

PRO BAHN *Post*

Rundbrief von PRO BAHN Oberbayern

Juni 2025

Linie Ziel	Gleis	A B C	in Min
S2 Erding	2	 	
S8 Flughafen/Airport 	2	 	2
S1 Hauptbahnhof	2	 	5
Isartor - Ersatzverkehr mit Bus zwischen Isartor und Ostbahnhof			
S3 Ostbahnhof	2	 	8
S6 Ebersberg	2	 	18

**Aufzüge am Rosenheimer Platz bis vsl.
Ende Oktober außer Betrieb! Benutzen Sie
die Aufzüge am Ostbahnhof.**

Displays mit Informationen über die aktuelle Betriebslage und Störungen an den Stationen und in den Fahrzeugen haben einen hohen Nutzen für die Fahrgäste – sofern die Angaben auch korrekt sind. Bei dieser Anzeige an der S-Bahn-Station Hirschgarten am 18.5.2025 kommen bereits auf den ersten Blick Zweifel bezüglich des Ersatzverkehrs mit Bus zwischen Isartor und Ostbahnhof, da mehrere S-Bahnen bis mindestens Ostbahnhof fahren. Noch problematischer wird es, wenn Unstimmigkeiten nicht so leicht erkennbar sind. Bild: T. Groetschel

- Kurznachrichten – Seite 2
- Verfehlte Information: Wie man Fahrgäste vergrault – Seite 4
- Displays zur Fahrgastinformation: Unpassende Angaben – Seite 6
- Bezirksversammlung: Gastvortrag und Vorstandswahl – Seite 8
- Resolution: Mehr Sicherheit an Haltestellen – Seite 9
- Verspätungen, Zugausfälle und verpasste Anschlüsse – Seite 10

Kurznachrichten

Gemeinde Walpertskirchen ehrt Bahnhofspaten Karl Bürger

Karl Bürger, PRO BAHN Mitglied aus Walpertskirchen und Verfasser mehrerer Bücher über die Eisenbahn in der Region, engagiert sich seit 1989 für „seinen“ Bahnhof in Walpertskirchen. Er hat in den 1990er Jahren die Stilllegung des Haltepunkts verhindert, sich erfolgreich für die Verbesserung des Zugangebots eingesetzt und im Rahmen seiner ehrenamtlichen Bahnhofspatenschaft den trostlosen Haltepunkt in ein wahres Schmuckstück mit Blumenrabatten und sogar mit einem eigenen kleinem Museum verwandelt (<https://www.probahn-walpertskirchen.de/>). Nun honoriert die Gemeinde Walpertskirchen das jahrzehntelange Engagement von Karl Bürger. Der Gemeinderat Walpertskirchen hat einstimmig beschlossen, ihm im Oktober die Bürgermedaille zu verleihen.

Schwerpunktthemen vom PRO BAHN Treff Region München im Juni

Da zum Südabschnitt der Tram-Westtangente eine Tektur vorliegt, soll dies eines der Schwerpunktthemen vom PRO BAHN Treff Region München am 6. Juni werden. Als weiteres Schwerpunktthema ist aus aktuellem Anlass die Olympiabewerbung von München vorgesehen.

Verkehrsforum Berchtesgadener Land und Rupertiwinkel trifft sich seltener

In der Jahresmitgliederversammlung des Verkehrsforums Berchtesgadener Land und Rupertiwinkel am 7. Mai wurde beschlossen, den Verein trotz des Fehlens von Nachwuchs weiterzuführen. Jedoch werden die monatlichen Treffen auf einen zweimonatlichen Rhythmus umgestellt – jeweils am ersten Mittwoch in den ungeraden Monaten. Das nächste Treffen findet also am 2. Juli 2025 statt.

PRO BAHN fordert Sofortprogramm zum Schutz der Fahrgäste

Nachdem schon das zweite Opfer des Unfalls an der Haltestelle Donnersbergerstraße verstorben ist, fordert PRO BAHN in einer weiteren Pressemitteilung ein Sofortprogramm zum Schutz der Fahrgäste vor dem Straßenverkehr (<https://www.pro-bahn.de/muenchen/presse/20250526.html>). PRO BAHN hat bereits einen Tag, nachdem ein Autofahrer in eine auf die Trambahn wartende Gruppe von Fahrgästen gefahren ist, in einer ersten Pressemitteilung wirksame Maßnahmen zum Schutz der Fahrgäste gefordert (<https://www.pro-bahn.de/muenchen/presse/20250508.html>). Dabei spricht sich PRO BAHN gegen die in letzter Zeit aufgekommenen Geländer an den Haltestellen aus, da diese keinen Schutz bieten, sondern sogar Fluchtwege abschneiden können. Das Thema – schließlich handelt es sich bei dem Unfall an der Donnersbergerstraße bereits um den dritten Vorfall dieser Art innerhalb weniger Jahre – ist auch das Anliegen einer Resolution der Mitgliederversammlung (siehe Seite 9 in diesem Heft).

München „reaktiviert“ Trambahnstrecke

Nach der viereinhalbjährigen Unterbrechung der Tram 17 in der Inneren Wiener Straße und der Zweibrückenstraße wegen einer Baustelle auf der Ludwigsbrücke konnte die Tram am 9. Mai endlich wieder in Betrieb genommen werden. Die Bauarbeiten führten sogar ganz kurz zur Sperrung des Autoverkehrs, während die Tramlinie jahrelang stillgelegt war. Wie fast zu erwarten war, hat die Aufsichtsbehörde bei der Regierung von Oberbayern auch wieder einen Beitrag abgeliefert, der zu einer letzten Verschiebung dieser Tramreaktivierung geführt hat. PRO BAHN hat der Stadt München, den Stadtwerken und der MVG in einer Pressemitteilung zur Reaktivierung der Trambahn als wichtigen Bestandteil der Verkehrswende gratuliert (<https://www.pro-bahn.de/muenchen/presse/20250509.html>). Leider bleibt das Münchner Tramnetz nur bis zum 1. Juni komplett, danach werden baustellenbedingt große Teile des Innenstadtnetzes stillgelegt und auch die Tram 19 wird wieder unterbrochen (<https://www.mvg.de/verbindungen/trambau/2025-06-02-gleisbau-kas-mxm.html>, <https://www.mvg.de/verbindungen/trambau/2025-06-02-gleisbau-fue.html>).

Nutzen des ÖPNV ist drei Mal so hoch wie seine Kosten

Das von der TU München geleitete „MCube“-Konsortium hat im Auftrag der von DB Regio ins Leben gerufenen Initiative „Zukunft Nahverkehr“ eine Studie zur Wertschöpfung des Öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV) durchgeführt. Als Ergebnis kommt heraus, dass der Nutzen des ÖPNV drei Mal so hoch ist wie seine Kosten. Erläuterungen dazu gibt es in einer Meldung von MCube (<https://mcube-cluster.de/mcube-consulting-studie-wertschoepfung-oepnv/>, mit Link zum vollständigen Abschlussbericht der Studie) sowie als Presseinfo der DB vom 15. Mai 2025.

DB und Verkehrsministerium verschleppen Bahnhofssanierung

Der Bundesrechnungshof (BRH) wirft in einem Ergänzungsband seiner „Bemerkungen zur Haushalts- und Wirtschaftsführung des Bundes“ dem Bundesministerium für Digitales und Verkehr (BMDV) vor, die Investitionen in Bahnhöfe zu verschleppen (<https://kurzlinks.de/jz4q>). Der BRH bezieht sich dabei auf eine Förderinitiative für Bahnhöfe im Schienennetz des Bundes von 2019, mit der u.a. der barrierefreie Umbau von Bahnstationen finanziert wird. DB InfraGO hat bis Ende 2023 lediglich 84 Mio. Euro aus diesem Topf in Anspruch genommen, statt in diesem Zeitraum Bauvorhaben für 326 Mio. Euro zu realisieren. Der BRH moniert, dass das BMDV die Bahnhofsprogramme zum einen unrealistisch geplant und ungenügend vorbereitet hat und zum anderen die Umsetzung weder angemessen überwacht noch den Erfolg kontrolliert hat oder steuernd eingegriffen hätte.

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

Verfehlte Information und kaputte Kommunikation bei Baustellen

Wie man Fahrgäste vergrault

Dass die Zahl der Baustellen im Bahnbereich zunimmt, hat trotz aller Widernisse für die Fahrgäste natürlich auch positive Aspekte. Endlich wird versucht, den Rückstand bei der Instandhaltung der Infrastruktur aufzuholen, der durch schlechte Verkehrspolitik und teilweise abweichende Interessen des DB-Konzerns entstanden ist. Entsprechend kann PRO BAHN als Fahrgastverband den Aktivitäten von DB InfraGO natürlich auch Positives abgewinnen. Leider muss man diesen Satz mit einem mehrfachen großen „Aber“ versehen.

Wenn das Baustellenmanagement die Interessen der Fahrgäste und der betroffenen Verkehrsunternehmen angemessen berücksichtigen würde, wenn die Kommunikation geplanter Bauarbeiten frühzeitig stattfinden würde, wenn die Bahnunternehmen dies dann auch in rechtzeitige und richtige Fahrgastinformation umsetzen könnten, wenn die Baumaßnahmen in Ablauf und Zeitrahmen so stattfinden würden wie geplant, wenn die Ersatzverkehre eine ausreichende Alternative bieten würden und so funktionieren würden wie angekündigt – ja, wenn das alles so wäre, dann könnten wir Fahrgäste mit der erhöhten Bauaktivität leben, und würden für bessere Infrastruktur halt eine Weile die Einschränkungen ertragen. Man merkt schon: es gibt da viel zu viel Konjunktiv, als dass es wirklich gutgehen könnte.

Im Folgenden zwei Beispiele wie es zumindest bezogen auf die Fahrgastinformation nicht gutgegangen ist.

S-Bahn München vs. Fahrgäste

Am 27. April verschickte die S-Bahn München über den Verteiler „DB Streckenagent“ mehrere E-Mails mit Baustellenfahrplänen. Darunter einen über veränderte Fahrpläne der S1 auf der Stammstrecke und einen ab Laim auswärts. Die beiden Ersatzfahrpläne hatten eine zeitliche Überschneidung am Abend des 30. April und in der Nacht zum 1. Mai. Die Baustellenfahrpläne der S-Bahn sind immer so knapp gehalten, dass betroffene Fahrgäste etwas extrapolieren müssen. So enthielt der zweite Fahrplan als einzige Stammstreckenstation Laim.

Abseits des teilweise eingerichteten SEV trafen die beiden Fahrpläne am ehesten in Feldmoching aufeinander. Richtung stadtauswärts fiel sofort auf, dass mehrere Fahrten in einem der beiden Fahrpläne verzeichnet waren, aber im jeweils anderen fehlten. Zurückgerechnet auf die Abfahrtszeit am Hauptbahnhof war beispielsweise unklar, ob um 23:22 Uhr oder um 23:42 Uhr ein Zug fahren sollte. Sich auf die spätere Abfahrt zu verlassen hätte fatal sein können, da im ungünstigeren Fall der nächste Zug erst um 4:22 Uhr fahren sollte.

Eine Rückfrage bei der S-Bahn München ergab zunächst nur „an den verant-

wortlichen Fachbereich weitergeleitet“. Die Fahrpläne wurden nicht geändert. Die BEG bekam als Aufgabenträger eine Kopie der E-Mail an die S-Bahn, hat sich aber nicht dazu geäußert. Anfang Mai kam eine weitere E-Mail der S-Bahn, die erklärte, dass nur der Baufahrplan ab Laim gegolten habe, was auch in der Online-Auskunft abgebildet war. Dass der Fahrplan zur Stammstreckensperrung irgendwie untergeordnet war, ging aus den E-Mails vom 27. April nicht hervor. Man kann es wohl fahrlässige Fahrgastverwirrung nennen.

DB InfraGO vs. Arverio

Beim zweiten Beispiel geht es um eine Fahrt von Nürnberg nach Crailsheim am 10. Mai. Auf den Webseiten des Zugbetreibers Arverio Baden-Württemberg gibt es eine ganze Reihe von Meldungen zum betroffenen RE90. So zeigte Ende April der Ersatzfahrplan für den Zeitraum 9.5. bis 16.5., dass der Zug 12:34 Uhr ab Nürnberg zwischen Ansbach und Hessental ausfällt und durch einen Ersatzbus ersetzt wird, der ab Ansbach ohne Halt bis Crailsheim verkehrt. Zu einem Ziel über Crailsheim hinaus muss man einen Ersatzbus früher nehmen, den man ab Nürnberg um 11:21 Uhr erreichen würde, in späteren Fahrplanversionen um 10:46 Uhr. Der Baustellenfahrplan ist für Fahrgäste mit wenig Erfahrung oder Ortskenntnis schwer lesbar. Dass nicht nur die Zwischenhalte ausfallen, sondern der Zug zwischen Ansbach und Hessental nicht fährt, ist nicht für jeden erkennbar. Bei der Abfahrt 16:38 Uhr ab Nürnberg gibt es eine Kennzeichnung, aus der nicht hervorgeht, ob der Zug bis Ansbach oder bis Crailsheim fährt.

Ganz anders stellte es sich jedoch in der Online-Auskunft der DB dar. Dort wurde den Fahrgästen zunächst empfohlen bis Eckartshausen zu fahren, und von dort wieder zurück bis Crailsheim. Ursache dafür war, dass die Halte Ansbach und Crailsheim mit „Hält nur zum Einsteigen“ markiert waren. Auf die Probleme hingewiesen kam von Arverio die Antwort, sich an „bwegt Mobilität für Baden-Württemberg“ zu wenden. Eine E-Mail an die Nahverkehrsgesellschaft Baden-Württemberg (NVBW) und die BEG war zu diesem Zeitpunkt bereits unterwegs.

Die Online-Auskünfte der DB und von „bwegt“ zeigten ab 30. April die Fahrt 12:34 Uhr ab Nürnberg nicht mehr an. Stattdessen sollte man um 12:21 Uhr mit der S-Bahn fahren, um dann mit dem SEV-Bus ab Ansbach um 14:20 Uhr Crailsheim zu erreichen. Diese Verbindung ist im PDF-Fahrplan von Arverio nicht enthalten. Um 14:38 Uhr ab Nürnberg wurde im Auskunftssystem weiterhin die Fahrt mit RE90 angezeigt, nun allerdings mit Umsteigen zum SEV nach Crailsheim in Ansbach. Die „Fahrthinformation“ zum RE90 enthielt allerdings den gesamten Zuglauf bis Stuttgart, ohne anzugeben, dass ein Abschnitt gesperrt wäre und ohne Crailsheim und andere Stationen zwischen Ansbach und Hessental. Bei der DB-Auskunft war Ansbach mit „Hält nur zum Aussteigen“ und Hessental mit „Hält nur zum Einsteigen“ markiert.

Baustelle untersagt, findet aber trotzdem statt

Arverio gab nach der Rückfrage via NVBW an, die „Fahrplananordnung“ von DB InfraGO erst am 6. Mai erhalten zu haben, so dass erst ab dann konkrete Fahrplanzeiten vorlagen. Am nächsten Tag war der RE90 12:34 Uhr korrekt als verkürzte Fahrt bis Ansbach mit Umsteigen zum SEV im DB-System enthalten. Kurz vor Beginn der Baustelle wurden auch die falschen Auskünfte für die Verbindung um 14:38 Uhr korrigiert, noch später für den Zug um 8:37 Uhr ab Nürnberg. Bei einem Update zum 8.5. erklärt Arverio auf der Webseite, dass die Baustelle zwischenzeitlich von der Bundesnetzagentur untersagt war, jetzt aber stattfindet, da eine kurzfristige Absage noch mehr Probleme erzeugt hätte. Eine E-Mail der NVBW vom 9.5. stellt fest, dass die Auskünfte falsch sind, es aber „derzeit unklar ist, was endgültig richtig wäre“, und dass „man in dieser Situation derzeit leider nichts ändern“ kann.

Die beiden Beispiele zeigen, dass Fahrgastinformation bei Bahnbaustellen zu oft an rechtzeitiger Kommunikation scheitert, aber auch am Willen, vom Fahrgast aus zu denken. Welches Bild der SPNV dadurch nach außen erzeugt, hat bei Unternehmen und Aufgabenträgern eine zu geringe Priorität. Das gilt auch für die langfristigen Auswirkungen auf die Verkehrsmittelwahl. Da die Zustände in ähnlicher Form schon seit längerer Zeit auftreten, ist auf Einsicht und Besserung bei den verantwortlichen Stellen wohl kaum zu hoffen. Die Zunahme der Zahl der Baustellen lässt dagegen befürchten, dass alles noch viel schlimmer wird.

Edmund Lauterbach

Displays zur Fahrgastinformation an Stationen und im Zug

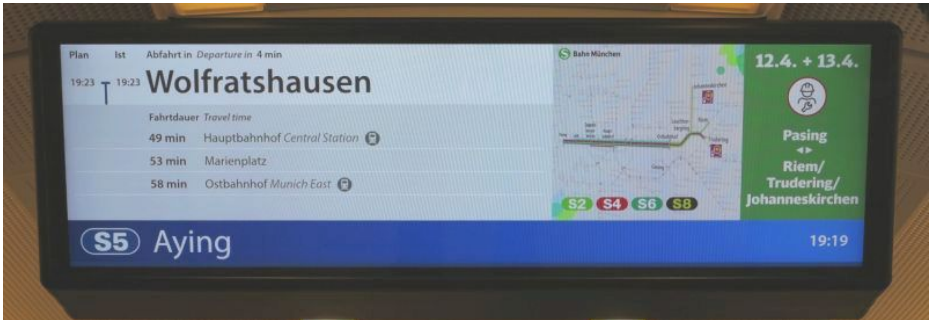
Unpassende Angaben

Bei der S-Bahn ist es unüblich geworden, Informationen zu Fahrplanänderungen an den Stationen auszuhängen. Das mag durch einen gesellschaftlichen Wandel, nach dem sich viele Fahrgäste überwiegend über das Internet informieren und durch die Möglichkeit, auf Anzeigern Informationen über die aktuelle Betriebslage bereitzustellen, gerechtfertigt sein, wenn es denn funktionieren würde.

Über widersprüchliche Angaben im Internet berichtet Edmund Lauterbach im vorhergehenden Artikel. Aber auch auf Anzeigern in den Stationen und Zügen werden in nennenswertem Umfang fehlerhafte oder veraltete Informationen verbreitet. Im besten Fall ist dies schon auf den ersten Blick erkennbar.

So wurden am 21. April 2025 wegen einer Baustelle in Laim die von Wolfratshausen kommenden S-Bahnen wieder in den Tunnel der 1. Stammstrecke geführt. In dieser Situation ist es unpassend, in der Anzeige im Zug darauf hinzuweisen, dass es am 12. und 13.4. eine Baustelle gab. Vielleicht mögen auch In-

formationen über vergangene Baustellen interessant sein, die gerne im Internet bereitgestellt werden können – auf den Anzeigern sind sie aber eher verwirrend.



Hinweis auf vergangene Baustelle in der S-Bahn (Aufnahme von 21. April 2025: T. Groetschel)

Ein weiteres Beispiel bei der S-Bahn: Am 18. Mai 2025 gab es Einschränkungen bei der S1, S3, S4 und S5. Die Linien S2, S3, S6 und S8 fuhren jedoch durch den Tunnel der 1. Stammstrecke auf voller Länge, so dass es keinen Anlass für einen Ersatzverkehr zwischen Isartor und Ostbahnhof gab. Trotzdem erschien bei einzelnen Zügen folgender unpassender Lauftext: „Verkehrt ab Donnersbergerbrücke ohne Halt bis Hauptbahnhof Gl. 20-36 – Reisende ab Hauptbahnhof nutzen die S3 bis Isartor – Ersatzverkehr mit Bus zwischen Isartor und Ostbahnhof“ (siehe Titelbild).

Auch bei der MVG gibt es immer wieder unpassende Informationen. Während der Messe bauma fuhr die U7 bis/ab Messestadt Ost. Es wurden auch C2-Züge mit sechs Wagen auf der U7 eingesetzt. Trotzdem gab es in diesen Zügen Anzeigen, dass die U7 nur zwischen Olympia-Einkaufszentrum und Sendlinger Tor verkehren würde.

Am 19. Mai 2025 gab es dagegen Durchsagen, nach denen Personen im Gleisbereich zwischen Kolumbusplatz und Silberhornstraße seien. Gegen 18:41 Uhr hieß es, dass die Strecke wieder freigegeben sei. Nach so einer Störung kommt es vor, dass Züge vorzeitig wenden. Es werden dann auch Zugziele angepasst, z. B. Harthof oder Milbertshofen statt Feldmöching. Wenn allerdings am U-Bahnhof Moosfeld gewendet werden soll, erscheint auf den Zugzielanzeigern an den Bahnsteigen trotzdem weiterhin Messestadt Ost als Zugziel. Im konkreten Fall sagte der Fahrer bereits bei Anfahrt des U-Bahnhofs Kreillerstraße an, dass der Zug wegen der großen Verspätung nur bis Moosfeld fahre. Trotzdem wurde an den Bahnsteigen weiterhin Messestadt Ost als Zugziel angezeigt. Nachdem der Zug im U-Bahnhof Moosfeld auf Gleis 1 gewendet hatte, wurden auf dem Anzeiger für Gleis 2 Züge mit Zugziel Messestadt Ost in 1, 1 und 2 Minuten angezeigt. Über acht Minuten lang kam jedoch kein Zug. Es gab mehrfach Durchsagen über die vorherige Störung mit den Personen im Gleisbereich. Das

erklärt jedoch nicht, warum es am Moosfeld zu langen Wartezeiten kam, und dabei auf dem Zugzielanzeiger drei Züge in weniger als drei Minuten angekündigt wurden. Gegen 19:22 Uhr war ein Zug langsam eingefahren und legte auch den folgenden Haltestellenabstand nur langsam zurück. Gegen 19:31 Uhr wurde der U-Bahnhof Messestadt Ost erreicht. Nachträglich erfuhr ich, dass es im Internet Meldungen über eine Stellwerkstörung im Bereich Messestadt West gab. Das ist dann auch wieder ein Beispiel, bei dem betroffene Fahrgäste vor Ort weder über Durchsagen noch über Anzeiger explizit über eine aktuelle Störung informiert wurden, aber mehrfach über eine vergangene Störung in einem anderen Streckenabschnitt.

Thomas Groetschel

PRO BAHN Bezirksversammlung 2025

Vortrag zu Generalsanierungen, Vorstandswahl und Resolution

Die Mitgliederversammlung 2025 des PRO BAHN Bezirksverbands Oberbayern fand am 24. Mai im Pfarrheim Maria Schutz in München-Pasing statt. Im Gastvortrag mit dem Titel „Wie kommen die Kunden von A nach B? – Generalsanierungen der Hochleistungskorridore der InfraGO in Bayern 2026“ berichtete Bärbel Fuchs, Geschäftsführerin der Bayerischen Eisenbahngesellschaft (BEG), am Vormittag über die 2026 anstehenden Generalsanierungen der Hochleistungskorridore in Bayern durch die DB InfraGO und die Auswirkungen auf den Schienenpersonennahverkehr und die Ersatzmaßnahmen. Im Anschluss an den Vortrag gab es eine angeregte Diskussion über die Einschränkungen für die Fahrgäste, SPNV-Konzepte und Busersatzverkehre, die dank der längeren Anwesenheit von Frau Fuchs noch bis zum Ende der Mittagspause und Beginn der eigentlichen Mitgliederversammlung andauerte.

Im Bericht des Vorstands sprachen der Vorsitzende Norbert Moy und der stellvertretende Vorstand Andreas Barth sowie Stefan Voith über die Aktivitäten des vergangenen Jahres. Im Kassenbericht wurde mitgeteilt, dass die Einnahmen und Ausgaben nach den erhöhten Ausgaben durch den Gerichtsstreit um die Wasserburger Altstadtbahn zwischen 2017 und 2021 in den vergangenen drei Jahren wieder auf dem vorherigen Niveau sind. Da die Kassenprüfer keine Unstimmigkeiten festgestellt haben, wurde der von Wilhelm Mack gestellte Antrag auf Entlastung des Vorstands von der Versammlung einstimmig angenommen.

Bei den Neuwahlen des Vorstandes wurden Norbert Moy (Weilheim) als Vorstandsvorsitzender, die stellvertretenden Vorsitzenden Andreas Barth (München) und Stefan Voith (Ebersberg) und die Schatzmeisterin Renate Forkel (Weilheim) in ihren Ämtern bestätigt. Zusätzlich zum Beisitzer Matthias Feyrsinger (Gel-

tendorf), der ebenfalls wieder gewählt wurde, ist Florian Pieper (Weilheim) als weiterer Beisitzer in den Vorstand gewählt worden. Als Kassenprüfer wurden Renate Bommersbach und Rainer Kurzmeier gewählt, sowie Günther Polz als Ersatzkassenprüfer.

Zum Abschluss der Versammlung wurde eine Resolution beschlossen, die den Unfall am 7. Mai in München thematisiert, und in der ein wirksamer Schutz der Fahrgäste vor den Gefahren des Straßenverkehrs gefordert wird (siehe unten).

Renate Forkel

Resolution

PRO BAHN fordert mehr Sicherheit an Haltestellen

Auf der Mitgliederversammlung vom 24. Mai 2025 haben die Teilnehmer eine Resolution beschlossen, in der ein wirksamer Schutz der Fahrgäste vor den Gefahren des Straßenverkehrs gefordert wird:

Die Mitgliederversammlung des Fahrgastverbands PRO BAHN Oberbayern fordert den wirksamen Schutz der Fahrgäste vor den Gefahren des Straßenverkehrs. Die anwesenden Mitglieder von PRO BAHN gedenken der Opfer des Ereignisses vom 7. Mai 2025. Damals fuhr ein Autofahrer mit einem schweren PKW in die Trambahnhaltestelle Donnersbergerstraße. Dabei wurden wartende Fahrgäste schwer verletzt, bzw. getötet. 2024 und 2023 gab es ähnliche Vorfälle am Stiglmaierplatz und am Leonrodplatz, wo ein Jugendlicher durch einen Raser getötet wurde.

Wenn wartende Fahrgäste an Trambahn- und Bushaltestellen nicht besser geschützt werden, ist künftig mit weiteren Opfern und auch mit weiteren Toten zu rechnen. Dies ist nicht akzeptabel und widerspricht dem Ziel „Vision Zero“ – keine Toten und keine Schwerverletzten im Straßenverkehr – des Münchner Stadtrats. Dieses Ziel muss das Handeln der für den Straßenverkehr zuständigen Behörden in Bezug auf den Schutz wartender Fahrgäste prägen. Politik und diese Behörden sind in der Pflicht, dafür zu sorgen, dass künftig keine Gefahr mehr vom Straßenverkehr für die Fahrgäste ausgeht.

PRO BAHN spricht sich gegen die in letzter Zeit aufgekommenen Geländer an den Haltestellen aus. Diese erhöhen eher das Gefahrenpotential, da sie mögliche Fluchtwege abschneiden und zudem auch dazu führen, dass das Queren der Straße für die Fahrgäste unterm Strich gefährlicher wird. Sie verlängern auch die Wege, erschweren die Zugänglichkeit und torpedieren die angestrebte Barrierefreiheit gerade für die Fahrgäste, die keine längeren Strecken gehen können.

Geeignet zum Schutz der Fahrgäste sind robuste Poller, sowie eine wirksame Reduzierung der Geschwindigkeiten im Straßenverkehr, um so die zerstörerische Energie

zu vermindern. Eine Verengung von Fahrbahnen in kritischen Bereichen wie Haltestellen kann dabei ebenso hilfreich sein wie die Verbreiterung der Wartezonen. Die im Vergleich zum Autoverkehr bessere Sicherheit der öffentlichen Verkehrsmittel muss auch beim Warten an Haltestellen unbedingt bestehen bleiben.

Die Mitgliederversammlung 2025 des PRO BAHN Bezirksverbands Oberbayern

Verspätungen, Zugausfälle und verpasste Anschlüsse

Die Bayerische Eisenbahngesellschaft BEG hat Mitte Mai Daten zur Angebotsqualität im Schienenpersonennahverkehr veröffentlicht (BEG-Pressemitteilung unter <https://kurzlinks.de/qcks>). Die Verspätungen und Zugausfälle im bayerischen Regional- und S-Bahn-Verkehr haben erwartungsgemäß 2024 weiter zugenommen und neue negative Spitzenwerte erreicht.

Die Pünktlichkeitsquote der Regionalzüge ist von 87 Prozent auf 85,3 Prozent gefallen; die Zahl der Zugausfälle nahm von 6,3 Prozent auf 8 Prozent zu. Am unpünktlichsten waren die Züge zwischen München und Prag bzw. Hof, zwischen Nürnberg und Regensburg, sowie der Main-Spessart-Express (Bamberg/Würzburg-Frankfurt). Bei den Zugausfällen muss man der Bayerischen Regiobahn gratulieren, deren Züge am seltensten ausfielen, wobei das Oberlandnetz mit einem Wert von 1,1 Prozent am besten abschnitt. Die meisten Zugausfälle verzeichneten einige von DB Regio betriebene Strecken. Am schlechtesten schnitt das Dieselnetz Allgäu Los 1 mit 14,5 Prozent ab, aber auch die Werdenfelsbahn, das Netz Hohenlohe-Franken-Untermain und das Dieselnetz Ulm liegen mit über 13 Prozent ausgefallener Züge am unteren Ende der Statistik.

Die Jahrespünktlichkeit der Münchner S-Bahn ist nochmals um drei Prozentpunkte auf 87 Prozent zurückgegangen. Angesichts der statistischen Ausgleichsmöglichkeit durch die vielen Fahrten außerhalb der Stoßzeiten ist das eine sehr deutliche Verschlechterung. Während im Münchner Netz an fast 60 Prozent der Verspätungen die Infrastruktur schuld ist, erstaunt bei der Nürnberger S-Bahn, dass es überwiegend an der verkehrlichen Durchführung hapert. Die Ausfallquote der S-Bahn München war noch etwas höher als bayernweit, wobei wohl Teilausfälle wie die Herausnahme von Linien aus der Stammstrecke oder vorzeitige Wenden nicht gezählt wurden.

Völlig inakzeptabel sind Tiefpunkte mit Ausfallquoten von 29 Prozent (S-Bahn Nürnberg im August), 23,6 Prozent (S-Bahn München im Januar) oder gar 46,6 Prozent (Werdenfelsbahn im Januar). Solche Ausreißer mit Werten von über 20 Prozent bei den Zugausfällen oder mit Pünktlichkeitsquoten von unter 70 Prozent, teils unter 60 Prozent gibt es leider bei der Mehrzahl der Netze. Sie prägen

das öffentliche Bild der Bahn viel stärker als gute Werte in einigen kleineren Netzen. Die Unterschiede bei Netzgröße und Umfang der Verkehrsleistungen mindern natürlich insgesamt die Vergleichbarkeit der Daten. Ebenfalls verglichen hat die BEG die Anschlussquoten an bayerischen Bahnhöfen. Hierbei zeigt sich, wie stark der Münchner Hauptbahnhof das Reisen mit der Bahn behindert, da dort die außerordentlich hohe Zahl von 20 Prozent der Anschlüsse verpasst wurden. Die beschleunigte Realisierung kürzerer Umsteigewege durch einen Steg in der Bahnsteighalle wurde von DB und Politik leider verweigert.

Da die Vielzahl der Daten hier nicht darstellbar ist, sei auf die Meldung vom 15. Mai auf https://www.pro-bahn.de/bayern/aktuell_bayern.php oder die Pressemitteilung der Bayerischen Eisenbahngesellschaft verwiesen, in der alle BEG-Statistiken verlinkt sind.

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 Abonnentenverwaltung 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

So. 01.06. So. 08.06., So. 15.06., So. 22.06. und So. 29.06.; Bad Endorf (jeweils 9:55, 11:55, 15:20 und 17:20 Uhr) / Obing (jeweils 8:55, 10:55, 14:20 und 16:20 Uhr); **Touristikfahrten auf der Lokalbahn Endorf-Obing**. Achtung, Termine noch nicht gesichert! Da sich der historische Triebwagen VT 26 derzeit noch in der Werkstatt befindet, sollte man sich vor einer Fahrt noch einmal informieren, ob die Fahrten stattfinden: Info unter <https://chiemgauer-lokalbahn.com>.

Mi. 11.06. 19:00 Uhr; Hohenfurch, Restaurant Zeus, Hauptplatz 2; **Arbeitskreis Fuchstalbahn**. Weitere Informationen: <https://www.uip-online.de/arbeitskreis-fuchstalbahn/>.

PRO BAHN-Termine

Allgemeine Treffen: PRO BAHN Treff Oberbayern i.d.R. am 1. und 3. Mittwoch im Monat ab 19 Uhr; Videokonferenz und Präsenztermin in der Geschäftsstelle, München, Agnes-Bernauer-Platz 8.

Stammtisch in München i.d.R. am letzten Mittwoch im Monat ab 19 Uhr, derzeit im Gasthaus „Harlachinger Gartenstadt“, Naupliastraße 2 (U1 Mangfallplatz).

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

Mi. 04.06. 19 Uhr; München (Geschäftsstelle) und Videokonferenz; **PRO BAHN Treff Oberbayern**; Info: oberbayern@pro-bahn.de

Fr. 06.06. 19 Uhr; Videokonferenz ; **PRO BAHN Treff Region München**, Info und Einwahldaten: muenchen@pro-bahn.de

Mi. 18.06. 19 Uhr; München (Geschäftsstelle) und Videokonferenz; **PRO BAHN Treff Oberbayern**; Info/Einwahldaten: oberbayern@pro-bahn.de

Mi. 25.06. ab 19 Uhr; München, Gasthaus „Harlachinger Gartenstadt“, Naupliastraße 2; **Stammtisch**.

Do. 26.06. ab 19 Uhr ; Raisting, „Gasthof Drexl“, Pähler Str. 17 (direkt am Bahnhof), **Treffen der Regionalgruppe Oberland**; Info: Norbert Moy (n.moy@bayern.pro-bahn.de)

Sa. 28.06. 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

Mo.30.06. 19:30 Uhr; Videokonferenz; **PRO BAHN Treff Schwaben**: Jon Worth, unabhängiger Eisenbahnjournalist: „Ist eine Vereinfachung des Fahrkartenerwerbs ins Ausland möglich?“; Info: erro1.yazgac@pro-bahn.de, https://www.pro-bahn.de/bayern/termin_zeigen.php?app=aus

Mi. 02.07. 19 Uhr; München (Geschäftsstelle) und Videokonferenz; **PRO BAHN Treff Oberbayern**; Info/Einwahldaten: oberbayern@pro-bahn.de

Fr. 04.07. 19 Uhr; Videokonferenz; **PRO BAHN Treff Region München**, Info und Einwahldaten: muenchen@pro-bahn.de

**Bitte unterstützen Sie die Arbeit von PRO BAHN
durch Ihre Mitgliedschaft:**

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