

PRO BAHN *Post*

Rundbrief von PRO BAHN Oberbayern

November 2026



Halt des Eurocity Zürich–München in Memmingen. Mit der im Jahr 2020 abgeschlossenen Elektrifizierung und dem ersten Ausbauschritt wurde die Bahnverbindung München–Lindau erheblich verbessert, was insbesondere im Nahverkehr zu einer Erhöhung der Nachfrage geführt hat. Inzwischen stoßen die vorhandenen Kapazitäten der Strecke mit langen eingleisigen Abschnitten zunehmend an ihre Grenzen und die mangelnde Betriebsstabilität stellt ein erhebliches Problem dar. Bild: Marco Kragulji

-
- Kurznachrichten – *Seite 2*
 - Guter Öffentlicher Verkehr bei Olympischen Spielen – *Seite 4*
 - 36. Mitgliederversammlung von PRO BAHN Bayern – *Seite 6*
 - Zwei Tage Bahnfahren – *Seite 8*
 - Zurückrudern bei drohenden Zugstreichungen – *Seite 10*

Kurznachrichten

Infraplan 2026: Ehrlicher Kassensturz, aber noch kein Finanzierungsplan

Der Fahrgastverband PRO BAHN begrüßt den Infraplan 2026, den das Bundesministerium für Verkehr Anfang Oktober vorgestellt hat. Der Inhalt des Infraplans ist allerdings ernüchternd. Betrachtet werden Vorhaben, für die Baurecht, Finanzierung und ein Inbetriebnahmetermin vorliegen. Wegen fehlendem Baurecht ergibt das für 2029 keinen einzigen neuen Gleiskilometer. Der Anteil elektrifizierter Strecken steigt bis 2030 nur um einen Prozentpunkt auf 63,7 Prozent. PRO BAHN fordert deshalb eine gesetzliche Grundlage für den Infraplan inklusive eines Finanzierungsplans, der die Vorhaben überjährig absichert (<https://www.presseportal.de/pm/177328/6366191>). Die ehrliche und offene Darstellung der Lage und der Aussichten für die kommenden Jahre wird vom Fahrgastverband PRO BAHN begrüßt. Mängel und Störungen an der Infrastruktur, verursachten 2025 im Schnitt 28.820 Verspätungsminuten pro Tag, 2,4-mal so viele wie 2020. PRO BAHN kritisiert, dass viele Zielwerte, wie Pünktlichkeit, Termine der Korridorsanierungen, Digitalisierung fehlen oder unverbindlich sind. Kennzahlen, die messen, was bei den Fahrgästen ankommt, müssen bei der Fortschreibung besser stärker berücksichtigt werden, und das geht vernünftigerweise nur, wenn die Fahrgäste bei dieser Fortschreibung auch mitreden können.

Hin und Her beim Wettbewerb im Fernverkehr

Nachdem die Anstrengungen von Italo bekanntgeworden waren, in den deutschen Schienenfernverkehr einzusteigen, fanden im Sommer heftige Diskussionen zum Bahnwettbewerb statt. Die Bundesnetzagentur hatte daraufhin den Markteintritt weiterer Bahnunternehmen erleichtert und der DB InfraGO Auflagen zur Trassenvergabe gemacht. Diese Auflagen wurden am 8. Oktober vom Verwaltungsgericht Köln gekippt. Der Fahrgastverband PRO BAHN bleibt bei seinem Standpunkt, dass nicht Bundesnetzagentur oder DB InfraGO über die Bedingungen für die Bahnunternehmen entscheiden sollten, sondern dass der Bund gesetzlich regeln muss, wie der Fernverkehr auf der Schiene organisiert wird (<https://www.presseportal.de/pm/177328/6294873>). Die Versäumnisse des Gesetzgebers in dieser Frage bestehen schon viele Jahre, die Folgen werden immer deutlicher.

Lieblingsbusfahrer/-innen 2026

Stellvertretend für die rund 100.000 Busfahrerinnen und Busfahrer, die täglich auf deutschen Straßen im Einsatz sind, wurden in diesem Jahr fünf Fahrerinnen und Fahrer aus dem gesamten Bundesgebiet als „Lieblingsbusfahrer:innen 2026“ prämiert. Der gemeinsam vom Fahrgastverband PRO BAHN, DB Regio, dem Bundesverband Deutscher Omnibusunternehmen (bdo) und dem Verband Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV) getragene Wettbewerb rückt damit die Menschen

am Steuer in den Mittelpunkt, die mit Freundlichkeit, Verantwortungsbewusstsein und Umsicht den Alltag der Fahrgäste vorbildlich prägen. Weitere Informationen zum Wettbewerb sowie Stimmen von der Preisverleihung gibt es in einer Pressemitteilung (https://www.pro-bahn.de/presse/pm_bv_show.php?id=578).

Ansbach ist Bahnhof des Jahres 2026

Der Bahnhof des Jahres 2026 steht im mittelfränkischen Ansbach. Die Jury des Wettbewerbs, in der auch der Fahrgastverband PRO BAHN vertreten ist, lobt den Bahnhof als „gelungenes Gesamtpaket“. Hervorgehoben werden die Verknüpfung zu anderen Verkehrsmitteln, die Serviceangebote und die Aufenthaltsqualität. Ein paar Verbesserungsvorschläge zur Bahnhofsgestaltung und zum Busbahnhof gibt es auch (<https://www.allianz-pro-schiene.de/presse/pressemitteilungen/bahnhof-des-jahres-2026/>).

PRO BAHN Werbeaktion für neue Mitglieder

Ein Argument für alle, die neue Mitglieder werben wollen: Momentan lohnt es sich besonders, Mitglied im Fahrgastverband PRO BAHN zu werden. Die ersten 50 Neumitglieder, die zwischen dem 1. Oktober 2026 und dem 31. Dezember 2026 beitreten, erhalten einen Gutscheincode für ein Begrüßungspaket aus dem PRO BAHN Werbemittel-Shop. Mehr dazu unter <https://www.pro-bahn.de/mitglied-werden/> oder <https://pro-bahn.howa-print.de/produkt/neumitgliederpaket/>. Weitere Artikel aus dem Shop, wie PRO BAHN T-Shirts, können unter <https://pro-bahn.howa-print.de/produktkategorie/lifestyle/> auch käuflich erworben werden.

Nachhaltiger Tourismus braucht starken öffentlichen Verkehr

Am vergangenen Wochenende haben die beiden PRO BAHN Fachausschüsse „Tarife und Fahrgastrechte“ sowie „Tourismus“ gemeinsam auf Usedom getagt. Unter dem Motto „Nachhaltiger Tourismus braucht einen starken öffentlichen Verkehr“ wurde im Rahmen der Tagung eine Resolution verabschiedet, die auf folgende Punkte näher eingeht: Bahnverbindungen in touristischen Regionen ausbauen und reaktivieren, Gästekarten mit umfassender ÖPNV-Nutzung anbieten, einheitliche und verständliche Tarife schaffen, digitale und analoge Angebote gleichermaßen sichern, grenzüberschreitenden Verkehr stärken, sowie Fernverkehr und internationale Fahrkartenangebote verbessern. Als Fazit fordert PRO BAHN Politik, Verkehrsunternehmen, Kommunen und Tourismusorganisationen auf, den öffentlichen Verkehr als festen Bestandteil einer nachhaltigen Tourismusstrategie zu stärken (https://www.pro-bahn.de/disk/pdf/2026-10_Resolution-Tourismus.pdf).

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

Guter Öffentlicher Verkehr bei Olympischen Spielen in München 20xx und danach

Ende September hat der DOSB (Deutscher Olympischer Sportbund) sich entschieden, mit München als deutscher Bewerberstadt für Olympische Spiele ins Rennen zu gehen. Im Vorfeld dieser Entscheidung hat die zentrale städtische Studie folgende Empfehlung ausgesprochen: „Die eigentliche Chance liegt im Ausbau urbaner Infrastruktur, die auch nach den Spielen Bestand hat. Dabei gilt: kleinere, flexiblere Maßnahmen mit schneller Umsetzbarkeit sind den großen, kostenintensiven Projekten vorzuziehen. Während U-Bahn-Großprojekte langfristig ein finanzielles Risiko bergen und im Negativfall zu einer gesamtwirtschaftlichen Belastung werden können, sind überirdische Lösungen wie Tramlinien, Radschnellwege oder Parkmeilen schneller umsetzbar, kostengünstiger und mit einem geringeren Risiko verbunden.“.

Aufbauend auf diesem Studienergebnis schlägt PRO BAHN eine Mischung aus Maßnahmen vor, die den Olympiapark und die weiteren Spielstätten besser anbinden, und die die zentralen Umsteigeknoten sowie die bestehenden Linien zum Olympiapark entlasten. Das Ziel ist: München bleibt auch während der Olympischen Spiele mobil. Dafür braucht es nachhaltige Maßnahmen, die auf Dauer den Münchnern helfen. Die neuen Schienenstrecken sind bereits im Stadtratsbeschluss zum Nahverkehrsplan verankert. Damit diese für München 20xx rechtzeitig umgesetzt werden, muss jetzt gehandelt werden: Weiterführung der laufenden Planungen für die U29, Start der Planungsschritte für die Tramprojekte und Konkretisierung der Planungen für das Olympische Dorf mit einer guten Erschließung durch die Tram.

Die Olympia-Tram verbindet mit zwei durchgebundenen Ästen den Olympiapark, weitere Wettkampfstätten und das neue Olympische Dorf: Der eine Ast der Olympia-Tram führt vom Olympiapark Süd über den Englischen Garten und Johanneskirchen zum Olympischen Dorf. Im Englischen Garten werden die dortigen Reitwettbewerbe angebunden, in Johanneskirchen kann die S8 zum Flughafen erreicht werden. Der zweite Ast führt von Moosach mit der S1 über die Dachauer Straße und die Maximilianstraße zum Olympischen Dorf. Die Olympia-Tram nutzt bestehende Strecken und ergänzt diese mit der Tram durch den Englischen Garten, die dauerhaft einen sehr hohen Nutzen hat, sowie mit den geplanten Strecken für die Erschließung der SEM (Städtebauliche Entwicklungsmaßnahme) Nordost als Nachfolgenutzung des Olympischen Dorfs.

Die Olympia-U-Bahn U29 zwischen dem im Bau befindlichen Vorhaltebauwerk Hauptbahnhof und dem Olympiazentrum schafft eine zusätzliche Verbindung über die Strecke der U2 und verbessert so die Kapazität erheblich.

Die Olympia-S-Bahn auf dem Nordring ist sinnvoll, optimalerweise mit Nutzung des ehemaligen Bahnhofs Olympiastadion. Der viergleisige Ausbau der Strecke

Johanneskirchen–Daglfing sowie zusätzliche Gleise auf dem Nordring sind daher dringend notwendig.

Für pünktlichere Busse und die Fahrten der Sportler zu den Wettkampfstätten sind Olympia-Spuren im Münchner Norden sowie zwischen dem Olympischen Dorf und der Messe sinnvoll. Westlich Unterföhrings sind dies dauerhafte Busspuren auf dem Föhringer und Frankfurter Ring und der Moosacher Straße. Südöstlich sind dies temporäre Sonderspuren für die Sportler. Dies verbessert die Zuverlässigkeit des Busverkehrs auch über die Spiele hinaus. Für die Veranstaltungsorte in Oberschleißheim und Garching ist die konsequente Busbeschleunigung nötig.

Um die U-Bahnen vom Olympiazentrum in die Innenstadt sowie die Knoten in der Innenstadt zu entlasten, sind neue Tram-Verbindungen sinnvoll: Die Tram Y-Nord Lerchenauer Feld–Am Hart–Petuelring–Innenstadt entlastet direkt die U2. Die Kapuzinertram Holzkirchner Bahnhof–Silberhornstraße entlastet ebenso wie die Tram-Südtangente die Knoten und U-Bahn-Strecken in der Innenstadt. Dies entspricht auch den Ergebnissen der Studie im Auftrag der Stadt.

Zudem ist wichtig, dass der Hauptbahnhof sich nicht als wenig leistungsfähige Baustelle präsentiert. Der vielfach versprochene westliche Verbindungssteg am Hauptbahnhof zwischen den Bahnsteigen ist bis zu den Olympischen Spielen zu errichten. Dringend sind die neuen Betriebshöfe für die U-Bahn in Neuperlach und die Tram an der Ständlerstraße und in Fröttmaning nötig, sowie eine bessere Betriebsinfrastruktur wie Wendeschleifen beispielsweise in Höhe Hackerbrücke.

Für das in Daglfing östlich der S8/Englschalking geplante Olympische Dorf sind wesentlich weniger als die ursprünglich anvisierten 30.000 Einwohner zu erwarten. Dies ergibt sich aus den veröffentlichten Anforderungen und den verfügbaren Flächen und wurde auch bereits in Medienberichten so dargestellt. Der Vergleich mit den 15.000 Einwohnern für Neufreimann zeigt, dass eine Erschließung mittels Trambahn für das neue Olympische Dorf angemessen, aber auch notwendig ist. Ähnlich wie beispielsweise im Quartier Schwabing Nord ist die Tram als integraler Bestandteil der Siedlung vorzusehen und frühzeitig zu bauen. Sollte sich später noch eine U-Bahn als sinnvoll erweisen, kann diese ähnlich wie für Neufreimann offengehalten werden.

Weitere Informationen zu den Vorschlägen sind im Internet unter <https://www.pro-bahn.de/muenchen/muenchen20xx/> veröffentlicht.

Andreas Frank

Mitgliederversammlung 2026 von PRO BAHN Bayern

Die diesjährige Mitgliederversammlung des PRO BAHN Landesverbands Bayern fand am Samstag, dem 24. Oktober, in Memmingen statt. Passend zum Tagungs-ort stand ein Gastvortrag zum Thema „Erfahrungen aus fünf Jahren Betrieb der Strecke München–Memmingen–Lindau“ auf dem Programm. Die durch die zahlreichen Kapazitätsengpässe auf der Strecke bestehenden Probleme durfte ich am Vortag der Versammlung bei der Anreise nach Memmingen dann auch selber hautnah erleben. Im nur mit einem Zugteil verkehrenden RE 72 war in Pasing der Zustieg kaum noch möglich und bis Buchloe selbst der Stehplatz beengt.

Die Mitgliederversammlung begann am Samstagvormittag mit einem Grußwort von Staatsminister a.D. Josef Miller, im Anschluss folgte der Gastvortrag zur Bahnstrecke München–Memmingen–Lindau von Arno Beugel, Mitglied der Geschäftsführung von Arverio Deutschland. In seinem Vortrag ging Arno Beugel auch auf die Probleme aufgrund der ständigen Bauarbeiten an der Strecke ein – obwohl diese ja erst von 2018 bis 2020 zur Elektrifizierung vollständig gesperrt war. Aktuell seien die Fahrzeiten länger als im Jahr 2016. Neben der Eingleisigkeit rächen sich nun auch der frühere Rückbau von Bahnanlagen oder der zu kurze Bahnsteig des 2003 wiedereröffneten Bahnhofs Rammingen. Die Verlängerung dieses Bahnsteigs ist dann auch eine ständige Forderung von Beugel. Für den Betrieb des E-Netz Allgäu hat Arverio 22 Triebzüge vom Typ Stadler Flirt (vierteilig) beschafft. Die Personalsituation habe sich inzwischen entspannt. Für das Fahrplanjahr 2027 würden sich keine wesentlichen Änderungen ergeben, wegen der Einschränkungen zwischen Buchloe und München werden voraussichtlich auch weiterhin die Fahrzeiten verlängert. Dafür sei bei der Regional-konferenz der Bayerischen Eisenbahngesellschaft zu erfahren gewesen, dass für den Bahnsteig in Rammingen eine Verlängerung in Planung sei.

In der eigentlichen Mitgliederversammlung am Nachmittag berichtete der Landesvorsitzende Marco Kragulji über die Entwicklung der Mitgliederzahlen, bayernweite Schwerpunkte wie beispielsweise die Kritik an schlechter Baustellenplanung oder schlechter Fahrgastinformation bei Störfällen, Teilnahme an Fachgesprächen, sowie über die PRO BAHN Aktivitäten im östlichen Oberbayern.

Da die Mitgliederzahl des Landesverbands zum Jahresende knapp unter 1100 Mitgliedern liegen könnte, ruft er dazu auf, verstärkt Neumitglieder zu werben, um die Anzahl der Delegierten für den jährlichen Bundesverbandstag von PRO BAHN halten zu können (in diesem Zusammenhang sei auf die Mitgliederwerbeaktion des PRO BAHN Bundesverbands hingewiesen, mehr dazu auf Seite 3 in diesem Heft).

Über die Aktivitäten in Oberbayern, Schwaben und Mittel- und Oberfranken berichteten die Vorstandsmitglieder Norbert Moy, Jörg Lange und Siegfried Lem-

mer sowie Ernst Croner zu Unterfranken (siehe Tätigkeitsbericht unter https://www.pro-bahn.de/bayern/pdf/bericht_26.pdf). Weitere Berichte gab es von Andreas Barth zur Verkehrsplanung im Zusammenhang mit der Olympiabewerbung der Stadt München als neuen Schwerpunkt und von Jörg Bruchertseifer zum PRO BAHN Treff Schwaben, zu Facharbeitsterminen und dem Fahrgastsymposium (siehe auch Termine auf Seite 12).

Aus den Aktivitäten sind in diesem Jahr bereits 21 Pressemitteilungen sowie weitere Veröffentlichungen des Landesverbands und seiner Untergliederungen hervorgegangen. Wer mehr über die Arbeit des PRO BAHN Landesverbands Bayern erfahren möchte, ist eingeladen, an den vierteljährlichen Videokonferenzen zum Austausch über aktuelle Themen teilzunehmen (Anmeldung bei marco.kragulji@bayern.pro-bahn.de, nächster Termin 11. November, 19 Uhr).

Der Schatzmeister Timm Kretschmar berichtete über eine gute Finanzlage mit einem Überschuss von 3824 Euro im Jahr 2025. Nach dem von Karl Ewald vortragenen Bericht der Kassenprüfer wurde der Vorstand einstimmig entlastet.

Bei der Neuwahl der Delegierten für den jährlichen Bundesverbandstag wurden 22 Mitglieder des Landesverbands in folgender Reihenfolge als Delegierte gewählt: Lukas Iffländer, Marco Kragulji, Jörg Bruchertseifer, Timm Kretschmar, Edmund Lauterbach, Norbert Moy, Renate Forkel, Andreas Frank, Errol Yazgac, Siegfried Lemmer, Andreas Barth, Wolf Bandemir, Christoph Büchele, Fritz Ferstl, Ernst Croner, Manuel Rodriguez, Philipp Loth, Olaf Radek, Thomas Groetschel, Frank Lipke, Florian Pieper und Uwe Wiesel. Je nach Zahl der erforderlichen Delegierten sind die ersten 11 oder 12 Gewählten Delegierte, die weiteren sind Ersatzdelegierte.

Zum Abschluss hat die Versammlung nach kurzer Diskussion eine vom Landesvorstand entworfene Resolution beschlossen. In dieser fordert die Versammlung, dass der Bund den weiteren Ausbau der Bahnstrecke München-Memmingen-Lindau (ABS 48) aktiv vorantreiben und damit ein klares Zeichen für die Zukunft des Schienenverkehrs setzen muss. Der Fahrgastverband PRO BAHN Bayern fordert deshalb das Bayerische Staatsministerium für Wohnen, Bau und Verkehr auf, sich mit Nachdruck für den vollständigen Ausbau der ABS 48 einzusetzen und die notwendigen Planungs- und Umsetzungsschritte gemeinsam mit dem Bund und der Deutschen Bahn voranzutreiben.

Bereits zusätzliche zweigleisige Begegnungsabschnitte können die Betriebsstabilität verbessern und neue Kapazitäten schaffen. Solche Maßnahmen sollten als erste Ausbaustufe zügig umgesetzt werden, ohne das langfristige Ziel einer durchgehend zweigleisigen Strecke aus den Augen zu verlieren, indem man die Begegnungsabschnitte so plant und baut, dass man sie bei einem Endausbau weiter nutzen kann. Gleichzeitig müssen die Bahnsteige entlang der Strecke dort verlängert und angepasst werden, wo dies für den Einsatz längerer Züge erfor-

derlich ist, wie zum Beispiel in Rammingen. Nur so können im Nah- und Fernverkehr zusätzliche Sitzplatzkapazitäten geschaffen und die derzeit bestehenden Überlastungen nachhaltig reduziert werden.

Renate Forkel

RE200, Schönbuchbahn, Hermann-Hesse-Bahn, Stadtbahn Karlsruhe

Zwei Tage Bahnfahren

Anfang des Jahres wurde die Hermann-Hesse-Bahn wiedereröffnet. Da dazu einige Schwierigkeiten zu überwinden waren und die Bahn ein paar Besonderheiten hat, hatte ich mir einen Besuch dort vorgenommen. Im September war es endlich so weit, dass ich meine Pläne, die noch weitere Bahnstrecken enthielten, umsetzen konnte.

Los geht es ganz konventionell mit einer ICE-Fahrt ab München. Aber bereits in Ulm wechsle ich auf den Regionalverkehr. Zum einen hat das dank Deutschlandticket preislich ein paar Vorteile, zum anderen wollte ich die Schnellfahrstrecke Ulm–Wendlingen mal mit dem RE 200 bereisen. Die im Vergleich zum ICE größeren Fenster der dort eingesetzten alten IC-Großraumwagen bringen tatsächlich eine etwas bessere Sicht auf die Umgebung. Die ist allerdings dank Tunnel und paralleler Autobahn eher langweilig. Landschaftsblick gibt es hauptsächlich bei der Fahrt über die Filstalbrücke bei Mühlhausen.

Der RE 200 endet in Wendlingen, sodass ich hier in einen „Metropolexpress“ (MEX) nach Tübingen umsteigen kann. Der MEX ist als Zugattung eine baden-württembergische Spezialität. Während bisher alles pünktlich und angenehm war, kommt der Zug durch das Neckartal nur halb so lang daher wie vorgesehen, und ich bekomme für die ersten zwei Drittel der Strecke nur einen Stehplatz.

Ab Tübingen geht es weiter per Bus. In der Innenstadt gab es an diesem Sonntag eine Sportveranstaltung. Dass der Bus deshalb eine Umleitung befährt und zehn Minuten länger braucht, war der Fahrplanauskunft leider nicht zu entnehmen. Zum Glück habe ich am nächsten Umsteigepunkt in Dettenhausen ausreichend Zeit, sodass mich weder die Verspätung noch die fehlende Beschilderung des Wegs von der Haltestelle zum Bahnhof aufhalten kann.

Der Bahnhof Dettenhausen gehört zur Schönbuchbahn, die bereits 1996 zunächst mit Dieseltriebwagen reaktiviert wurde. Die erzielten Fahrgastzuwächse führten zur Elektrifizierung der Strecke, auf der heute recht spezielle Fahrzeuge unterwegs sind. Der „Nexio“ – Baureihe 455 der Württembergischen Eisenbahngesellschaft WEG – kommt vom spanischen Hersteller CAF und hatte große Probleme bei Zulassung und Aufnahme des Regelbetriebs. Ein paar Jahre später als gedacht ist er aber jetzt unterwegs. Das Fahrzeug ähnelt etwas einer Stadtbahn,

hat aber die Breite eines Eisenbahnfahrzeugs, recht bequeme Sitze und ist auf der Strecke ruhig unterwegs.

In Böblingen wechsele ich dann wieder zu einem mehr konventionellen Fahrzeug der Linie S60 der Stuttgarter S-Bahn. Die S60 fährt tangential über Sindelfingen nach Renningen. In Renningen gibt es Anschluss zur S6 und seit einigen Monaten zur anfangs erwähnten Hermann-Hesse-Bahn (HHB). Für die HHB wurde ein neuer Bahnsteig errichtet, der allerdings ein wenig abseits liegt und einen kleinen Fußweg erfordert.

Erste Besonderheit der HHB ist das Fahrzeug, das zwar in Renningen mit Stromabnehmer an der Oberleitung steht, den Weg nach Calw aber mittels Strom aus seinen Akkus zurücklegt. Zweite Besonderheit ist ein für die Reaktivierung neu gebauter Tunnel, durch den die Strecke und damit die Fahrzeit verkürzt wird. Die dritte Besonderheit sind die bestehenden Tunnel, die mit umfangreichen Einrichtungen zum Fledermausschutz versehen wurden. Besonders schön ist die Einfahrt nach Calw, bei der sich das fast 100 Meter tiefer gelegene Nagoldtal zuerst auf der linken Zugseite zeigt und dann nach einem Tunnel und einer engen Kurve rechts mit stark reduziertem Höhenunterschied wieder auftaucht. Diese Annäherung an Calw hat schon Hermann Hesse beschrieben, nach dem die Bahn benannt ist.

Sehenswert ist auch der (neue) Calwer Bahnhof, in dem HHB und Nagoldtalbahn auf zwei verschiedenen Ebenen abfahren. Eine glasverkleidete Brücke führt vom HHB-Bahnsteig über die Gleise der Nagoldtalbahn hinweg zu einem Turm mit Aufzügen und einer Treppe. Ganz unten liegt unter einem Parkhaus der Busbahnhof und um die hübsche Calwer Altstadt zu erreichen, müssen noch eine Bundesstraße und die Nagold überquert werden. Die Altstadt sehe ich mir dann nach dem Einchecken im Hotel näher an, bevor der Tag mit einem Abendessen zu Ende geht.

Am Morgen ist eigentlich Pforzheim das nächste Etappenziel. Da ich aber früh am Bahnhof bin und der Zug mit größerer Verspätung angekündigt ist, fahre ich zunächst in die Gegenrichtung bis Nagold, wo ich nach etwas Wartezeit in den Regio-Shuttle nach Pforzheim steige. Durch die Verspätung ist der nächste Anschluss knapp, aber machbar. Weiter geht es mit einem der bekannten Karlsruher Stadtbahnfahrzeuge. Auf der folgenden Strecke erhält die Stadtbahn im letzten Abschnitt erst ein, dann zwei eigene Gleise, sodass wir auf freier Strecke von einem Regionalexpress überholt werden können. In Durlach verlassen wir die DB-Trasse und wechseln ins Karlsruher Straßenbahnnetz. Kurz vor der Innenstadt wird es dann unterirdisch – der Stadtbahntunnel ist für mich eine Premiere. Die Station Marktplatz liegt an einem Gleisdreieck und hat zwei rechtwinklig zueinander liegende Bahnsteighallen. Die Tunnelstationen sind in Weiß gehalten und mit einem Lichtkonzept der Firma von Ingo Maurer versehen, der auch von Münchner U-Bahn-Stationen bekannt ist.

Für den letzten Stadtbahnabschnitt zum Hauptbahnhof steige ich in eine andere Linie um. Wieder zurück im DB-Bereich folgt die Fahrt mit einem RE nach Heidelberg. Dort wollte ich einen ICE ins Rheinland erreichen, aber die DB lässt an diesem Nachmittag die Fernverkehrshalte in Heidelberg ausfallen. Ich bekomme also als Bonus noch eine S-Bahn-Fahrt nach Mannheim, wo ich dann wirklich in den ICE einsteigen kann.

Und als Bonus für die Leser besteht die Möglichkeit, eine längere Fassung dieses Berichts inklusive Fotos, Links und Fahrplandaten im Internet anzuschauen: <https://www.myway.de/souvenirs/calw/>.

Edmund Lauterbach

Zurückrudern bei drohenden Zugstreichungen München–Augsburg

Wie in der letzten PRO BAHN Post berichtet, sollte im Zuge des Plans zur Erhöhung der Schienenwegkapazität (PEK) zur Entlastung des hochbelasteten Münchener Hauptbahnhofs der Regionalverkehr auf der Strecke Augsburg-München zu Gunsten des Fernverkehrs massiv reduziert werden. Konkret sollte die Zahl der SPNV-Verbindungen von 40 auf 32 (zwei Züge je Stunde) reduziert werden. Damit würden alle heute verkehrenden Berufsverkehrsverstärker auf der Strecke entfallen. PRO BAHN Schwaben hat nachgerechnet, dass die dann verbleibenden Platzkapazitäten des Regionalverkehrs bei weitem nicht ausreichen, um alle bisherigen Fahrgäste mitzunehmen.

Von PRO BAHN Schwaben und aus der Region kam deshalb massiver Gegenwind. Auch Arverio wie auch der Freistaat Bayern haben Widerspruch gegen die Maßnahmen eingelegt. Der Druck aus der Region zeigt erste Wirkung und es gibt einen ersten Teilerfolg: DB InfraGO hat im letzten Entwurf der sogenannten Infrastrukturnutzungsbedingungen (INB 2028) die Zugzahlenbegrenzung angepasst. Mitte Oktober hat das bayerische Verkehrsministerium verkündet, dass DB InfraGO diese Pläne nicht mehr verfolgt (<https://www.stmb.bayern.de/med/pressemitteilungen/pressearchiv/2026/120/index.php>). An dieser Stelle möchten wir uns bei allen bedanken, die hier parteiübergreifend für die Fahrgäste tätig geworden sind.

Mit den Änderungen werden die Zugzahlen im Nahverkehr pro Stunde und Richtung zu den morgendlichen und abendlichen Hauptverkehrszeiten teilweise wieder von zwei auf drei oder vier erhöht. Nach einer Analyse von PRO BAHN Schwaben sind damit aber immer noch drei heute verkehrende Züge nicht abgedeckt.

Die verwendeten Zahlen sind Bestandteil eines Antrags der DB InfraGO zu ge-

planten Änderungen im Rahmen der Infrastrukturnutzungsbedingungen 2028, den diese am 9.10.2026 bei der Bundesnetzagentur eingereicht hat. Die Bundesnetzagentur (Spruchkammer 10) führt derzeit ein Verwaltungsverfahren unter dem Geschäftszeichen BK10-26-0489_Z zur Prüfung und Entscheidung über den Antrag durch. Laut Bundesnetzagentur können Personen oder Personenvereinigungen, deren Interessen durch die Entscheidung erheblich berührt werden, noch bis zum 26.10.2026 die Hinzuziehung zum Verfahren beantragen. Die Aktiven von PRO BAHN Schwaben haben als Vertreter der Fahrgäste die Hinzuziehung zu dem Verfahren beantragt.

Aus Sicht von PRO BAHN darf die Zahl der Regionalzüge nicht verringert werden. Nur wenn alle Trassen erhalten bleiben, kann die Kapazität auch entsprechend der Nachfrage weiter erhöht werden. Alle Züge im Berufsverkehr müssen bleiben! Bei PRO BAHN setzen wir uns weiter dafür ein und berichten weiter.

Jörg Lange

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

Do. 19.11. 11:00 Uhr bis Sa. 21.11. 12:00 Uhr; Meiningen, Sitzungssaal Dreißigacker (Langer Bau, Schloßberg 3) und Ortstermine am Betriebsstützpunkt der Süd-Thüringen-Bahn (Berliner Straße 2a) und am Busbahnhof Meiningen; **Schienen-Tage 2026**. Info: <https://schienen-tage.de/2025/>.

Do. 19.11. 19:00 Uhr; Fuchstal (Asch), Restaurant „Zum Blätz“, Am Bahnhof 1; **Arbeitskreis Fuchstalbahn**. Weitere Informationen: <https://www.uip-online.de/arbeitskreis-fuchstalbahn/>.

Mi. 02.12. 18:00 Uhr; Freilassing, Restaurant Pizzeria Annabella, Münchener Str. 32; **Verkehrsforum Berchtesgadener Land und Ruperti-winkel**. 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.

Mi. 04.11. 19 Uhr; München, Geschäftsstelle/Videokonferenz; **PRO BAHN Treff Oberbayern**; Info und Einwahldaten: oberbayern@pro-bahn.de

Fr. 06.11. 19 Uhr; Videokonferenz; **PRO BAHN Treff Region München**, Info und Einwahldaten: muenchen@pro-bahn.de

Mi. 11.11. 19 Uhr; Videokonferenz; **PRO BAHN Bayern-Treff für die Aktiven**, Info und Einwahldaten: marco.kragulji@bayern.pro-bahn.de

Sa. 14.11. 12 Uhr bis 15.11. 13 Uhr; Magdeburg, Hotel Achat, Hansapark 2; **PRO BAHN Fahrgast-Symposium**, Tagungsprogramm siehe <https://epbi.der-fahrgast.de/s/RWGiwQQzwnbcEk3>, Vorprogramm ab 10 Uhr: Verkehrshistorische Stadtführung mit historischer Straßenbahn; Info und Anmeldung: <https://pro-bahn.howa-tickets.de/symposium-26/>

Mi. 18.11. 19 Uhr; München, Geschäftsstelle/Videokonferenz; **PRO BAHN Treff Oberbayern**; Info und Einwahldaten: oberbayern@pro-bahn.de

Mi. 25.11. ab 19 Uhr; München, Gasthaus „Harlachinger Gartenstadt“, Naupliastraße 2 **Stammtisch**.

Do. 26.11. ab 19 Uhr; Weilheim, Restaurant Punjab, Bahnhofallee 4; **Treffen der Regionalgruppe Oberland**; Info: Norbert Moy (n.moy@bayern.pro-bahn.de)

Mo.30.11. 19:30 Uhr; Videokonferenz; **PRO BAHN Treff Schwaben**: Vortrag/Informationsveranstaltung „Facharbeit beim Fahrgastverband PRO BAHN“ mit Jörg Bruchertseifer, Bundeskoordinator Facharbeit bei PRO BAHN; Info: errol.yazgac@pro-bahn.de, https://www.pro-bahn.de/bayern/termin_zeigen.php?app=aus

Mi. 02.12. 19 Uhr; München, Geschäftsstelle/Videokonferenz; **PRO BAHN Treff Oberbayern**; Info und Einwahldaten: oberbayern@pro-bahn.de

Fr. 04.12. 19 Uhr; Videokonferenz; **PRO BAHN Treff Region München**, Info und Einwahldaten: muenchen@pro-bahn.de