

PRO BAHN *Post*

Rundbrief von PRO BAHN Oberbayern

Mai 2019



Derzeit verbindet die Buslinie 219 Unterschleißheim und Garching-Hochbrück. Auch von Unterschleißheim nach Garching und weiter nach Haar sollen irgendwann Expressbusse fahren. Bild: E. Lauterbach

- Kurznachrichten – Seite 2
- Deutschlandtakt 2030 in Oberbayern – Seite 4
- Funklöcher an Bahnstrecken schließen – Seite 6
- Expressbusring um München – Seite 7
- April, April: Kein O-Bus – Seite 10

Kurznachrichten

Weniger Steuern für Bahnfahrten

Für alle Bahnfahrten ab 50 Kilometer – egal ob ICE oder Regionalbahn – fällt bisher der volle Mehrwertsteuersatz von 19 Prozent an. Bei dieser Benachteiligung der Bahn ist Deutschland mit führend. Laut Meldung der Bild-Zeitung will Verkehrsminister Scheuer die Mehrwertsteuer für Fahrkarten des Fernverkehrs senken (siehe auch <https://www.sueddeutsche.de/-1.4413174>). Damit würde eine jahrzehntealte Forderung von PRO BAHN erfüllt. In einer Pressemitteilung appelliert PRO BAHN an die Bundesregierung, die Pläne zu einer Mehrwertsteuersenkung für Bahnfahrten über 50 Kilometer jetzt auch umzusetzen, und an die DB, die Kostensenkung an die Fahrgäste weiterzugeben (https://www.pro-bahn.de/presse/pm_bv_show.php?id=337). Zudem fordert PRO BAHN die steuerliche Gleichbehandlung von Bahn- und Flugverkehr bei internationalen Verbindungen.

Alles andere als auf dem Holzweg

Nur wenn es gelingt, deutlich mehr Güter auf die Schiene zu verlagern, sind die Klimaschutzziele im Bereich Verkehr erreichbar. Deshalb ist es so wichtig, die Schieneninfrastruktur auszubauen. Diesem Thema widmet sich der Verband Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV) in der Titelstory „Alles andere als auf dem Holzweg“ seines Magazins (https://www.vdv-dasmagazin.de/story_01_titelstory_0119.aspx). Erwähnt wird explizit die Notwendigkeit einer Wiedereröffnung der fränkischen Höllentalbahn.

Endgültiges Aus für Haltepunkt Jägerhaus

DB Station&Service lässt Jägerhaus dauerhaft stilllegen: Dem Antrag zur dauernden Einstellung des Betriebes der Stationen Jägerhaus (Ammergaubahn) und Umratshausen Bahnhof (Chiemgau-Bahn) hat das Eisenbahn-Bundesamt am 2. April zugestimmt.

Wo es mehr Bahn im Regionalverkehr gibt – und wo nicht

In Baden-Württemberg wird die Schwäbische-Alb-Bahn, auf der bisher nur Schülerverkehr und saisonale Touristikfahrten angeboten werden, künftig Bestandteil des Nahverkehrsnetzes. Die Bestellung weiterer Zugfahrten, zusätzliche Triebwagen sowie die Reaktivierung des Verkehrs zwischen Engstingen und Gammertingen sind Bestandteile des Konzepts (<https://alb-bahn.com/artikel/land-sichert-schienenverkehr-auf-der-schwaebischen-alb>). Auch ganz im Westen, im Netz der Euregiobahn, wird das Bahnnetz für die Fahrgäste etwas größer. Dort soll es schon ab Dezember nach Breinig gehen. Woanders, zum Beispiel bei der Ilztalbahn, der fränkischen Höllentalbahn, der Wasserburger Altstadtbahn (alle Bayern) oder der Mecklenburger Südbahn gibt es von offizieller Seite Gegenwind zu Reaktivierungsbemühungen.

Elektromobilität auf der Schiene fördern

In einer Pressemitteilung hat PRO BAHN die Bundesregierung aufgefordert, eine Milliarde Euro zusätzlich zu den bisher bekannten Planungen in den Ausbau des elektrischen Bahnbetriebs auf der Schiene zu investieren (https://www.pro-bahn.de/presse/pm_bv_show.php?id=336). Wenn Bundesverkehrsminister Andreas Scheuer eine zusätzliche Milliarde möchte, damit Ladestationen für PKWs gefördert werden können, sollte auch eine weitere Milliarde für die Schiene drin sein. Zudem gehört das Schienennetz zum größten Teil der Deutschen Bahn AG und ist damit in Bundesbesitz, so dass hier schnell und effektiv losgelegt werden kann.

Auslastungsanzeige für den Fernverkehr

Die seit Anfang April verfügbare Anzeige der voraussichtlichen Auslastung von Fernverkehrszügen der Deutschen Bahn wird von PRO BAHN grundsätzlich begrüßt (https://www.pro-bahn.de/presse/pm_bv_show.php?id=335). PRO BAHN hofft allerdings, dass die neue Anzeige nicht nur der Mängelverwaltung dient, sondern dass die Kapazitäten an die Bedürfnisse der Fahrgäste angepasst werden. Das Symbol „außergewöhnlich hohe Auslastung erwartet“ sollte ein absoluter Ausnahmefall sein, und durch den Einsatz zusätzlicher Züge vermieden werden. Zusätzlich ist es wichtig, diese Informationen auch wagen-, zugteil- und betriebslagengenau zu ermitteln, damit sie zur Fahrgastlenkung an den Bahnsteigen genutzt werden können.

WLAN auch im IC

Die Deutsche Bahn will ihre komplette Intercity-Flotte mit WLAN ausstatten (https://www.deutschebahn.com/de/presse/pressestart_zentrales_uebersicht, Meldung vom 26. März). Die Ausrüstung soll Mitte 2019 beginnen und bis Ende 2021 abgeschlossen sein.

DB-Bilanz für 2018

Am 28 März hat die DB ihre Bilanzzahlen für 2018 vorgestellt (https://www.deutschebahn.com/de/presse/suche_Medienpakete/Bilanz-Pressekonferenz-2019-3976582, mit Links zum 282-seitigen „integrierten Bericht“ und einer kürzeren Aufbereitung in einer Broschüre). Der Gewinn ist laut DB „auf Vorjahresniveau“, während die Medien aus den Daten einen Gewinnrückgang um 29,2 Prozent herauslesen (<https://www.tagesschau.de/wirtschaft/bahn-bilanz-107.html>), was sich auch für 2019 fortsetzen soll. Archive für ältere Bilanzberichte und Präsentationen gibt es unter <https://ir.deutschebahn.com/de/berichte/>.

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.

Deutschlandtakt 2030 in Oberbayern

„Gemeinsam wollen wir bis 2030 die Zahl der Fahrgäste verdoppeln und mehr Güter auf die Schiene holen“ verkündete Bundesverkehrsminister Scheuer am 9.10.2018. Ein löbliches Ziel, das sogar mit einem konkreten Zielfahrplan 2030 für den Deutschlandtakt unterlegt wurde. Umso spannender, sich also die vom Züricher Planungsbüro SMA und Partner AG erstellten Zielfahrpläne einmal genauer anzusehen. Sie findet man beim Verkehrsministerium unter https://www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Anlage/VerkehrUndMobilitaet/Schiene/zielfahrplan-bayern.pdf?__blob=publicationFile.

Nachfolgend ein grober Überblick, wo und was sich für die Fahrgäste 2030 ändern soll:

München–Mühldorf: Wo sich richtig viel tut, ist die Strecke München–Mühldorf–Salzburg, bei der man bis 2030 den doppelspurigen Ausbau erwartet – sicher sehr optimistisch, wenn man den bisherigen Baufortschritt in die Zukunft extrapoliert. Immerhin verkehren bis Tüßling die Regionalbahnen im 30-Minuten-Takt. Zusätzlich ergänzen sich zweistündlich verkehrende RE- und eine Fernverkehrsverbindung zu einem weiteren Stundentakt. Ansonsten bleibt es im Mühldorfer Stern aber beim Stundentakt. Die Fernzüge über Mühldorf nach Wien verkehren im 2-Stunden-Takt – es bleibt also beim Status quo.

Die Traun-Alz-Bahn verkehrt im Stundentakt von Traunstein bis Garching und wird mit der Traunreuter Linie bis Hörpolding auf einen 30-Minuten-Takt verdichtet.

München–Salzburg: Interessant ist eine neue Express-Linie zwischen München und Traunstein, zusätzlich zum bestehenden Express nach Salzburg. Die EC-Linie München–Graz/Villach verkehrt im 2-Stundentakt, ebenso die ECs Richtung Brenner. Letztere sollen offenbar aber nicht mehr in Rosenheim halten.

Salzburg–Berchtesgaden: Die S3 von Salzburg wird bis Bayrisch Gmain verlängert, ansonsten Status quo.

München–Augsburg: Regionalbahn und Express im Stundentakt werden um eine stündliche Express-S-Bahn bis Augsburg-Oberhausen ergänzt, die die Bedienung von Altheggenberg und Haspelmoor übernimmt. Augsburg bekommt wieder einen stündlichen Fernzug von München über Donauwörth und Treuchtlingen nach Nürnberg.

München–Ingolstadt: Im Nahverkehr bleibt es in etwa wie zur Zeit.

München–Landshut–Passau/Regensburg: In München starten die Expresszüge im exakten 30-Minuten-Raster und flügel in Landshut. Hier gibt es also eine deutliche Angebotsausweitung. Welcher Infrastrukturausbau hierzu zwischen Landshut und Plattling notwendig ist, müsste noch näher betrachtet werden.

München–Buchloe–Allgäu: Wesentliche Neuheit ist dort nur die Express-S-Bahn bis Buchloe.

Ammerseebahn: Zwei Züge pro Stunde und Richtung, stündlich gibt es weiterhin den Hinketakt zwischen Dießen und Weilheim.

Pfaffenwinkelbahn: Neu ist ein durchgehender Halbstundentakt Weilheim–Peißenberg. Ansonsten bleibt der Zielfahrplan hinter den Anforderungen, etwa Durchbindung nach München oder Verstärkerzüge bis Schongau, zurück.

Kochelseebahn: Die Taktverstärker werden bis Kochel verlängert, ansonsten Status quo.

Bayerische Oberlandbahn: Ein 30-Minuten-Takt bis Schaftlach ist geplant, für die Kreisstädte Miesbach und Bad Tölz bleibt es beim Stundentakt mit Ergänzungen mit einzelnen Taktverstärkern nach Schliersee.

Werdenfelsbahn: Die RE-Züge München–Mittenwald sollen im Stundentakt durchgehend in beiden Richtungen verkehren und den bestehenden Grundtakt mit Regionalbahnen ergänzen. Dazu ist aber laut Fahrplan ein zweigleisiger Abschnitt Uffing–Murnau notwendig. Ein vertaktetes Fernverkehrsangebot ist dagegen nicht vorgesehen.

Wolfratshausen–Geretsried: Die Verlängerung der S7 hat man offenbar noch auf dem Schirm.

München–Füssen: Durchgehende Verbindungen gibt es nur noch Richtung Augsburg.

Insgesamt spiegelt der Entwurf von SMA im Bereich des SPNV die Angebotspolitik der bayerischen Eisenbahngesellschaft wider, die bekanntlich von einer „vorausseilenden“ (oder verordneten?) Bescheidenheit geprägt ist, die den bayerischen Straßenbaubehörden leider fremd ist. Von einem flächendeckenden Halbstundentakt nach Schweizer Vorbild ist der Plan noch weit entfernt. Auch die Fernverkehrsangebote geben eher den bisherigen Zustand wieder.

Spannend ist der Regionalexpress im Werdenfels: Er stand schon 2010 bei der Ausschreibung der Werdenfelsbahn auf der Agenda und scheiterte an der Infrastruktur. Noch 2017 bestritt der damalige Bundesverkehrsminister und örtliche Bundestagsabgeordnete Dobrindt die Notwendigkeit des zweiten Gleises. Längst aber müsste die Planung für den Infrastrukturausbau Murnau–Uffing angelaufen sein, sollte der Deutschland-Takt 2030 umgesetzt werden. Alle anderen Infrastrukturausbauten, die das Konzept berücksichtigt, sind heute schon in Planung, Murnau–Uffing stellt hier eine Ausnahme dar.

Besonders mutlos erscheint der Ansatz für das Netz der BOB: Zumindest für den Ausflugsverkehr wäre schon heute ein halbstündliches Angebot bis Bayrischzell erforderlich. Man fragt sich, ob die geplante Elektrifizierung gerechtfertigt ist,

wenn man sich mit dem Stundentakt begnügen will.

Ob das Ziel verdoppelter Fahrgastzahlen mit dem Entwurf flächendeckend erreichbar ist, muss also bezweifelt werden. Voraussetzung wäre dafür nicht nur ein flächendeckender Halbstundentakt in Oberbayern, sondern ein ganzheitliches Konzept mit Maßnahmen wie neue Haltestellen, Verlängerung von Strecken oder Reaktivierungen von Strecken. So scheint die Reaktivierung der Königsseebahn kein Thema für den Deutschlandtakt zu sein. Ungeliebte Projekte wie Gotteszell–Viechtach tauchen im Konzept gar nicht erst auf.

Wie könnte nun aber eine signifikante Erhöhung der Fahrgastzahlen gelingen? Am Beispiel der Pfaffenwinkelbahn lässt es sich gut erläutern: Der Deutschlandtakt sieht weiterhin die Durchbindung der Dieselzüge von Augsburg über die Ammerseebahn nach Schongau vor. Wichtig ist den Fahrgästen aber die Verbindung nach München. Einzige Neuerung ist ein durchgehender Halbstundentakt zwischen Weilheim und Peißenberg. Doch um diesen auszulasten, wären neue Haltepunkte in Weilheim und Peißenberg sinnvoll. Gefordert wird von der Stadt Schongau auch eine Verlängerung der Strecke bis zum Krankenhaus unter Verwendung der Gleise der Fuchstalbahn. Statt unsicherem Umsteigen in Weilheim wäre die Durchbindung nach München ein entscheidender Fortschritt. Der Halbstundentakt müsste über Peißenberg hinaus bis Schongau fortgeführt werden. Eine Elektrifizierung der Strecke wäre dann geboten.

Unter diesen Gesichtspunkten bleibt der Entwurf für den Netzfahrplan 2030 an vielen Stellen weit hinter den Erwartungen zurück und ist durch die bekannte Mutlosigkeit bayerischer Entscheidungsträger geprägt. Und denkt man an den Doppelspurausbau Murnau–Uffing, wird wohl nicht einmal das Wenige bis 2030 umgesetzt sein. Wetten werden aber noch gerne angenommen ...

Norbert Moy

PRO BAHN mahnt Umsetzung des Koalitionsvertrags an

Funklöcher an Bahnstrecken schließen

In mehreren Zeitungen und Rundfunkberichten wurde der bayerische Wirtschaftsminister Hubert Aiwanger dahingehend zitiert, dass bis zum Jahresende die Funklöcher im Mobilfunknetz entlang der Autobahnen in Bayern geschlossen werden sollen (z.B. <https://www.augsburger-allgemeine.de/-id54067931.html>).

PRO BAHN Bayern hat deshalb Wirtschaftsminister Aiwanger angeschrieben und ihn dazu aufgerufen, sich auch um die Schließung von Funklöchern entlang der Eisenbahnstrecken in Bayern zu kümmern. Wie wir aus eigener Erfahrung wissen und unter anderem auch die Bayerische Staatszeitung in Ihrer Ausgabe vom

28.2.2018 schreibt, gibt es dort erhebliche Schwierigkeiten bei der Nutzung des Mobilfunknetzes.

Die zahlreichen Funklöcher entlang der Bahnstrecken sind für viele Fahrgäste ein Problem, und wir hoffen auf eine baldige Änderung. Schließlich war im Koalitionsvertrag zwischen Freien Wählern und der CSU vereinbart worden, dass die Staatsregierung den Ausbau des Mobilfunknetzes entlang der Bahnstrecken anstrebt (Kapitel IV – Punkt 6) – von Autobahnen war nicht die Rede.

Es ist daher unverständlich, dass nun Herr Staatsminister Aiwanger vor den Medien verkündet, dass entlang der Autobahnen die Funklöcher geschlossen werden sollen – was gar nicht als Ziel im Koalitionsvertrag vereinbart wurde – und sich zu den Bahnstrecken nicht äußert. Hier sehen wir dringenden Handlungsbedarf.

PRO BAHN weist auch darauf hin, dass gerade Bahnreisende sich auf Telefonate oder Arbeiten im Internet ungestört konzentrieren können, während das bei Autofahrern eben nicht der Fall ist.

Winfried Karg

Expressbusring um München

Anfang April haben der MVV, die beteiligten Landkreise und das bayerische Verkehrsministerium ein Konzept für einen Busing um München vorgestellt. Teils schon existierende, teils neue Linien bilden als eine Kette von Expressbussen einen geschlossenen, aber nicht umsteigefreien Ring um die Landeshauptstadt. Einige Ziele außerhalb des Ringes wie Unterschleißheim, das Garching Forschungszentrum aber auch Bad Tölz sollen durch Linienverlängerungen angebunden werden. Das Konzept ist zunächst ein Grobentwurf, der sich bis zu einer Realisierung noch verändern wird.

Zu klären ist aus Fahrgastsicht unter anderem ein gemeinsamer Bedienungsstandard eines solchen landkreisübergreifenden Konzepts. Gerade wegen der Umsteigezwänge müssen Takt und Fahrplan aufeinander abgestimmt sein; ebenso muss man die Umsteigezeiten zu den S-Bahn-Linien beachten. Die bisherigen Standards der Landkreisbusse sind eher uneinheitlich. So haben die Landkreise Fürstenfeldbruck und Starnberg bereits Erfahrungen mit Expressbuslinien gesammelt und bauen ihr Netz weiter aus. Der Landkreis München hat aufgrund des Verkehrswachstums ebenfalls sein Busnetz verdichtet und lässt einige der Buslinien in den Stoßzeiten mit Fahrplantakten verkehren, die man sonst nur aus München kennt. Dagegen ist der Landkreis Dachau nicht so sehr für ein fahrgastgerechtes Busangebot bekannt.

Auch andere Punkte des Konzeptentwurfs erwecken den Eindruck, dass noch ei-

niges zu optimieren ist. Schaut man sich beispielsweise den Südostteil des Busringes zwischen Hohenbrunn und Wolfratshausen an, so scheinen die Linien an Gebieten mit hohem Fahrgastaufkommen vorbeizufahren. Im Norden würde das Expresskonzept wohl dazu führen, dass Unterschleißheim seine Direktlinie aus Dachau wieder verliert, aber andererseits auch keine umsteigefreie Verbindung zum Garching Forschungszentrum bekommt. Umsteigzwänge für ein bis zwei Stationen sind erfahrungsgemäß immer ein gutes Argument zum Autofahren.

Konzeptionell stellen sich folgende Fragen:

- 1) Wie verhindert man, dass die Busse im Stau stehen und in den Hauptverkehrszeiten komplett unattraktiv werden?
- 2) Ist das Aneinanderstoßen der Buslinien mit Umsteigezwang fahrgastfreundlich umsetzbar? Könnten stattdessen sich großzügig überlappende Linienwege das unsichere und unbeliebte Umsteigen vermeiden?
- 3) Ist ein reines Ring- bzw. Tangentialsystem überhaupt pendlergerecht? Würde es nicht mehr den Fahrgastwünschen entsprechen, tangentielle und radiale Linienabschnitte zu kombinieren?

Nicht zuletzt hört man auch wieder die Frage: Warum Busse und nicht die lange diskutierte Stadt-Umland-Bahn? Die Diskussion zur Stadt-Umland-Bahn fand vor Jahrzehnten statt. Damals gab es bezüglich der Trassen deutlich mehr Optionen, die heute meist verbaut sind. Widerstände in Umlandkommunen, Ignoranz bei der Stadt München und Zögerlichkeiten beim MVV haben dazu geführt, dass die Chancen der Stadtbahnideen nicht genutzt wurden. Die Folgen dieser Fehlentscheidung sieht man heute auf den Straßen um und in München.

Während ein Stadtbahnssystem, wie es PRO BAHN 1997 vorgeschlagen hat (<https://www.stadtbahn-muenchen.de/strecken/>), überwiegend auf eigene Trassen setzt, würde ein Bussystem natürlich die vorhandenen Straßen nutzen. Womit wir bei der oben mit 1) nummerierten Frage der Stauanfälligkeit sind. Die Antwort auf die Stauproblematik kann nur lauten, dass man auf kritischen Abschnitten unabhängige Busspuren braucht. Aber ist so etwas im Münchner Umland machbar? Ist eine (abschnittsweise) Busspur zum Beispiel zwischen Garching und Ismaning irgendwie vorstellbar? Ist man bereit, entsprechende Investitionen in die Infrastruktur vorzusehen, oder will man ein Bussystem, das nur auf dem Papier funktioniert?

Bei den Fragen 2) und 3) sei ebenfalls ein Vergleich mit dem Stadtbahnvorschlag von 1997 erlaubt. Ideen zu einem Linienkonzept (www.myway.de/e.lauterbach/stadtbahn/lgraf.html) sahen damals großzügige Überlappungen und auch zahlreiche Linienäste vor, die nach München hineinführen. Insgesamt war der Vorschlag für ein Stadtbahnnetz so ausgelegt, dass er enger an München angelehnt war, und so die Gebiete mit den größten

Wachstumszahlen abdecken sollte.

Auch bei Buslinien gibt es Vorteile, wenn man tangenziale und radiale Abschnitte kombiniert. Zwischen den S-Bahn-Linien existieren durchaus Lücken, in denen sich Radiallinien auch als Expressverbindung anbieten. Reine Tangentiallinien sind dagegen auf gute Verknüpfung mit der S-Bahn angewiesen. Beim vorgestellten Konzeptentwurf muss dies oft zu drei verschiedenen S-Bahn-Linien gewährleistet sein, was für die Fahrplangestalter eine Herausforderung ist und nur bei guter Pünktlichkeit funktionieren kann. Zusätzlich muss an den Anstoßpunkten das Umsteigen auf die sich anschließenden Ringbuslinien sichergestellt werden. Diesen Punkt kann man dadurch entspannen, dass die Linien sich viel stärker überlappen als im Entwurf bisher vorgesehen, um Umsteigezwänge und Anschlussverluste zu vermindern.

Schaut man die heutige Realität an, so gibt es leider durchaus Gegensätze und Berührungsprobleme zwischen der Stadt München mit der eigenen ÖV-Gesellschaft MVG und den umgebenen Landkreisen. Das Ringbuskonzept meidet das Münchner Stadtgebiet komplett. Selbst die neue Linie X80 von Moosach nach Puchheim kommt darin nicht vor. Dabei wäre eine solche Linie als Zwitter zwischen Tangential- und Radiallinie durchaus auch ein Prototyp für einen Konzeptansatz. Ebenso setzt der MVV-Tarif Randbedingungen, die ein Busringkonzept beachten sollte. Auch nach der Tarifreform ist der MVV-Tarif in Ringen organisiert. Das bedeutet, eine Buslinie, die innerhalb eines Ringes verkehrt, hat günstige Fahrpreise. Überquert sie dagegen mehrfach eine Tarifgrenze, werden die Fahrpreise deutlich steigen.

Was aus dem Konzeptentwurf am Ende wirklich entstehen wird, wie und mit welchem Fahrplan die Ideen umgesetzt werden, bleibt abzuwarten. Zu hoffen ist, dass eine möglichst offene Herangehensweise – durchaus auch unter Einbeziehung der Stadt München – und möglichst wenig Festkleben an abstrakten Prinzipien am Ende zu einem guten und für die Fahrgäste attraktiven Verkehrssystem führt.

Die Pressemitteilung zum „Konzept zu Ringbuslinien rund um München“ findet man beim MVV oder beim Landkreis München: <https://ogy.de/mvv-busring>, <https://ogy.de/lkr-busring>.

Da die offiziellen Stellen nicht dazu in der Lage waren, die Liniengrafik zu veröffentlichen, müssen wir dazu leider auf Wiedergaben in den Medien verweisen: <https://ogy.de/sz-grafik>, <https://ogy.de/az-grafik>

Edmund Lauterbach

PRO BAHN bei Facebook und Twitter:

<https://www.facebook.com/pro.bahn/>, https://twitter.com/PRO_BAHN

April, April

Kein O-Bus

Soll in München wirklich, wie im vergangenen Heft beschrieben, der O-Bus wieder eingeführt werden? Nein, bedauerlicherweise ist so viel Vernunft in der Verkehrspolitik doch nicht zu erwarten, es handelte sich um unseren diesjährigen Aprilscherz. Lieber fährt man bei uns weiter ein umständliches Gemisch aus technisch aufwendigen Hybrid-, Batterie- und womöglich Erdgasbussen – alles auf Probe, alles seltene Stücke und dementsprechend teuer, statt sich auf Bewährtes zurückzubedenken. Schade, aber der O-Bus wird in absehbarer Zeit nicht zurückkommen. Stattdessen bleibt uns das Dieselasgas noch lange erhalten, denn alle die anderen Abenteuer sind noch lange nicht ausgereift, haben ihre Infrastruktur nicht bereit und mehr solcher Hindernisse.

Wir wursteln uns weiter durch. Um nur ja nicht wieder aufgreifen zu müssen, was einmal sehr erfolgreich war. Um unbedingt das Rad noch einmal zu erfinden. Stattdessen wird die Oberleitung für LKW auf der Autobahn ernsthaft geplant. Nicht als Aprilscherz. Wer weiß, vielleicht fahren ja in ein paar Jahren grüne Fernbusse unter Draht.

Man muss vorsichtig sein. In einem PRO BAHN Post-Beitrag zu Söders damals vorläufig endgültiger Absage an die Tram-Nordtangente vor einigen Jahren malte ich den Teufel eines Tunnelprojekts an die Wand, denn wer als Denkmalschützer die Straßenbahn glaubwürdig ablehnen will, müsste es bei der breiteren Bustrasse um so mehr tun. Und genau diesen teuren Unfug fordern jetzt gewisse Kreise. Hoffentlich habe ich nicht dazu beigetragen (was andererseits immerhin ein erfreuliches Anzeichen dafür wäre, dass die PRO BAHN-Post gelesen wird).

Das Fahren ohne Plan, Aprilscherz vor einem Jahr, wurde von wieder anderen Kreisen verschreckt ernst genommen. Kurz darauf wurde bekannt, dass Versuche dieser Art mit dem künftigen „Isar-Tiger“ bereits geplant waren, wenn auch viel umständlicher. Der Scherz war also gar keiner, nur hatte ich das nicht geahnt.

Folglich gab es eine kleine Hoffnung, das O-Bus-Projekt könne versehentlich von den richtigen Leuten geglaubt werden und die Wirkung von Kishons Blaumilchkanal erzeugen: Man baut schon einmal und muss notgedrungen nachträglich dazu stehen. Und wir hätten einen altbekannt leistungsfähigen umweltfreundlichen Stadtverkehr innerhalb überschaubarer Zeit. Aber leider sieht es nicht so aus. Schade. In der Zeit Greta Thumbergs wäre eine schnelle Lösung wünschenswert. So wie wir, hätte man die Südumfahrung gebaut, seit zwanzig Jahren eine zweite S-Bahn-Stammstrecke haben könnten. Statt nun an einer Maßnahme zu bauen, deren Mängel für Jahrhunderte festbetoniert bleiben werden.

Immerhin eine Rückmeldung aus Fachkreisen habe ich erhalten: Der Induktionsbus käme mit einer einzelnen Versorgungsschiene aus, er braucht keine zweipol-

lige Leitung. Was ihn aber kaum besser macht, denn anders als die Tram hätte er immerzu die Mühe, genau die Spur zu halten, um „auf Draht“ zu bleiben, braucht also aufwendige zusätzliche Technik. Hoffentlich führt es nicht dazu, dass nun auch das noch versucht wird. Weil schon wieder die falschen Leute etwas falsch verstehen.

Michael Werner

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, Matthias Wiegner. 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 15 Euro auf unser Konto bei der Sparda Bank München, IBAN DE83 7009 0500 0003 7207 30, BIC GENODEF1S04 (Konto 37 20 730, BLZ 700 905 00). Internetversion für Mitglieder und Abonnenten der Papierversion kostenlos, nach einem Monat allgemein 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

PRO BAHN-Termine und allgemeine Hinweise siehe nächste Seite.

- Mi. 01.05. (trotz Feiertag) 18:30 Uhr; Freilassing, Schulungsraum im Bahnhofsgebäude; **Monatstreffen** des Verkehrsforums Berchtesgadener Land; (offenes Treffen für alle, die sich informieren oder Probleme und Erfahrungen einbringen wollen); Info: <https://www.verkehrsforum-bgl.de/>.
- Mi. 01.05., So. 05.05., So. 12.05., So. 19.05., So 26.05. und Do. 30.05.; Bad Endorf (09:55, 11:55, 15:20 und 17:20 Uhr) / Obing (08:55, 10:55, 14:20 und 16:20 Uhr); **Touristikfahrten mit VT 26** auf der Lokalbahn Endorf–Obing; Info: <https://www.leo-online.org/>, <https://chiemgauer-lokalbahn.com/> und Tel. 0151/2020 7626.
- Fr. 10.05. 16-18 Uhr; München; **Spaziergang in Pasing** in der Veranstaltungsreihe „Die Tram in der Stadt“ (Anmeldung erforderlich); Veranstalter: MVG; Info und Anmeldung: <https://www.mvg.de/ueber/mvg-projekte/tram/nordtangente.html#intro> unter „Öffentliche Spaziergänge“ oder Tel. 089/24410 3318
- Mi. 05.06. 18:30 Uhr; Bad Reichenhall, „Hotel Axelmannstein“, Salzburger Str. 2-6; **Monatstreffen** des Verkehrsforums Berchtesgadener Land; Info: Siehe Termin am 01.05.
-

PRO BAHN-Termine

PRO BAHN Geschäftsstelle: Agnes-Bernauer-Platz 8, 80687 München. Telefon 089/53 00 31, Fax 089/53 75 66. Tram 19 Agnes-Bernauer-Platz oder je 10 Minuten Fußweg: S-Bahn Laim, U5 Laimer Platz.

Allgemeine Treffen: Aktiventreffen i.d.R. am 1. und 3. Mittwoch im Monat ab 19.00 Uhr in der Geschäftsstelle, Stammtisch in München am letzten Mittwoch im Monat ab 19.30 Uhr, derzeit mit wechselndem Treffpunkt (aktuelles Lokal siehe unten).

Änderungen und weitere Termine finden Sie unter https://www.pro-bahn.de/bayern/index_termin.htm.

Fr. 03.05. 19 Uhr; Geschäftsstelle; **Regionalgruppe München**

Sa. 04.05. 12 Uhr; Wasserburg, „Café Central‘, Herrengasse 5–7; **Stammtisch** der PRO BAHN Ortsgruppe Wasserburg; Info: R. Kurzmeier (rainer@blumen-kurzmeier.de), B. Meerstein (bernd@meerstein.de)

Mi. 08.05. (geänderter Termin!) 19 Uhr; Geschäftsstelle; **Aktiventreffen**

Do. 09.05. 19 Uhr; Rosenheim; „Flötzingler Bräustüberl“, Samerstraße 17, **Stammtisch der Stadt- und Kreisgruppe Rosenheim**; Info: Wolfgang Günther (080 62/4027), Günther Polz (080 63/7928)

Mi. 15.05. 19 Uhr; Geschäftsstelle; **Aktiventreffen**

Do. 23.05. (geänderter Termin!) 19 Uhr; Weilheim, GH Holzwurm, Münchner Str. 36; **Treffen der Regionalgruppe Oberland**; Info: Norbert Moy (n.moy@bayern.pro-bahn.de)

Sa. 25.05. 10:30–16:30 Uhr; Bahnhof Mühldorf; **Infostand** auf dem Bahnhofsfest „25 Jahre Linienstern Mühldorf“ der Südostbayernbahn; Info: https://www.suedostbayernbahn.de/so_bayern/view/aktuell/sonderfahrten.shtml.

Mo. 27.05. 19:30 Uhr; Augsburg, Zeughaus, Zeugplatz 4 (Hollsaal, Zugang durch Tür „Aufgang Treppe“); **PRO BAHN-Treff Schwaben**; Info: w.karg@bayern.pro-bahn.de, errol.yazgac@pro-bahn.de, 08251/53887 und https://www.pro-bahn.de/bayern/index_termin.htm unter „Schwaben“

Mi. 29.05. ab 19:30 Uhr; München; Gasthaus „Klinglwirt“, Balanstr. 16 (Anfahrt: S-Bahn oder Tram bis Rosenheimer Platz); **Stammtisch**

Sa. 01.06. 12 Uhr; Wasserburg, „Café Central‘, Herrengasse 5–7; **Stammtisch** der PRO BAHN Ortsgruppe Wasserburg; Info: siehe Termin am 04.05.

Mi. 05.06. 19 Uhr; Geschäftsstelle; **Aktiventreffen**

Fr. 07.06. **Regionalgruppe München**; voraussichtlich Bus-Exkursion nach Puchheim.

- Wegen des Maifeiertags findet das erste Aktiventreffen ausnahmsweise eine Woche später als üblich statt.
- Da der letzte Donnerstag im Mai auf einen Feiertag fällt, findet das Treffen der Regionalgruppe Oberland ausnahmsweise eine Woche früher als üblich statt.

Termine anderer Veranstalter siehe vorherige Seite.