

PRO BAHN *Post*

Rundbrief von PRO BAHN Oberbayern

Februar 2026



Weil die Innbrücke bei Jettenbach nicht mehr befahrbar war, mussten die Fahrgäste der Inntalbahn Rosenheim–Mühldorf sie sechs Jahre lang zu Fuß überqueren – „Komfort“ boten ein Kofferkuli und die Holzverkleidung der Brücke. Aber auch heute ist das Schienennetz in einem besorgniserregenden Zustand. Bild vom Haltepunkt Innbrücke Süd im Februar 1985: M. Wiegner

- Kurznachrichten – *Seite 2*
- DB InfraGo unter Druck – *Seite 3*
- Viel Geld für komplizierte Tarife – *Seite 5*
- 150 Jahre Bahnstrecke Mühldorf–Rosenheim – *Seite 7*
- 160 Jahre Bahn von Tutzing nach Peißenberg – *Seite 8*
- Zugstreichungen in Bayern heftiger als angenommen – *Seite 9*
- Zusätzliche Rettungszeichen in U-Bahnhöfen – *Seite 9*

Kurznachrichten

Eröffnung erster Teilabschnitt der Tram-Westtangente

Die seit einiger Zeit im Bau befindliche Tram-Westtangente wird abschnittsweise in mehreren Schritten eröffnet. Der erste Teilabschnitt von der Agnes-Bernauer-Straße bis zur Ammerseestraße soll am 28. Februar 2026 eröffnet werden. Dieser Termin und Weiteres zur Tram-Westtangente kann der Projektseite der Münchner Verkehrsgesellschaft MVG unter <https://westtangente.mvg.de/projekt.html> entnommen werden. Näheres zur Eröffnung der Teilstrecke wird von der MVG voraussichtlich im Februar mitgeteilt. Die weiteren Streckenabschnitte der Westtangente sollen erst 2028 in Betrieb genommen werden, sofern der Zeitplan eingehalten werden kann.

Bundestagsanfragen zu Bahnprojekten

Mitte Januar hat der Berliner Tagesspiegel über fehlendes Geld für Bahnprojekte berichtet. Das offizielle Dokument des Bundestages mit den Antworten zum „Umsetzungsstand der Bahnprojekte des Bedarfsplans Schiene“ kann unter <https://dserver.bundestag.de/btd/21/035/2103591.pdf> nachgelesen werden. In der Antwort auf Frage 13 wird u.a. die fehlende Finanzierung für den Ausbau München–Mühldorf–Freilassing genannt. Dem Eindruck, dass die fehlende finanzielle Deckung den Bahnausbau in Deutschland insgesamt verzögert, kann man sich nicht entziehen. Zwei weitere Kleine Anfragen drehen sich um bayerische Projekte. Während die Bundesregierung zu „Elektrifizierungsquote und Ausbauvorhaben“ Auskunft gibt (<https://dserver.bundestag.de/btd/21/035/2103595.pdf>), hält das Bundesverkehrsministerium Angaben zum „Zustand von Bahnanlagen“ für zu vertraulich, also nicht für die Öffentlichkeit geeignet (<https://dserver.bundestag.de/btd/21/035/2103581.pdf>).

... und zur zweiten Personenquerung am Münchner Hauptbahnhof

Sehr dünn fällt auch die Antwort der Bundesregierung auf die Kleine Anfrage der Grünen Fraktion zum aktuellen Stand der zweiten Personenquerung am Münchner Hauptbahnhof aus (<https://dserver.bundestag.de/btd/21/034/2103459.pdf>). Zuvor hatte PRO BAHN in einer Pressemitteilung auf den 10-jährigen Stillstand hingewiesen. Ein Bericht des Münchner Merkur zeigt auf, dass Bund und Deutsche Bahn von sich aus gar nichts unternommen haben, und dass die 2021 abgeschlossene Vorplanung vom Freistaat Bayern bezahlt wurde, der sich jetzt aber nicht mehr in der Verantwortung sieht (<https://www.merkur.de/-94116088.html>).

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

Westbahn, BRB und MVV warnen vor dem Kollaps des Schienennetzes

DB InfraGo unter Druck

Unter dem Titel „Neujahrswünsche zu den Baumaßnahmen an die DB InfraGo“ hatten Arnulf Schuchmann von der bayerischen Regiobahn (BRB) und Thomas Posch, Geschäftsführer der „Westbahn“, am 21. Januar zur Pressekonferenz eingeladen. Die Tatsache, dass man zur Überbringung der Neujahrswünsche die Öffentlichkeit einbezog, ließ erwarten, dass hier nicht nur Nettigkeiten ausgetauscht wurden.

Baumaßnahmen dürfen keine „Überraschungseier“ mehr sein, lautet der erste Wunsch: Mehr Vorlauf und dann Planungssicherheit für Verkehrsunternehmen und Fahrgäste. Kritisiert wurde auch das „Zuständigkeits-Pingpong“, unterlegt mit zahlreichen Beispielen aus dem Bahn-Alltag. Für Westbahn-Geschäftsführer Thomas Posch fühlt sich die Fahrt von Salzburg aus dem Netz der ÖBB über die bayerische Grenze an wie eine Reise in die „Steinzeit“: unbesetzte Stellwerke, Fehlleitungen und Störungen sind im deutschen Bahnnetz an der Tagesordnung, ein planmäßiger Verkehr eher die Ausnahme. Nur 65 Prozent der Züge fahren pünktlich, oft wird die Pünktlichkeit nur durch vorzeitiges Wenden am Ostbahnhof erreicht, erklärte BRB-Chef Schuchmann. Aber mit der Folge von Anschlussversäumnissen für die Fahrgäste.

Die Eisenbahner fordern die Aufhebung der Dispositionsrichtlinie, die schnelle Züge des Fernverkehrs gegenüber dem Nahverkehr bevorzuge. Stattdessen wären eine Harmonisierung der Geschwindigkeiten für mehr Kapazität und ein Kapazitätsmanagement notwendig, da die Strecke nach Salzburg schon jetzt als „teilweise überlastete Strecke“ geführt wird. Doch die Bundesnetzagentur lasse beliebig viele Trassenbestellungen bis zur theoretischen Kapazitätsgrenze zu. In der Praxis führt das aber angesichts vieler Störungen regelmäßig zum Chaos.

Es hängt aber nicht nur am fehlenden Geld, wie beide Bahnmanager betonten, viele Probleme ließen sich bei klarer Verantwortung, besserer Kommunikation und Abstimmung vermeiden. Die Fahrgastinformation ist für Posch und Schuchmann ein „Drama“: Weil Fahrplandaten nur zweimal pro Woche in das System eingespielt werden können, ist angesichts vieler kurzfristiger Änderungen keine zuverlässige Information der Kunden möglich. Die Unternehmen versuchen das über zusätzliche Infos in den eigenen Apps auszugleichen. Die BRB fordert daher, die Fahrgastinfo müsse völlig neu aufgezogen werden, vor allem schneller, flexibler und verlässlicher.

Einen breiten Raum nahmen auch die kommenden Generalsanierungen ein. Schon in diesem Jahr werden täglich 80 bis 120 Umleiter-Züge zusätzlich zwischen Salzburg und München unterwegs sein, was zu massiven Ausdünnungen im Nahverkehr führen wird. Auf Kritik stoßen aber vor allem die Vollsperrungen

in 2027 und 2028, die die DB InfraGo „ohne Sinn und Verstand“ auch gegen Meinungen innerhalb der InfraGo durchsetzen will. Vorschläge der Verkehrsunternehmen für einen zeitweisen eingleisigen Betrieb werden abgeblockt oder oft gar nicht beantwortet. Viele Infrastrukturkomponenten an der Strecke sind weniger als 20 Jahre alt und müssten gar nicht erneuert werden. Offenbar ist aber das Finanzierungskonzept an eine Durchführung mittels fünfmonatiger Vollsperrung gekoppelt.

Ernsthafte Bedenken bestehen auch beim Ersatzkonzept: Die DB InfraGo organisiert die Busse, aber einen direkten Kommunikationskanal zur Abstimmung zwischen BRB und den Busbetreibern soll es nicht geben. Dennoch soll die BRB Fahrgastbeschwerden zum Schienenersatzverkehr beantworten – Verantwortung ohne Einfluss? Der Rosenheimer Bahnhofsvorplatz wird für zwei Jahre zum Busknoten – die BRB bezweifelt aber, ob sich der Verkehr mit bis 40 Bussen gleichzeitig dort abwickeln lässt.

In einem Bericht der Süddeutschen Zeitung reagiert die DB InfraGo eher schmalplippig auf die Kritik ihrer Kunden, verteidigt das Konzept der Generalsanierungen und verweist wie schon oft darauf, dass im laufenden Jahr vier Milliarden Euro für die Bahninfrastruktur ausgegeben werden. Immer noch bleibt der Eindruck, dass der DB-Konzern – und auch der Bund als Eigentümer – zu einer ehrlichen und schonungslosen Bestandsaufnahme noch nicht bereit ist, die Deutungshoheit für sich beansprucht und die Alternativlosigkeit seiner Lösungen betont.

Fast gleichzeitig haben die Verbundlandkreise und -städte im MVV am 20. Januar ihr Positionspapier zum Schienenpersonennahverkehr an Staatsminister Bernreiter übergeben (<https://kurzlinks.de/puqk>, <https://www.merkur.de/-94136855.html>). Auch sie warnen in aller Deutlichkeit vor den Folgen, wenn das Schienennetz im Raum München nicht kurzfristig und umfassend saniert wird. Mit dem Heilsversprechen, der zweite S-Bahn-Tunnel würde die Bahn-Probleme rund um München lösen, lassen sich die Landräte angesichts der Realisierungszeiträume kaum noch vertrösten. Schon sollen einzelne Haltepunkte nicht mehr angefahren werden, um die Zeitverluste aufgrund von Langsamfahrstellen wettzumachen. „Bei den Entscheidungsträgern sollte ein mutiger und entschlossener Einsatz für eine planvolle und nachhaltige Entwicklung gemeinwohlorientierter Infrastruktur erfolgen. Diese muss künftig bei der politischen Entscheidungsfindung oberste Priorität haben“, stellt das Positionspapier fest.

Ob das laute Rufen aus Südbayern auch in Berlin gehört wird? Bislang sind keine Reaktionen bekannt.

Norbert Moy

Das Deutschland-Ticket macht es einfacher

Viel Geld für komplizierte Tarife

Ein großes Zugangshemmnis für Neukunden der Bahn ist die in Deutschland extrem unübersichtliche und zersplitterte Tarif-, Vertriebs- und Verbundlandschaft. Die Bundesregierung hat dies erkannt und mit dem Deutschland-Ticket ein sehr einfaches, preisgünstiges und leicht verständliches Tarifangebot geschaffen. Jetzt wurde es mittelfristig bis 2030 gesichert. Bei etwa 14 Millionen Kunden ist zu erwarten, dass es auch darüber hinaus längerfristig Bestand haben wird.

Umso unverständlicher ist, dass Bayern neben der anteiligen Mitfinanzierung des Deutschland-Tickets immer noch große Summen in die Schaffung bzw. Erweiterung komplizierter Verbundtarife investiert. So gab der Freistaat laut Haushaltsplan 9 für 2026/27 allein in den Jahren 2023 bis 2025 für „... Untersuchungen zur Ausweitung von Verbundstrukturen“ 10,3 Millionen Euro aus. Ferner wurden die Erweiterungen des VGN (Verkehrsverbund Großraum Nürnberg) und des MVV in 2024 mit 28,2 Millionen Euro bzw. 34,4 Millionen Euro vom Freistaat gefördert (Pressemitteilungen des Bayerischen Staatsministeriums für Wohnen, Bau und Verkehr vom 1.3.2024 bzw. 6.3.2024). Dazu kommen noch die kleineren Verbünde. Es ist zu vermuten, dass ein nennenswerter Teil dieser Summen für die Entwicklung neuer Wabentarife und die Finanzierung der hierfür erforderlichen aufwendigen und teuren Automaten verwendet wurden bzw. noch werden. Gleichzeitig fehlt nach Aussagen unseres Ministers das Geld für den im Koalitionsvertrag der neuen Bundesregierung versprochenen Ausgleich der inflationsbedingten Mehrkosten für das Deutschland-Ticket.

Nachdem praktisch der gesamte Zeitkartenbereich durch das Deutschland-Ticket abgedeckt ist, fehlt nur noch wenig, um sich im Tarifbereich vollständig von komplizierten und unübersichtlichen Lösungen zu verabschieden. Dazu kommt, dass es günstige Einzelfahrscheine für längere Fahrten mit dem Bayern-Ticket ebenfalls bereits gibt. Auf die fehlende Gültigkeit werktags vor 9 Uhr könnte man verzichten. Sie wurde seinerzeit eingeführt, weil man befürchtete, dass man mit einem günstigen Sondertarif Fahrgäste in überfüllte Berufsverkehrszüge lockt. Nachdem das Bayern-Ticket je nach Gruppengröße 34,00 bis 14,80 Euro pro Person kostet, wird man es aber eher weniger morgens stadteinwärts nutzen, sondern vor allem für längere Fahrten, die in der Regel morgens stadtauswärts in meist nicht überfüllten Zügen starten.

Ziel sollte sein, für die wenigen darüber hinaus noch nötigen Tickets, insbesondere für Kurzstrecken, ähnlich einfache Lösungen zu finden, wie für das Deutschland-Ticket. Beschränkte man beispielsweise die Gültigkeit von Kurzstrecken-Tickets zeitlich, etwa auf 30, 60 und 120 Minuten, wären nur noch ganz wenige Zonen für Tages-Tickets erforderlich, sofern man nicht ganz auf Tages-Tickets für Kurzstrecken verzichtet. Für die Radmitnahme könnte man

als Ersatz für das komplizierte Basti(R) nach dem Vorbild Baden-Württembergs werktags ab 9 Uhr und am Wochenende ganztägig Freifahrt gewähren. In besonders stark nachgefragten Relationen im Ausflugsverkehr müssten dazu, ebenfalls nach baden-württembergischen Vorbild, besondere Radzüge, ggf. von privaten Fahrzeugvermietern, eingesetzt werden. Dann wäre nur noch ein Mitnahme-Ticket für die Zeit vor 9 Uhr nötig, wozu z.B. auch eines der Kurzstrecken-Tickets mit genutzt werden könnte. Eine solche oder ähnliche Lösung würde nicht nur alle klassischen Verbundtarife und den geplanten Landestarif überflüssig machen, sondern auch den Vertrieb massiv vereinfachen. Die wenigen Tarifstufen könnten auch über Kioske, Einfachst-Automaten oder auch das Zug- und Buspersonal kostengünstig verkauft werden.

Zu diskutieren wäre noch, auf welcher Ebene man die Kurzstrecken-Tickets ansiedelt. Formalrechtlich müssen nach dem Allgemeinen Eisenbahngesetz (AEG), §12, die Eisenbahnverkehrsunternehmen die Tarife aufstellen und genehmigen lassen. Im Nahverkehr entscheiden aber aufgrund von Verbund- und Verkehrsverträgen defacto die Verbundorgane bzw. Aufgabenträger. Lässt man alles unverändert, machen es die Verbünde, was aber nur Sinn macht, wenn man regional unterschiedliche Kurzstrecken-Tickets haben möchte, was wiederum eine Komplizierung bedeutet. Sinnvoller erscheint daher die Ansiedelung auf Landesebene analog dem Bayern-Ticket. Der geplante Landestarif könnte hierbei den institutionellen Rahmen darstellen (<https://www.stmb.bayern.de/med/pressemitteilungen/pressearchiv/2021/220/index.php>). Optimal erscheint eine deutschlandweite Lösung. Das Quer-durchs-Land-Ticket und alle Länder-tickets müssten dann, wie das Deutschland-Ticket, flächendeckend im gesamten ÖPNV gelten. Die dafür nötige Organisation gibt es mit dem Deutschlandtarif-verbund (DTV) bereits.

Die Frage ist, was wird dann aus den Verbänden? Die Süddeutsche Zeitung titelte am 13.11.2025: „Wer braucht noch den MVV?“. Die Antwort unseres Ministers war, dass es dadurch für Fahrgäste, die nur ab und an fahren, einfacher würde. Das ist zwar nicht falsch, verkennt aber, dass Verbünde weitere wichtige Aufgaben wahrnehmen. Hierzu gehören zum Beispiel die lokale Werbung, Einnahmeaufteilungen und insbesondere die Verkehrsplanung, die gerade in Bayern außerhalb der Verbünde im Busbereich und bei der Abstimmung Zug/Bus derzeit oft zu kurz kommt. In Bayern haben die Regionalen Planungsverbände, im Gegensatz zu Baden-Württemberg, fast kein hauptamtliches Fachpersonal für die Verkehrsplanung. Diese Lücke könnten die Verbünde sinnvoll schließen. Landkreisgrenzen überschreitende und bayernweit flächendeckende für den ÖPNV zuständige Organisationen mit Fachpersonal sind damit auch bei stark vereinfachten Tarifen unverzichtbar. Die Frage ist allenfalls, ob eine andere Bezeichnung zweckmäßiger wäre, wenn der Tarif nicht mehr im Vordergrund steht.

Andreas Schulz

Buchneuerscheinung

150 Jahre Bahnstrecke Mühldorf–Rosenheim

Am 1. Mai 1876 wurde die Inntalbahn Mühldorf–Rosenheim eröffnet. Aus Anlass des 150-jährigen Jubiläums der Eröffnung hat Karl Bürger, Verfasser mehrerer eisenbahnhistorischer Bücher und PRO BAHN Mitglied, seine neueste Publikation dieser Strecke gewidmet.

Gebaut wurde die Inntalbahn als Teil einer Nord-Süd-Transversale für den Kohletransport von den nordböhmischen Abbaugebieten nach Italien. Dadurch versprach man sich hohe Rentabilität sowohl in der Ministerialbürokratie des Königreichs Bayern als auch bei den Staatseisenbahnen. Doch die in sie gesetzten Erwartungen erfüllten sich nicht, und das galt umso mehr für die nördliche Fortsetzung Mühldorf–Plattling, die noch von der kgl. priv. Actiengesellschaft der Bayerischen Ostbahnen (B.O.B.) geplant und gebaut wurde.

Eine gewisse Bedeutung hatte die Strecke Mühldorf–Rosenheim nur während der letzten Kriegsjahre, als sie schwere Züge befuhren, weil die Schieneninfrastruktur im Bahnknoten München durch die Bombardierungen zum Teil unbrauchbar geworden war. Mit der Massenmotorisierung wurde die Strecke vollends zu einer regionalen, eher unbedeutenden Bahnverbindung und war in den 1980er Jahren von der Stilllegung bedroht, da man bei der Deutschen Bundesbahn die Kosten für die Unterhaltung der beiden großen Innbrücken einsparen wollte. Die Strecke wurde nur deswegen nicht stillgelegt, weil sie im Kalten Krieg militärstrategischen Status hatte.

All dies wird in der neuen Publikation von Karl Bürger detailliert dargestellt. Die insgesamt 59 Seiten umfassende Broschüre im Format DIN A4 enthält 126 historische Bilder, 94 davon in Farbe. Viele der zahlreichen historischen Bilder sind dabei auch eine kleine Hommage an die roten Schienenbusse, die über drei Jahrzehnte den Betrieb auf der Strecke geprägt haben.

Natürlich wird auch die sechs Jahre währende Kuriosität des Fußmarsches der Fahrgäste über die Jettenbacher Innbrücke dokumentiert, ebenso wie der gesamte Niedergang der Strecke aufgrund unterlassener Investitionen bis zu ihrer Renaissance nach dem Neubau der Innbrücken und der Attelbrücke.

Wie die vorangegangenen neun Publikationen von Karl Bürger ist auch diese nicht nur für Eisenbahnfans interessant, sondern auch für alle, die sich für Zeitgeschichte und Verkehrspolitik interessieren. Trotz ihres Umfangs und der umfangreichen Bebilderung kostet die Broschüre „150 Jahre Mühldorf–Rosenheim“ nur 16,90 Euro und kann beim Autor (E-Mail an karl-buerger@t-online.de oder telefonisch unter 08122/3597) oder über den Buchhandel bestellt werden.

Renate Forkel

160 Jahre Bahn von Tutzing nach Peißenberg

Nach sechsmonatiger Bauzeit wurde am 21. Mai 1854 die Bahnlinie nach Starnberg eröffnet und zum 1. Januar 1862 vom Staat übernommen. Im Mai 1863 wurde der Vertrag zum Weiterbau der Strecke von Starnberg bis Peißenberg-Nord abgeschlossen. Dabei spielte das damalige Pechkohlebergwerk in Peißenberg und der Wunsch der Stadt Weilheim nach einem Anschluss an das Bahnnetz eine Rolle. Der Streckenabschnitt von Starnberg nach Tutzing wurde am 1. Juli 1865 eröffnet.

In diesem Artikel wird in erster Linie die Strecke zwischen Tutzing und Peißenberg über Weilheim behandelt, welche am 1. Februar 1866 eröffnet wurde. Diese zweigte schon damals von der Strecke nach Penzberg ab. Damals wurden auch die Bahnhöfe Diemendorf und Wilzhofen eröffnet. Im Bahnhof Diemendorf im Ort Kampberg waren Zugbegegnungen möglich, weil dieser damals zweigleisig ausgelegt war. In Wilzhofen liegt das zweite Gleis bis heute. Seit dem 15. Mai 1879 zweigt die Strecke nach Murnau ab. Die Verlängerung zum heutigen Bahnhof Peißenberg am damaligen Pechkohlebergwerk kam am 1. August 1875. Am 30. Juni 1898 wurde die Abzweigung nach Dießen eröffnet. Schongau war ab dem 11. Januar 1917 auf der Schiene erreichbar.

Die Bahnhöfe Diemendorf und Wilzhofen werden seit 1984 nicht mehr bedient. Seitdem kämpfen wir für eine Wiedereröffnung des Bahnhofs in Wilzhofen. Im Jahre 1996 wurde das zweite Gleis in Diemendorf abgebaut, wogegen PRO BAHN damals einen Brief mit Fragen an die damalige DB Netz AG verfasst hat. Die Antwort auf diesen Brief klingt aus heutiger Sicht wie blanker Hohn, als die DB schrieb, wer sage denn, dass es in Zukunft Verspätungen geben würde. Schließlich war die Strecke schon damals verspätungsanfällig, auch wegen verspäteter Übergaben aus dem Ausland. Ein Halbstundentakt in der Hauptverkehrszeit war damals zumindest in Planung, auch wenn die DB schrieb, dass keine zusätzlichen Züge zu erwarten seien und man daher weniger Gleise brauche.

Zum heutigen Zustand der Strecke ist zu sagen, dass im Abschnitt zwischen Weilheim und Tutzing die Infrastruktur fehlt, um einen angemessenen Betrieb für das heutige Fahrgastaufkommen zu gewährleisten. Die Strecke zwischen Peißenberg und Weilheim ist in einem katastrophalen Zustand. Daher kann heute teilweise nur mit 20 km/h gefahren werden. Besserung wird für dieses Jahr versprochen.

Zur Sanierung des Bahndamms soll die Strecke im kommenden Sommer zwanzig Wochen gesperrt werden. Die Erfahrung mit Bauarbeiten im Werdenfels zeigt, dass für danach zwar Hoffnung auf eine dauerhafte Verbesserung besteht, allerdings nicht klar ist, ob alle Arbeiten zur Verbesserung während der Sperrung durchgeführt und danach abgeschlossen sein werden. Ich gehe allerdings nicht von einer Verschlechterung nach der Sperrung wegen der Arbeiten aus und hof-

fe, dass es dann nicht mehr regelmäßig zu kurzfristigen infrastrukturbedingten Sperrungen kommt.

Florian Pieper

Zugstreichungen in Bayern heftiger als zunächst angenommen

Erst nach und nach wird das Ausmaß deutlich, mit dem die BEG beim letzten Fahrplanwechsel am 14. Dezember 2025 Züge gestrichen hat. Es dürfte sich um mehrere Hunderttausend Zugkilometer pro Jahr handeln, häufig um Verstärkerzüge in den Randlagen des Berufsverkehrs. In der Presseerklärung (<https://kurzlinks.de/muxd>) wurde dies deutlich harmloser dargestellt. Dies passt so gar nicht zu den stark gestiegenen Fahrgastzahlen (<https://beg.bahnland-bayern.de/de/pressemitteilungen/Neues-Allzeit-Hoch-bei-SPNV-Nachfrage-im-Freistaat>), auch wenn die eingesparten Gelder an anderer Stelle wieder eingesetzt werden, insbesondere zur Erweiterung der Kapazitäten stark besetzter Züge, z.B. beim RE5 nach Salzburg und dem RE80 nach Würzburg.

Besonders ärgerlich ist, dass man ausgerechnet bei den für die Fahrgäste besonders wichtigen Zugleistungen spart, während bei anderen Projekten des Freistaats großzügig finanziert wird. Z.B. werden teure, nicht geförderte Akku-Züge beschafft, statt nachfragestärkere Linien mit 90 Prozent Invest-Förderung des Bundes zu elektrifizieren (PRO BAHN Post 1/2025), oder es werden kurzfristig 90 neue XXL-Triebzüge für die S-Bahn München beschafft (PRO BAHN Post 10/2025), die erst mit der 2. Stammstrecke in frühestens 10 bis 12 Jahren benötigt werden, oder es wird die Entwicklung komplizierter neuer Wabentarife gefördert, die im Zeitalter des Deutschland-Tickets nicht nötig wären (siehe Beitrag in diesem Heft).

Andreas Schulz

Zusätzliche Rettungszeichen in U-Bahnhöfen

Bei der MVG werden schon seit mehreren Monaten weniger oder kürzere Fahrten durchgeführt als im Fahrplan stehen: Die U7 verkehrt meistens nur ab/bis Sendlinger Tor, bei der U4 ist der 5-Minuten-Takt eingeschränkt und bei der Tram 28 fallen in nennenswertem Umfang Fahrten aus. In der Pressemeldung zum Fahrplanwechsel im Dezember 2025 wurde erklärt, dass Verbesserungen beim Bus angesichts der finanziellen Situation kompensiert werden müssen, und es daher bei anderen Linien zu dünneren Takten kommt.

In dieser Situation werden U-Bahn­höfe mit zusätzli­chen Hinwei­sen auf Flucht­wege („Rettungs­zei­chen“) aus­ge­stat­tet. Im Lau­fe der Jahr­zehnte sind davon schon immer mehr ange­bracht worden. Auf Mittel­bahn­stei­gen mit Auf­gän­gen an den Bahn­stei­gen reicht es nicht mehr, wenn Rettungs­zei­chen an den Bahn­stei­gen ange­bracht sind, jetzt sind wei­tere Rettungs­zei­chen in Zwi­schen­ab­snit­ten nötig. Und sie sol­len jetzt hinter­leuch­tet sein. Im U-Bahn­hof Inns­brucker Ring sieht das so aus:



Auch ich möchte nicht in einem U-Bahn­hof verbrennen oder ersticken. Das ist aller­dings auch in über vier Jahr­zehnten U-Bahn­nutzung nicht geschehen, auch nicht in Jah­ren, in denen es noch wesent­lich weniger Rettungs­zei­chen und Brandschutzvor­rich­tungen gab. Und bei mehreren Millionen anderen Fahrgästen auch nicht. Es gab schon mehrere Fälle von Rauchent­wick­lung in unterirdischen Per­so­nen­ver­kehrs­an­la­gen, bei denen auch Bahn­höfe geräumt wurden. Zum Bei­spiel wurden im Januar 2014 die U-Bahn­höfe Münchener Frei­heit und Gise­la­stra­ße bei einer umfangrei­chen Rauchent­wick­lung geräumt. Mir ist aller­dings nicht bekannt, dass das ein­facher oder mit weniger Schäd­en mög­lich ge­we­sen wäre, wenn es mehr Rettungs­zei­chen gegeben hätte.

Typischerweise heißt es, Maß­nah­men wie wei­tere Rettungs­zei­chen können Leben retten. Attraktiver öffentlicher Ver­kehr kann auch Leben retten, zum Bei­spiel durch weniger Unfälle und auch weniger Luftverschmutzung. Die anfangs ge­nannten Ein­sch­rän­kungen tra­gen nicht zu einem attraktiven öffent­lichen Ver­kehr bei.

Schon vor dem Jahreswech­sel war anzunehmen, dass es auch dieses Mal Tote und Verletzte durch Feuerwerk geben wird. Das wurde dann auch im Januar be­rich­tet. Und Schäd­en durch die erhöhte Feinstaubbelastung, die in München mit $1458 \mu\text{g}/\text{m}^3$ besonders hoch aus­fiel, sind da noch gar nicht berück­sich­tigt. Es gab eine Petition, die ein Böllerverbot fordert, und von mehr als drei Millionen Men­schen unter­stützt wurde. Gab es auch eine Petition für mehr Rettungs­zei­chen? Ein Böllerverbot kam für die Politik trotz aller Gefahren nicht infrage, aber es wird Geld für immer mehr und mit der Hinter­leuch­tung auch aufwen-

digere Rettungszeichen ausgegeben, obwohl der dadurch eventuell vermiedene Schaden viel geringer ist. Man fragt sich schon, wie in der Politik Prioritäten gesetzt werden.

Thomas Groetschel

Das PRO BAHN Post-Archiv

Das Archiv der PRO BAHN-Post umfasst die Ausgaben seit November 2004. Unter https://www.pro-bahn.de/bayern/pbp_archiv.htm findet man die Titel der Beiträge mit Links zu den PDF-Files der PRO BAHN Post-Hefte, in denen der jeweilige Artikel erschienen ist.

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

Mo.09.02. 19:00 Uhr; Schwabniederhofen, Gasthof Janser, Burgstr. 2; **Infoveranstaltung** zur Reaktivierung der Fuchstalbahn mit N. Moy (PRO BAHN) und H. Baumann, I. Schreiber-Buhl (AK Fuchstalbahn). Weitere Informationen: Bürgerliste Altenstadt, Tel. 0151-64088452 u. 0177-1654244.

Mi. 25.02. 19:00 Uhr; Hohenfurch, Restaurant „Zeus“, Hauptplatz 2; **Arbeitskreis Fuchstalbahn**. Weitere Informationen: <https://www.uip-online.de/arbeitskreis-fuchstalbahn/>.

Mi. 04.03. 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“.

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.

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

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

Mi. 18.02. 19 Uhr; München (Geschäftsstelle) und Videokonferenz; **PRO BAHN Treff Oberbayern**; Info/Einwahldaten: oberbayern@pro-bahn.de

Mo.23.02. 19:30 Uhr; Videokonferenz; **PRO BAHN Treff Schwaben**: J. Kuhfuß, Leitung DB Lightgate, S-Bahn Hamburg GmbH: „Auslastungserfassung und Information über aktuelle Fahrzeugbelegung“; https://www.pro-bahn.de/bayern/termin_zeigen.php?app=aus

Mi. 25.02. ab 19 Uhr; München, „Restaurante Portugal“, Friedenstraße 26a (geänderter Treffpunkt); **Stammtisch**.

Do. 26.02. ab 19 Uhr; Penzberg, Restaurant „Sangeet“, Friedrich-Ebert-Straße 5; **Treffen der Regionalgruppe Oberland**; Info: Norbert Moy (n.moy@bayern.pro-bahn.de)

Mi. 04.03. 19 Uhr; München (Geschäftsstelle)/Videokonferenz; **PRO BAHN Treff Oberbayern**; Info und Einwahldaten: oberbayern@pro-bahn.de

Fr. 06.03. 19 Uhr; Videokonferenz; **PRO BAHN Treff Region München**, Info und Einwahldaten: muenchen@pro-bahn.de

- **Bitte beachten Sie den gegenüber dem vorherigen Stammtisch geänderten Treffpunkt beim Stammtisch in München.**

Überlassen Sie die Zukunft des Bahnverkehrs
nicht der Autolobby!

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