

PRO BAHN *Post*

Rundbrief von PRO BAHN Oberbayern

März 2026



Am 28. Februar wird der erste Teilabschnitt der Tram-Westtangente von der Agnes-Bernauer-Straße bis zur Ammerseestraße eröffnet. Als erstes Straßenbahnfahrzeug befuhr der Fahrdraktkontrollwagen 2942 die Abzweigstellen der neuen Strecke zum Bestandsnetz der Linien 18 und 19. Bild: Frederik Buchleitner (<https://www.tramreport.de/>)

- Kurznachrichten – Seite 2
- Streik und andere Erschwernisse – Seite 3
- Baustellen im Werdenfels und fast überall – Seite 5
- Aufregung um die ABS 38 – Seite 7
- Wie pünktlich ist die S-Bahn München wirklich? – Seite 8
- PRO BAHN – viel gefragt – Seite 10

Kurznachrichten

Eröffnung des ersten Teilabschnitts der Tram-Westtangente

Am 28. Februar wird der erste Teilabschnitt der Tram-Westtangente von der Agnes-Bernauer-Straße bis zur Ammerseestraße eröffnet. Aus diesem Anlass findet am 28. Februar nach den Eröffnungsreden durch die politische Prominenz von 11:30 bis 15 Uhr am Laimer Anger an der Agnes-Bernauer-Straße ein Bürgerfest statt (<https://westtangente.mvg.de/>). PRO BAHN ist mit einem Infostand vertreten. Ab dem 28. Februar wird die Relation Gondrellplatz–Laim–Pasing dann von der neuen Tramlinie 14 bedient, den Fahrplan gibt es unter https://efa.mvv-muenchen.de/ttb2/mvv_22014___H_s26_1.pdf.

Bezirksversammlung PRO BAHN Oberbayern am 11. April

Die diesjährige Mitgliederversammlung des PRO BAHN Bezirksverbands Oberbayern findet am 11. April in München statt. Der genaue Ort steht noch nicht fest und wird in der schriftlichen Einladung an die Mitglieder und unter https://www.pro-bahn.de/bayern/termin_zeigen.php?app=obb bekanntgegeben. Als Referenten für den Gastvortrag konnten wir Herrn Josef Niedermaier, Landrat des Landkreises Bad Tölz-Wolfratshausen und Vorsitzender des Planungsverbands Region Oberland, gewinnen. Der Vortrag beginnt um 11 Uhr, die eigentliche Mitgliederversammlung findet am Nachmittag statt.

Reaktivierungsaktion der Romantischen Schiene und der Hesselbergbahn

Am 3. Mai soll im Bereich Nördlingen, Wassertrüdingen und Wilburgstetten eine Sonderfahrt stattfinden. Ziel der Aktion ist es, die Reaktivierungsbemühungen der Romantischen Schiene und der Hesselbergbahn voranzubringen. Zur Finanzierung der Sonderfahrt wurde durch PRO BAHN Bayern und regionale Initiativen ein Crowdfunding gestartet. Informationen zum Projekt gibt es unter <https://www.viele-schaffen-mehr.de/projekte/sonderzugf>.

Fragebogen zu Problemen durch Generalsanierung

Der Verbraucherzentrale Bundesverband (vzbv) sucht nach Erfahrungen mit Bahnfahrten während der Generalsanierungen der DB. Mittels eines kleinen Fragebogens werden Bahnreisende gebeten, mitzuteilen, ob sie von Verspätungen, Zugausfällen, Verkürzungen des Zuglaufs, Problemen mit Ersatzverkehr oder sonstigen Problemen betroffen waren. Den Fragebogen gibt es unter <https://kurzlinks.de/myph>. Der Fahrgastverband PRO BAHN ist Mitglied beim vzbv und hofft auf eine rege Teilnahme an der Befragung.

Bahnanschluss Flughafen München – neuer Rückschlag

In der Politik wird öfter mal der fehlende Fernbahnanschluss des Münchner Flughafens thematisiert. In welchem Jahrzehnt dieser – wahrscheinlich zusammen mit einer Neubaustrecke nach Ingolstadt – realisiert werden könnte, ist völlig

offen. Leider verläuft nicht einmal die Verbesserung des S-Bahn-Anschlusses nach Plan. Wie Mitte Februar bekannt wurde, kann der neue Wendebahnhof Schwaigerloh nicht angefahren werden, weil durch die Zeitverzögerungen bei Planung und Bau des Bahnhofs der Tunnel unter Terminal 2 nicht mehr den Sicherheitsvorschriften entspricht (<https://kurzlinks.de/cov8>). Der Status bei dem scheinbar nie fertig werdenden Überwerfungsbauwerk Flughafen West, einem Bestandteil des Projekts „Erdinger Ringschluss“, ist unbekannt. Die seit Jahrzehnten geplante Durchbindung vom Flughafen nach Erding (<https://www.bahnausbau-muenchen.de/projekt.html?PID=37>) ist dann wohl eher ein Thema für die nächste Generation.

Eisenbahner:in mit Herz oder Lieblingsbusfahrer:in

Noch bis zum 17. März kann man bei der Aktion „Eisenbahner:in mit Herz“ der Allianz pro Schiene seine Stimme für einen der Kandidaten abgeben (<https://www.allianz-pro-schiene.de/wettbewerbe/eisenbahner-mit-herz/die-nominierten/>). Bei dem vom Fahrgastverband PRO BAHN initiierten Wettbewerb zur Wahl der Lieblingsbusfahrer:in oder des Lieblingsbusfahrers kann man bis zum 31. Mai Vorschläge einreichen, z.B. über ein Online-Formular unter <https://www.lieblingsbusfahrer:in.de/lb/10058054-10058054>.

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.

Streik und andere Erschwernisse

Am 2. und 11. Februar wurden die Verkehrsmittel der Münchner Verkehrsgesellschaft MVG bestreikt. Am ersten Streiktag gelang es nach Angaben der MVG, alle Buslinien mit meist ausgedünntem Fahrplankontakt sowie die Tramlinie 20 verkehren zu lassen. U-Bahnen fuhren keine. Am 11. Februar fand dann abends ein Pokalspiel in Fröttmaning statt, was die MVG dazu veranlasste, alles zu mobilisieren, um die Linie U6 nicht nur wie angekündigt ab 17.30 Uhr, sondern schon ab 10 Uhr zwischen Marienplatz und Fröttmaning fahren zu lassen. Neben der Tram 20 konnte dieses Mal auch die Linie 25 verkehren, und im Busbereich konnte ein etwas dichter Fahrplan angeboten werden. Der Fußballeinsatz der U6 stieß nicht überall auf Verständnis, da zurecht die Frage gestellt wurde, was möglich wäre, wenn die Bedürfnisse der Pendler zu vergleichbaren Anstrengungen geführt hätten. Fazit insbesondere des zweiten Streiktags: Viele Fahrgäste fühlten sich als Geschädigte, und die Gewerkschaft war wohl auch nicht ganz zufrieden, da von Streikbrechern geredet wurde.

Gründe für Unzufriedenheit gab es aus Sicht der Fahrgäste aber auch durch unerwünschte Nebeneffekte des Streiks. Der MVG gelang es an beiden Streikta-

gen, einen Fahrplan der Verbindungen zu erstellen, die absehbar als Mindestangebot verkehren würden. Dieser Fahrplan war in den Fahrplanauskunftssystemen und Apps von MVG, MVV und der BEG („Moby“) abrufbar. In die Online-Auskunftssysteme der Deutschen Bahn AG wurden diese Änderungen jedoch nicht übertragen. Ergebnis war, dass alle, die an den Streiktagen eine DB-App nutzten, lauter Verbindungen angezeigt bekamen, die in Realität nicht fahrbar waren.

Als zusätzliche Erschwernis kam am 11. Februar dazu, dass die S-Bahn-Stammstrecke ab 22.20 Uhr nur eingeschränkt bedient wurde; im Westteil führen nur SEV-Busse. Die DB-Fahrplanauskunft verwies aber in den meisten Fällen nicht auf Verbindungen mit SEV, sondern beispielsweise auf die nicht fahrende Tram 19 oder auf Umsteigen am Laimer Platz zur nicht verkehrenden Linie U5. Auch die in Moosach und am Heimeranplatz beginnenden S-Bahn-Linien S1 und S2 waren wegen fehlender U-Bahnen nur sehr umständlich zu erreichen. Das bereits erwähnte Fußballspiel endete gegen 22.30 Uhr. Da die DB im Gegensatz zur MVG darauf keine Rücksicht nahm, war der Abreiseverkehr Richtung Pasing und ins westliche Umland wegen der Stammstreckensperrung stark behindert. Die falschen Auskünfte in den DB-Systemen dürften dabei für zusätzliche Verwirrung gesorgt haben.

Die DB hat zu verstehen gegeben, dass MVV und MVG dafür verantwortlich sind, dass die geänderten Fahrpläne nicht ans DB-System gesendet wurden. Von außen betrachtet weisen die immer wieder vorkommenden Probleme bei der Übertragung von Fahrplandaten zwischen verschiedenen Systemen und Verkehrsunternehmen allerdings auf schwerwiegende Fehler und falsche Prioritäten in der gesamten ÖPNV-Branche hin. Wenn es um Belange der Fahrgäste geht, war das Interesse wohl nie groß genug, um in all den Jahren, seit digitale Auskunftsmidien existieren, die entsprechenden Prozesse zu optimieren und zu automatisieren.

Während versucht wurde, die Mobilität der Fußballfans trotz Streik nicht zu sehr einzuschränken, wurde es einer anderen Gruppe von Menschen noch etwas schwerer gemacht, halbwegs mobil zu bleiben. Alle, die wegen Rollstuhl, Kinderwagen, Rollator oder weil sie allgemein schlecht zu Fuß sind, einen Aufzug zu den Bahnsteigen nutzen möchten oder müssen, stießen an einigen Stellen auf zusätzliche Probleme. Da die U-Bahnsteige wegen des Streiks gesperrt wurden (außer bei oben erwähnter U6 am 11. Februar), hatte die MVG an den Streiktagen alle Aufzüge zu diesen Bahnsteigen abgeschaltet.

Es gibt allerdings in München einige Gemeinschaftsanlagen mit U- und S-Bahnhof. Dazu gehören neben Marienplatz, Karlsplatz und Hauptbahnhof auch Moosach, Giesing, Feldmoching oder Trudering. An einigen Stellen wie in Giesing oder Feldmoching führen die Aufzüge zum U-Bahnsteig auch zum S-Bahnsteig. Auch bei diesen Aufzügen sah sich die MVG nicht in der Lage, sie

an den Streiktagen in Betrieb zu halten. Das führte beispielsweise in Feldmoching dazu, dass die S-Bahn stadteinwärts mittels einer Rampe erreichbar war, bei der Rückfahrt aus der Innenstadt der Mittelbahnsteig aber für Betroffene zur Falle werden konnte.

Aber auch wenn der S-Bahnsteig über einen von der U-Bahn getrennten Aufzug erreichbar ist, heißt das noch nicht, dass ein barrierefreier Zugang möglich war. So sind in Moosach und Trudering die Aufzüge zur U-Bahn zugleich auch wichtig für die Erreichbarkeit des Sperrengeschosses von der Oberfläche aus. In Moosach ist das der Aufzug am Bahnhofsvorplatz in der Bunzlauer Straße und in Trudering am Busbahnhof. Ist der Weg ins Sperrengeschoss und zu den dortigen Aufzügen für Betroffene wie Rollstuhlfahrer versperrt oder nicht auffindbar, so ist der barrierefreie Zugang insgesamt nicht sichergestellt.

Barrierefreiheit darf nicht nur Etikett sein, mit dem man sich schmückt. Wer Aufzüge betreibt, hat auch die Verantwortung dafür, dass sie ihren Zweck erfüllen, auch wenn der Zweck das Erreichen von Verkehrsmitteln eines anderen Unternehmens ist. Die MVG wurde dringend aufgefordert, bei künftigen Streiks die Erreichbarkeit der S-Bahnsteige sicherzustellen. Die Stadt München und ihre Behindertenbeauftragte wurden ebenfalls informiert. Die Zusage, dass die MVG ihr Verhalten ändert, oder ein anderes positives Ergebnis ist bisher aber nicht in Sicht.

Edmund Lauterbach

Baustellen im Werdenfels und fast überall

In diesem Jahr dürfte es wohl kaum einen Fahrgast in Oberbayern geben, der nicht in irgendeiner Form von Sperrungen oder Zugausfällen aufgrund von Baustellen oder Umleiter-Zügen betroffen ist. Insbesondere die Generalsanierung Nürnberg–Regensburg wirkt sich durch die weiträumigen Umleiterverkehre im Fern- und Güterverkehr flächendeckend auf den Nahverkehr auf der Schiene aus.

Auch das Allgäu ist kurzfristig zum Sanierungsfall geworden, der seit 7. Februar geltende Sonderfahrplan verlängert die Reisezeiten erheblich. In diesem Zusammenhang wurden auch die Abfahrten in München vieler Züge Richtung Garmisch und Kochel um einige Minuten vorverlegt. Die Kommunikation dazu war sehr „sparsam“, viele Fahrgäste sahen am Hauptbahnhof nur noch die roten Lichter ihrer Züge in der Ferne verschwinden.

Völlig unklar ist, was die DB InfraGo zwischen dem 6. und 18. März zwischen Pasing und München Hbf treibt. Der DB-Navigator meldet in diesem Zeitraum den Ausfall vieler Züge der Werdenfelsbahn, zeitweise sind auch andere Linien betroffen, insbesondere auch am 13. und 14. März. Zeitweise gibt es sogar SEV ab Starnberg. Als Normalfahrgast sucht man auf der DB-Webseite un-

ter <https://www.bahn.de/service/fahrplaene/bauarbeiten> zumindest vergebens nach Informationen oder einem Baustellenfahrplan für diesen Zeitraum, auch die Seite der S-Bahn München gibt dazu nichts her. Die Informationspolitik der Deutschen Bahn ist hier völlig unzureichend – selbst zwei Wochen vor solchen drastischen Einschränkungen können sich die Bahnkunden immer noch nicht auf die Änderungen einstellen.

Die Ammergaubahn und die Ammerseebahn sind nach den langdauernden Sperrpausen in den letzten Jahren jetzt wohl in einem Zustand, der für längere Zeit ohne Sperrpausen auskommt – wenn man von dem aufwendigen Weichentausch im Bahnhof Geltendorf mit der noch bis zum 4. März andauernden zehntägigen Streckensperrung einmal absieht. Möglicherweise gibt es im Rahmen der Sanierung Buchloe–München noch weitere Einschränkungen.

Eine gute Nachricht ist, dass der marode Bahndamm der Pfaffenwinkelbahn nach drei Jahren Hängepartie nun saniert wird. Eine Sperrpause vom 20. Juli bis zum 12. Dezember ist geplant. In diesem Damm befindet sich ein Brückenbauwerk, das noch aus der Erbauungszeit stammt und zu niedrig z.B. für Feuerwehrfahrzeuge ist und somit längst den Anforderungen nicht mehr gewachsen ist. Dieses wird dabei aber nicht erneuert, weil laut DB dafür ein gesondertes Planungsverfahren benötigt wird. Ein Ersatz ist erst für die Jahre nach 2033 vorgesehen.

Die Kochelseebahn wird vom 24. bis 29. April gesperrt. Zuvor gibt es kleinere nächtliche Baumaßnahmen. Es wäre sehr zu wünschen, dass damit dann alle Langsamfahrstellen auf diesen Strecken beseitigt sind.

Größeres Ungemach für die Werdenfels-Fahrgäste wird der niveaufreie Ausbau des Bahnhofs Westkreuz für die S-Bahn-Linien S6 und S8 mit sich bringen. Leider müssen dafür auch die Ferngleise Richtung Garmisch mehrmals gesperrt werden: Schienenersatzverkehr zwischen Starnberg und München wird es zwischen 1. und 15. Juni sowie vom 3. bis zum 24. August geben. Eine große Beeinträchtigung, ohne dass die Fahrgäste Richtung Kochel, Weilheim oder Mittenwald irgendeinen Nutzen davon haben werden. Zusätzlich zu den fest geplanten Maßnahmen können nach Information der DB InfraGo noch im ersten Quartal weitere Sperrungen kurzfristig einlegt werden. Aktuell bestehen zwischen München und Mittenwald nämlich wieder sieben (!) neue Langsamfahrstellen aufgrund von Oberbau- oder Untergrundmängeln. Kein Wunder, dass derzeit nur wenige Züge ihr Ziel pünktlich erreichen.

Leider ist die Informationspolitik der DB gegenüber ihren Kunden mehr als schlecht, das Internetangebot der DB zu den Baustellen ist kaum brauchbar. Dem Fahrgast bleibt nur, sich vor jeder Fahrt im DB-Navigator über die aktuelle Lage zu informieren und zu hoffen, dass die Angaben im Navigator korrekt sind und sein Zug heute verkehrt.

Norbert Moy

Aufregung um die ABS 38

„Ausbau von Bahnstrecke nach Mühldorf fraglich“ bzw. „Baustart für Mühldorfer Bahnstrecke wackelt“. So wie im Münchner Merkur vom 17. Januar 2026 wurde in den letzten Wochen in verschiedenen Medien zur Ausbaustrecke München–Mühldorf–Freilassing/Burghausen/Simbach bis zur Grenze Deutschland/Österreich (ABS 38) berichtet und schon fast das Sterbeglöckchen für das Projekt geläutet. Auslöser war die Antwort der Bundesregierung auf eine Kleine Anfrage der Bundestagsabgeordneten Matthias Gastel, Tarek Al-Wazir, Victoria Broßart und weiterer Abgeordneter der Fraktion Bündnis 90/Die Grünen - Drucksache 21/3591. Daraus ergibt sich, dass für den Planfeststellungsabschnitt 1.4 der ABS 38 (zwischen Thann-Matzbach und Dorfen), dessen Kosten sich auf 115 Millionen Euro belaufen sollen, ebenso wie deutschlandweit für weitere Ausbauprojekte bislang noch keine Baufinanzierungsvereinbarung zwischen Bund und Bahn abgeschlossen ist.

Demgegenüber beschwichtigen die heimischen Abgeordneten der Regierungsfractionen wie Dr. Bärbel Kofler (SPD) und Stephan Mayer (CSU). Entsprechend dem Wort von Bundeskanzler Friedrich Merz werde auch bei der Schiene überall gebaut, wo Baurecht besteht. Und hier liegt aktuell der Knackpunkt bei der ABS 38. Von 16 Planfeststellungsabschnitten befinden sich aktuell 13 im Genehmigungsverfahren. Die restlichen drei Abschnitte sollen noch heuer beim Eisenbahn Bundesamt (EBA) zur Genehmigung eingereicht werden.

Bislang wurde noch keines der Verfahren abgeschlossen, so dass noch in keinem Abschnitt Baurecht besteht. Das Vorliegen eines bestandskräftigen Planfeststellungsbeschlusses ist aber Voraussetzung für den Abschluss einer Finanzierungsvereinbarung. Am weitesten fortgeschritten ist das Verfahren im Planfeststellungsabschnitt 1.4 Thann-Matzbach – Dorfen. Hier erwartet das ABS 38-Projektteam den Erlass des Planfeststellungsbeschlusses durch das EBA noch im ersten Halbjahr 2026. Im Hinblick auf die geringe Anzahl gegen das Projekt erhobener Einwendungen hofft man beim Projektteam, dass gegen die Entscheidung des EBA nicht geklagt wird und somit in absehbarer Zeit Baurecht für den ersten Abschnitt vorliegen wird. Die Finanzierungsvereinbarung befindet sich dem Vernehmen nach bereits in Vorbereitung.

Spannend wird dabei die Frage, woher die Mittel kommen werden. Aus der Antwort der Bundesregierung auf die Anfrage von Bündnis 90/Die Grünen ergibt sich nämlich auch, dass zwischen dem Gesamtbedarf für alle Bahnprojekte und der aktuellen Finanzplanung ein jährlich steigendes Minus von anfänglich –0,1 Mrd. Euro bis schließlich –1,1 Mrd. Euro besteht. Es liegt daher auf der Hand, dass zusätzliche Finanzquellen erschlossen werden müssen, um das Versprechen des Bundeskanzlers einhalten zu können.

Ein weiteres Problemfeld bei der ABS 38 stellt der Abschnitt Mühldorf–Simbach–

Grenze dar. Dieser Abschnitt wurde erst nachträglich in den vordringlichen Bedarf des Bundesverkehrswegeplans und in das Bundesschienenwegeausbaugesetz aufgenommen und dem Projekt ABS 38 als Planungsabschnitt 5 zugeordnet. Im dritten und dem Vernehmen nach auch im vierten Entwurf für den Zielfahrplan für den Deutschlandtakt ist über diese Strecke als kürzester Verbindung zwischen München und Wien unter anderem ein zweistündlicher Fernverkehr mit Systemhalt im Knoten Mühldorf vorgesehen.

Leider herrscht hier jedoch totaler Stillstand. Es gibt keinerlei Zeitplan, das ABS 38 Team tritt seit zwei Jahren auf der Stelle und wartet auf den Planungsauftrag durch das Bundesverkehrsministerium. Insbesondere der Stadtverein Simbach am Inn, das neu gegründete Europa-Netzwerk Schiene und der Kundenbeirat der Südostbayernbahn leisten umfangreiche Lobby-Arbeit und fordern, die für die Leistungsphasen 1 und 2 (Vorplanung) erforderlichen Mittel von ca. 10 bis 12 Millionen Euro freizugeben. Über die entsprechenden Aktivitäten wurde bereits in der PRO BAHN Post 7/2025 berichtet.

Wilhelm Mack

Wie pünktlich ist die S-Bahn München wirklich?

Der Besteller des S-Bahn-Verkehrs in München kontrolliert auch dessen Pünktlichkeit. Denn bei Verspätungen und Ausfällen werden Pönalen, also Strafzahlungen fällig. Da der Besteller die Bayrische Eisenbahngesellschaft (BEG) ist, findet man auch dort eine Pünktlichkeitsstatistik. Leider ist diese nicht sehr aktuell, denn es stehen nur Daten bis inklusive des ersten Halbjahres 2025 zur Verfügung.

Was sofort ins Auge sticht, ist die Konzentration auf einen zentralen Wert: 91,2 % Pünktlichkeit – als Gesamtwert der Pünktlichkeit der S-Bahn München im ersten Halbjahr, gemäß der DB-Definition „alles unter sechs Minuten ist pünktlich“. War etwa dieses Halbjahr möglicherweise ein Ausreißer nach oben? Keineswegs, denn wenn man diesen Pünktlichkeitswert auch auf das ganze Jahr 2024 ausweitet, kommt man immer noch auf stolze 88,4 %.

Wie kann es daher sein, dass dieser Wert meilenweit von den zahlreichen Fahrgastberichten, von Diskussionen im Bekanntenkreis und auch von den eigenen Erfahrungen abweicht?

Eine einfache Antwort darauf gibt es nicht, da es viele Aspekte sind, die darauf hindeuten, dass dieser Wert die Realität tatsächlich nicht widerspiegelt.

Der erste davon ist recht einfach, denn dieser Gesamtwert ist nicht auf die Pünktlichkeit aller Züge bezogen, sondern nur auf die der tatsächlich gefahrenen. Die ausgefallenen Züge werden extra ausgewiesen und belaufen sich bei der S-Bahn

auf 6,9% im ersten Halbjahr. Wäre also die Pünktlichkeitsquote im Sinne aller fahrplanmäßigen Züge berechnet, würde sie damit schon auf 84,9% absinken.

Der zweite Aspekt ist, dass alle Züge gleich zählen. D.h. ein schwach ausgelasteter Zug im Tagesrandbereich (besonders sehr früh am Morgen) fließt mit der gleichen Gewichtung in die Statistik ein, wie eine übervolle S-Bahn zu Stoßzeiten, obwohl bei einer Verspätung dieser ungleich mehr Fahrgäste betroffen sind.

Beim dritten Aspekt wird es dann komplizierter. Die Statistik ergibt sich ausschließlich von den erfassten Pünktlichkeitsdaten von 14 Messstationen im S-Bahn Bereich. Diese sind: Allach, Feldkirchen, Fürstenfeldbruck, Gauting, Großhesselohe Isartalbahnhof, Haar, Hohenbrunn, Ismaning, München-Hackerbrücke, München-Rosenheimer Platz, Neuaubing, Neufahrn, Olching und Taufkirchen. Auffällig ist, dass der stark genutzte Stammstreckebereich mit zwei Messstationen nicht sehr stark repräsentiert ist und zudem die Stationen mit dem höchsten Passagieraufkommen gar nicht enthalten sind.

Richtig delikater wird es aber, wenn man die Methodik hinterfragt, wie die Daten an den Messstationen erfasst werden. Denn die Antwort lautet, dass die Zug-einfahrt durch DB InfraGo automatisiert und sekundengenau erfasst wird. Dies wird höchstwahrscheinlich dadurch realisiert, dass Daten aus der Leit- und Sicherungstechnik abgegriffen werden und dann zu einer sekundengenauen Angabe der Ankunftszeit extrapoliert werden. Ein mögliches Szenario wäre die Erfassung einer Überfahrt des Einfahrsignals mit anschließender Abschätzung der Zeitdauer bis zum Stillstand und der Auslösung der Türöffnung.

Ein ähnliches Verfahren praktiziert die SBB bei der Qualitätssicherung und eine dortige Überprüfung durch Stichproben ergab, dass ursprüngliche Schätzungen aufgrund Daten der Leit- und Sicherungstechnik bezüglich der Ankunftszeit zu optimistisch waren und im Nachgang verbessert wurden, im Sinne einer Erhöhung dieser Extrapolationszeiten.

Anschaulich wird das an der S-Bahn-Station Laim, bei der im Berufsverkehr notorisch Rückstau herrscht und die Einfahrt teilweise im Schneckentempo erfolgt und die zahlreichen Umsteigefahrgäste dort wie auf Kohlen sitzen. Daher ist es gut möglich, dass auch dies ein Knackpunkt ist, der die Statistik so viel besser als die Realität der Fahrgäste aussehen lässt.

Um dies systematischer zu überprüfen, werden seit Beginn des Jahres Fahrplandaten aus den öffentlich zugänglichen Schnittstellen abgegriffen und mit Stichproben überprüft. Ein genauerer Bericht wird folgen.

Abschließend sollte aber noch erwähnt werden, dass die Definition eines „pünktlichen“ Zuges mit bis zu fünf Minuten und 59 Sekunden Verspätung gerade im S-Bahn Verkehr sehr zweifelhaft erscheint und von der DB willkürlich festgelegt wurde. Tatsächlich greifen im aktuellen Münchener S-Bahn-Vertrag die Pönalen

schon ab drei Minuten Verspätung. Leider wird eine Pünktlichkeitsstatistik aufgrund dieses Schwellwertes nicht veröffentlicht, obgleich man diesen Wert gut mit der Verspätungsstatistik der S-Bahn Zürich vergleichen könnte, die selbst hier immer deutliche Pünktlichkeitswerte über 90 % erreicht.

Harald Nikolisin

PRO BAHN – viel gefragt

Immer wenn es um Bahn- oder ÖPNV-Themen geht, ist der Fahrgastverband PRO BAHN bei Politik und Medien ein viel gefragter Gesprächspartner. Neben Interviews, Austausch via E-Mail oder persönlichen Gesprächsterminen war PRO BAHN bereits mehrfach bei Anhörungen, zum Beispiel im Deutschen Bundestag vertreten. Auch beim Bayerischen Landtag durften wir bereits unsere Positionen zu Infrastruktur, Baustellen und die Auswirkungen auf den Regionalverkehr darlegen.

In einer Sondersitzung behandelt der Ausschuss für Wohnen, Bau und Verkehr des Bayerischen Landtags am 16. März das Thema „Zukunft des Bahnverkehrs in Bayern“. Als Vertreter der Fahrgäste ist Norbert Moy, Mitglied im Landesvorstand von PRO BAHN und Vorsitzender von PRO BAHN Oberbayern eingeladen. Auf der Gästeliste der Sitzung stehen weitere, teils hochrangige Gäste. Neben dem bayerischen Verkehrsminister Christian Bernreiter sollen die Vorstandsvorsitzende der DB, Evelyn Palla, und ihr Infrastruktur-Chef Dr. Philipp Nagl erscheinen. Die Positionen anderer Bahnunternehmen und von Bahngewerkschaften werden ebenfalls angehört. Informationen zur nur teilweise öffentlichen Ausschusssitzung gibt es unter <https://www.bayern.landtag.de/parlament/ausschuesse-gremien/bauausschuss/>.

Unmittelbare Verbesserungen sind nach solchen Veranstaltungen nicht zu erwarten. Es ist aber wichtig, dass die Sicht der Fahrgäste in die Meinungsbildung der Ausschussmitglieder einfließen kann.

Die Tatsache, dass demnächst Kommunalwahlen stattfinden, beeinflusst zurzeit stark die Berichterstattung in den Medien. Im Fokus ist dabei naturgemäß der kommunale ÖPNV. In der Abendzeitung gab es am 23. Februar eine Doppelseite mit der Überschrift „Wo der ÖPNV in München wächst“. Neben dem Hauptartikel, der sich damit befasst, wie weit die im letzten Koalitionsvertrag versprochene Tram-Offensive wirklich gekommen ist, wurden sechs Politiker und drei Experten zu ÖPNV-Themen befragt. Unter den drei Experten war auch Andreas Frank von PRO BAHN München.

In seinen Aussagen hebt er besonders die in München fehlende Kapazität von Betriebshöfen für Tram- und U-Bahn hervor. Dieser Zustand, durch vergangene Versäumnisse von Politik und MVG verursacht, kommt im Wahlkampf bisher

nicht vor und wird auch ansonsten ungern politisch thematisiert. Neue U-Bahnen oder die Eröffnung eines Stücks der Westtangente verkaufen sich halt besser. Die Position von PRO BAHN, dass Trambahnen schneller zu realisieren und billiger sind als U-Bahnen, wird zumindest teilweise von Parteien geteilt, allerdings nicht von allen. Der Wunsch von PRO BAHN nach einem weiteren „Beschleunigungsprogramm für Bus und Tram“ mit eigenen Spuren und verbesserten Ampelschaltungen für den ÖPNV hätte neben den Vorteilen für Fahrgäste auch den Effekt, dass die gleiche Leistung mit geringerem Personal- und Fahrzeugeinsatz erbracht werden könnte.

Es bleibt abzuwarten, wie die Wähler am 8. März entscheiden, und an welche Versprechungen sich die Parteien nach der Wahl noch erinnern.

Edmund Lauterbach

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.

**Überlassen Sie die Zukunft des Bahnverkehrs
nicht der Autolobby!**

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

Termine anderer Veranstalter

Mi. 04.03. 18:00 Uhr; Freilassing, Restaurant „Weißbräu“, Bräuhausstraße 6;
Verkehrsforum Berchtesgadener Land und Rupertiwinkel (Treffen jeweils am ersten Mittwoch eines ungeraden Monats). Weitere Informationen: <https://verkehrsforum-bgl.de/> unter „News“.

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.

Sa. 28.02. 11:30–15 Uhr; München, Laimer Anger (an der Agnes-Bernauer-Straße zwischen Fürstenrieder Straße und Agnes-Bernauer-Platz); **Infostand** auf dem Bürgerfest zur Eröffnungsfeier der Tram-Westtangente; Info: oberbayern@pro-bahn.de, <https://westtangente.mvg.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/Einwahldaten: muenchen@pro-bahn.de

Mi. 18.03. 19 Uhr; München (Geschäftsstelle) und Videokonferenz; **PRO BAHN Treff Oberbayern**; Info/Einwahldaten: oberbayern@pro-bahn.de

Mo.23.03. 19:30 Uhr (eine Woche früher als üblich); Videokonferenz; **PRO BAHN Treff Schwaben**: Vortrag von H. Schmitt, Geschäftsführer Augsburgsburger Localbahn GmbH; https://www.pro-bahn.de/bayern/termin_zeigen.php?app=aus

Mi. 25.03. ab 19 Uhr; München, „Restaurante Portugal“, Friedenstraße 26a ; **Stammtisch**.

Do. 26.03. ab 19 Uhr; Schongau, Pizzeria „La Perla“, Bahnhofstraße 7; **Treffen der Regionalgruppe Oberland**; Info: Norbert Moy (n.moy@bayern.pro-bahn.de)

Mi. 01.04. 19 Uhr; München (Geschäftsstelle)/Videokonferenz; **PRO BAHN Treff Oberbayern**; Info und Einwahldaten: oberbayern@pro-bahn.de

Fr. 03.04. 19 Uhr; Videokonferenz; **PRO BAHN Treff Region München**, Info und Einwahldaten: muenchen@pro-bahn.de

Sa. 11.04. 11 Uhr; München, genauer Ort noch nicht bekannt; **Vortrag** von Josef Niedermaier, Landrat Landkreis Bad Tölz-Wolfratshausen; Info: S.2 und schriftliche Einladung an alle Mitglieder sowie oberbayern@pro-bahn.de

Sa. 11.04. vsl. 13 Uhr; München, genauer Ort noch nicht bekannt; **Mitglieder-versammlung Bezirksverband Oberbayern**; Info: Siehe Termin um 11 Uhr.