vielen guten und auch negativen Beispielen, dass sich die Kommunen mehr um die Verknüpfung Bahn – Bus kümmern müssen. Matthias Lieb ist seit 2023 als Qualitätsanwalt für das Baden-Württembergische Verkehrsministerium im Einsatz und hat die gesamte Palette von Infrastrukturmängeln bis Zugtoiletten im Fokus. Er steht dazu mit Behörden und EVU in Kontakt.

Göran Glauer berichtete vom Einsatz von Wasserstoff-Triebwagen auf der Heidekrautbahn bei Berlin. Die Antriebsart wurde deshalb gewählt, weil die Strecke keinen Bahnhof mit Oberleitung aufweist (die Muttergesellschaft Niederbarnimer Eisenbahn betreibt auch Akkutriebwagen). Die Erfahrungen mit diesen Fahrzeugen sind besser als in einigen anderen Netzen.

Werner Schreiner, der sich seit Jahren mit dem grenzüberschreitenden Verkehr zwischen Deutschland und Frankreich befasst, berichtete über Probleme mit der Zulassung der dafür vorgesehenen Regiolis-Triebwagen. Die unterschiedliche ETCS-Ausrüstung sowohl für Deutschland als auch für Frankreich ist derzeit das Hauptproblem. Uwe Höft stellte die unterschiedlichen Verladetechniken für die mehrheitlich nicht-kranbaren Sattelaufleger vor, mit denen mehr LKW-Ladungen auf die Schiene gebracht werden sollen.

Florian Liese vom Bayerischen Verkehrsministerium brachte eine recht optimistische Vorschau auf die Elektrifizierungsvorhaben in Bayern, deren Realisierung teilweise weit in der Zukunft liegen dürfte. Prof. Urs Kramer, der PRO BAHN Oberbayern bei der Wasserburger Altstadtbahn rechtlich vertreten hat, referierte über die Stufen der Stilllegung bis zur Entwidmung von Bahnstrecken. In Anbetracht der aktuellen Rechtslage muss bereits die Stilllegung einer Strecke unbedingt verhindert werden. Über die neuere Entwicklung beim Deutschlandtakt sprachen Hans Leister und Karl-Peter Naumann; Holger Busche zeigte am Beispiel von Schleswig-Holstein, wie sich dieser mit einigen zusätzlichen Regionalbahnstrecken vollständig verwirklichen ließe.

Beim Schwerpunkt ETCS wurde von Ingo Dewald und Victoria Rössler die unbefriedigende Situation in Deutschland (derzeit auf weniger als 2000 Kilometer) dargestellt. Peter Reinhard erläuterte den Stopp beim Digitalen Knoten Stuttgart und Juan Simón-Muzás zeigte die Probleme mit ETCS in grenzüberschreitenden Tunneln auf.

Peter Westenberger von den GÜTERBAHNEN stellte die Schwierigkeiten des Güterverkehrs bei unserem stark ausgelasteten Bahnnetz dar. Es bräuchte Entlastung in den Knoten. Er bezweifelte, dass sich die zumeist kleinen Hersteller der verschiedenen Verladetechniken am Markt durchsetzen können. Die Zukunft des Einzelwagenverkehrs sieht er pessimistisch. Werner Weigand schlüsselte u.a. den Einfluss der verschiedenen Ursachen auf die Verspätungshäufigkeit der Bahn auf und wies auf die Unterfinanzierung der Infrastruktur hin. Stefan Bennemann zeigte am Beispiel von Abellio, wie ein Eisenbahnverkehrsunternehmen beim SPNV wirtschaftlich scheitern kann.

Wie auch schon in der Vergangenheit in Horb wurden auch Arbeiten aus dem Hochschulbereich vorgestellt. Elisabeth Decker berichtete über Optimierungsmöglichkeiten beim Rad-Schiene-System; Benjamin Schultz zeigte, wie mit einem Mobilitätsmanagement die Zustimmung der Bürger beim Stadtbahnprojekt Kiel erreicht wurde und Andreas Deutkens stellte ein Bewertungstool für neue Antriebstechnologien auf nicht-elektrifizierten Strecken dar, das in Zukunft frei verfügbar sein soll.

An beiden Abenden trafen sich die Teilnehmer in Lokalen mit mediterranem Angebot, um die bei Bahnfreunden üblichen Themen zu diskutieren. Insgesamt zeigte sich Meiningen als gemütliche Kleinstadt. Für Meiningen als Tagungsort sprechen auch das gute Angebot an Übernachtungsmöglichkeiten und die angemessenen Hotelpreise. Der Bahnhof wird ausschließlich von der Südthüringen-Bahn und deren Muttergesellschaft Erfurter Bahn bedient.

Günther Polz

Man kann ja einmal träumen . . .

Option für eine S7-Verlängerung bis Penzberg

Auch wenn uns zur Zeit die Verzögerungen bei der Verlängerung der S7 nach Geretsried und die Probleme auf der Kochelseebahn beschäftigen, möchte ich doch die Vision eines Lückenschlusses zwischen den beiden Bahnlinien vorstellen. Meine Vision ist eine Bahnstrecke von Wolfratshausen nach Penzberg mit Erschließung der Firma Roche. Dafür sehe ich mehrere Varianten, die jeweils ihre Vor- und Nachteile haben:

Variante 1: Zwischen Gelting und Quarzbichl (bis kurz vor der Loisach) entlang der alten Isartalbahn. Vor der Loisach geht es weiter unterhalb von Penzberg-Nantesbuch zum Gewerbegebiet im Nonnenwald. Hier befindet sich mit der Firma Roche der größte Arbeitgeber der Region. Von dort geht es weiter über die frühere Bahnlinie zum Penzberger Personenbahnhof.

Variante 2: Die S7 wird über Geretsried hinaus verlängert. Danach geht es wei-

ter über Königsdorf. Von dort geht es auf dem möglichst direktem Weg nach Penzberg-Nantesbuch. Kurz vor Penzberg-Nantesbuch würde die Strecke dann die Loisach überqueren und unterhalb von Penzberg-Nantesbuch zum Nonnenwald führen. Von dortaus geht es wieder die frühere Bahnlinie entlang zum Penzberger Personenbahnhof.

Variante 3: Die S7 wird über Geretsried hinaus verlängert. Danach geht es weiter über Königsdorf. Von Königsdorf gibt es eine Kurve nach Beuerberg. In der Nähe von Beuerberg würde die Strecke dann auf die Trasse der früheren Isartalbahn nach Quarzbichl einbiegen und anschließend dem Verlauf von Variante 1 folgen.

Ich favorisiere Variante 2. Diese würde die Verkehrsbedürfnisse innerhalb der Region abdecken und würde Penzberg mit Geretsried und Wolfratshausen schnell verbinden. Vielleicht könnte man sogar von Penzberg bis in den Süden von München gegenüber der heutigen Verbindung Zeit sparen. Direkt angebunden an diese Verbindung wäre der größte Arbeitgeber im Loisachtal. Damit wäre dieser Lückenschluss eine große Aufwertung des ÖPNV in der Region.

Eine andere, hier nicht diskutierte Möglichkeit wäre, die S7 über Königsdorf nach Tölz zu verlängern. Für Penzberg spricht allerdings die Anbindung von Roche. Dadurch hat Penzberg 3290 Einpendler mehr als Bad Tölz. Bad Tölz hat zwar 1131 Auspendler mehr als Penzberg, insgesamt ergeben sich für Penzberg jedoch 2159 Pendelbewegungen mit dem Umland mehr als für Bad Tölz. Am Ende wären vielleicht sogar beide Varianten sinnvoll. Leider zeigt die reale Verkehrspolitik, dass sie nicht einmal die Verlängerung der S7 nach Geretsried schafft.

Florian Pieper

Betriebsbeginn beim Alpenbus

Nach jahrelangem Warten und vielen Diskussionen hat nun der Alpenbus endlich den Betrieb aufgenommen. Erstmals einer größeren Öffentlichkeit bekannt gemacht wurde dieser, als 2018 der damals neue Ministerpräsident Markus Söder in seiner ersten Regierungserklärung verkündet hat, dass eine Regio-Busverbindung im Stundentakt entlang der Alpenkette entstehen solle. Damals wurde eine Buslinie Weilheim–Miesbach genannt, später sogar bis Rosenheim verlängert – zumindest im Konzept.

Seither gab es viele Diskussionen um die Finanzierung und Streckenführung und nun ist es endlich soweit: Seit dem 14. Dezember verkehrt im Voralpenland ein System aus drei Express-Buslinien, die Murnau, Penzberg, Bad Tölz, Gmund, Miesbach, Bad Feilnbach und Rosenheim verbinden und so eine Querverbindung zwischen mehreren Bahnstrecken herstellen.

Die Linie X990 verkehrt von Murnau nach Bad Tölz, die Linie X830 von Bad Tölz bis Rosenheim und die Linie X831 von Bad Tölz nach Miesbach, bzw. Gmund, d.h. bei einer Busfahrt von Murnau nach Rosenheim muss in Bad Tölz umgestiegen werden. Die Busse fahren täglich im Stundentakt und es gilt der MVV-Tarif. Fahrpläne und die Streckenführung können unter <https://www.mvv-muenchen.de/mobilitaetsangebote/alpenbus/index.html> abgerufen werden.

Renate Forkel

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 Abonnen-tenverwaltung 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. 07.01. 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. 14.01. 19:00 Uhr; Schongau, Restaurant „Hatay“, Burggener Str. 8; **Arbeitskreis Fuchstalbahn**. Weitere Informationen: <https://www.uip-online.de/arbeitskreis-fuchstalbahn/>.

Di. 20.01. 18:30 Uhr; München, TU München, Vorhoelzer Forum (Raum 5166), Arcisstr. 21; **Vortrag** in der Reihe „Öffentliche Mobilität in der Transformation der Stadt“: Dr. J. Horlemann, Fraunhofer-Institut für System- und Innovationsforschung: „Alte Methoden, neue Ziele? Wie wir die Bewertung von ÖPNV-Infrastrukturprojekten neu ausrichten können“; Veranstalter: MVG und TU München; Info: <https://www.mos.ed.tum.de/sv/veranstaltungen/oeffentliches-kolloquium-von-tum-und-mvg/>.

Auskünfte zu Vorträgen 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.

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

Di. 30.12. ab 19 Uhr; München, Restaurant „Mykonos“, Kiefern Gartenstraße 5 (geänderter Treffpunkt); **Stammtisch**.

Mi. 07.01. 19 Uhr; München (Geschäftsstelle)/Videokonferenz; **PRO BAHN Treff Oberbayern**; Info und Einwahldaten: oberbayern@pro-bahn.de

Fr. 09.01. 19 Uhr (eine Woche später als üblich); Videokonferenz; **PRO BAHN Treff Region München**, Info/Einwahldaten: muenchen@pro-bahn.de

Sa. 17.01. 13:30 Uhr; Röthenbach/Allgäu, Bahnhof, Eisenbahnwaggon d. Modellbahnfreunde; **Treffen der Regionalgruppen Allgäu/Bodensee**; Info: https://www.pro-bahn.de/bayern/termin_show_one.php?id=2748&app=aus, Info: J. Vögele, Tel. 0171/4885149

Mi. 21.01. 19 Uhr; München (Geschäftsstelle) und Videokonferenz; **PRO BAHN Treff Oberbayern**; Info/Einwahldaten: oberbayern@pro-bahn.de

Mo.26.01. 19:30 Uhr; Videokonferenz; **PRO BAHN Treff Schwaben**: https://www.pro-bahn.de/bayern/termin_zeigen.php?app=aus

Mi. 28.01. ab 19 Uhr; München, „Restaurante Portugal“, Friedenstraße 26a (geänderter Treffpunkt); **Stammtisch**.

Do. 29.01. 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)

Mi. 04.02. 19 Uhr; München (Geschäftsstelle)/Videokonferenz; **PRO BAHN Treff Oberbayern**; Info/Einwahldaten: oberbayern@pro-bahn.de

Fr. 06.02. 19 Uhr; Videokonferenz; **PRO BAHN Treff Region München**, Info und Einwahldaten: muenchen@pro-bahn.de

- Bitte beachten Sie die Terminänderung beim PRO BAHN Treff Region München im Januar und die Änderungen beim Stammtisch in München.

**Das PRO BAHN-Post-Team wünscht allen Lesern
ein gutes Neues Jahr 2026!**
