

PRO BAHN *Post*

Rundbrief von PRO BAHN Oberbayern

April 2021



Die Fahrzeuge im MVG Museum – hier der Fahrschulwagen TW 2924 – werden weitestgehend ehrenamtlich restauriert und gepflegt. Nun sind etliche in Gefahr verschrottet zu werden, da man meint, in Zukunft keinen Platz mehr für sie zu haben. Bild: Freunde des Münchner Trambahnmuseums (FMTM) e.V.

-
- Kurznachrichten – Seite 2
 - Wasserburg: Bundesverwaltungsgericht hat entschieden – Seite 3
 - Neue Konzepte: Pandemie-resistente Züge – Seite 6
 - Jubiläum: 40 Jahre die Stimme der Fahrgäste – Seite 8
 - Neue Liniennummern bei der BEG – Seite 9
 - Historische Fahrzeuge in Gefahr – Seite 10

Kurznachrichten

Schwerpunktthema im PRO BAHN-Treff München: Busnetz Altstadt

Vor einigen Jahren hat die MVG im Leistungsprogramm einen Erschließungsbus innerhalb des Altstadttrings angekündigt. Die Rathauskoalition hat beantragt, dass zur Binnenerschließung der Altstadt zusätzliche Buslinien eingeführt werden. Demnächst geht die Beteiligung um den Umbau des Tals los. Die Fragen dazu wollen wir beim (virtuellen) Treffen der Regionalgruppe München am Freitag, 9. April ab 19 Uhr diskutieren. Anmeldung unter muenchen@pro-bahn.de.

PRO BAHN-Pressearbeit: „Umsetzen statt nur planen“

Dies ist der Titel einer PRO BAHN-Pressemitteilung, in der die Stadt München aufgefordert wird, den am 3. März verabschiedeten Nahverkehrsplan deutlich schneller umzusetzen als bisher geplant, um die vom Stadtrat vorgegebene Klimaneutralität bis 2035 zu erreichen (<https://www.pro-bahn.de/muenchen/presse/20210302.html>). Ausgesprochen kontraproduktiv ist da jedoch der Beschluss des Stadtrats vom 16. März, bei MVG und MVV sechs Millionen Euro zu streichen. Dies wird von PRO BAHN in einer Pressemitteilung entsprechend scharf kritisiert (<https://www.pro-bahn.de/muenchen/presse/20210317.html>).

In weiteren Pressemitteilungen übt PRO BAHN Kritik an der schlechten Erreichbarkeit der Münchner Innenstadt aufgrund monatelanger Sperrungen bei der Tram (<https://www.pro-bahn.de/muenchen/presse/20210307.html>) und am bereits 20 Jahre andauernden Stillstand bei Verbesserungsmaßnahmen für die S-Bahn aufgrund der Planungen für den zweiten Münchner S-Bahn-Tunnel (<https://www.pro-bahn.de/oberbayern/presse/20210319.html>).

Kaum Fortschritte bei zusätzlicher Querung im Münchner Hauptbahnhof

2015 hatte PRO BAHN eine Petition initiiert, um das Thema einer zusätzlichen Bahnsteigverbindung im Münchner Hauptbahnhof voranzubringen. Die Petition wurde beim Landtag eingereicht, es gab positive Signale und einen Landtagsbeschluss, es wurden Schritte eingeleitet. Dann passierte lange Zeit nichts. Nachdem sich PRO BAHN 2018 an Landtag und Ministerium gewandt hatte, gab es 2019 erstmals wieder Aktivität – der Freistaat Bayern wollte die Vorplanung finanziell fördern. Eine erneute Anfrage ergab: es geht irgendwie vorwärts, aber extrem langsam, Ausgang unsicher.

Freilassing–Berchtesgaden vier Monate gesperrt

Nachdem die 33 Kilometer lange Bahnstrecke Freilassing–Berchtesgaden bereits während der Sommerferien 2020 wegen „Modernisierung der Bahnanlagen“ gesperrt war, wird sie in 2021 wieder für insgesamt gut vier Monate gesperrt. Die erste Sperrung dauert noch bis zum 8. Mai, die zweite vom 13. September bis zum 22. November (<https://www.blb.info/news.asp?id=224>).

Ausgefallene Halte in Geltendorf und Kaufering

Der aktuelle Fahrplan Richtung Allgäu hat bei Pendlern für Unmut gesorgt. In der nachmittäglichen Hauptverkehrszeit fahren einige Züge ohne Halt durch Geltendorf und/oder Kaufering. Auf Anfrage von PRO BAHN Oberbayern haben nun DB Regio und Bayerische Eisenbahngesellschaft (BEG) bestätigt, dass die dichte Zugfolge seit Aufnahme des elektrischen Fernverkehrs Richtung Schweiz zu Verwerfungen geführt hat, die aber mit dem neuen Fahrplan ab Dezember 2021 mit der Inbetriebnahme des „E-Netz Allgäu“ wieder beseitigt werden. BEG und DB Regio sind mit der aktuellen Situation auch nicht zufrieden und prüfen derzeit intensiv noch Optimierungsmöglichkeiten. Bei DB Regio ist man optimistisch, zum kleinen Fahrplanwechsel am 13. Juni einen Teil der ausgefallenen Halte wieder zu realisieren. In einem Schreiben hatte PRO BAHN die Wichtigkeit einer systematischen Haltepolitik und Vertaktung der Linien für die Fahrgäste deutlich gemacht. Bei der Frage, MVV- und DB-Tickets unabhängig von den Halten der Züge an der Verbundgrenze kombinieren zu dürfen, gibt es allerdings keine Zugeständnisse.

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

Wasserburger Altstadtbahn: Das Bundesverwaltungsgericht hat entschieden

Am 5. November 2020 hat das Bundesverwaltungsgericht (BVerwG) in Leipzig die Klage eines Konsortiums unter Führung von PRO BAHN gegen den Stilllegungsbescheid für die Wasserburger Altstadtbahn in letzter Instanz zurückgewiesen. Die Enttäuschung bei den PRO BAHN-Aktivisten nach 30 Jahren Kampf ist groß. Mittlerweile liegt die Urteilsbegründung (vom 05.11.2020 - Az.: 3 C 15.19) vor. Zwar bestätigt das BVerwG eigentlich auf einer objektiven Ebene unsere Auffassung, auf der „subjektiven“ Ebene grenzt das Gericht die Rechtsposition des Konsortiums gegenüber dem Freistaat Bayern bzw. der Stadt Wasserburg stark ein.

Betriebspflicht besteht bis zur Stilllegungsgenehmigung

Das BVerwG bestätigt zunächst die dogmatische „Konstruktion“ der so genannten Betriebspflicht für eine Strecke (oder eine Serviceeinrichtung): Sie beginne mit der Erteilung der Unternehmensgenehmigung nach §6 Allgemeines Eisenbahngesetz (AEG) und ende mit der Erteilung der Stilllegungsgenehmigung gemäß §11 AEG. Ihre Existenz folge – in Fortführung der bisherigen Rechtsprechung des Gerichts unter anderem im so genannten „Hunsrück-Urteil“ – aus verschiedenen inhaltlichen Normen, sei mittlerweile aber auch explizit in §11 Abs. 1 S. 1 AEG angeordnet. Das BVerwG betont weiterhin, dass die Betriebspflicht unabhängig von der tatsächlichen Aufnahme des Betriebes ent- und bestehe. Der

(künftige) Betreiber sei hier nicht frei; er könne vielmehr – wie zuletzt der Bundesgerichtshof bestätigt habe - sogar den zivilrechtlichen Eigentümer zur Abgabe eines Angebotes zur Übernahme nach §11 AEG verpflichten, um seine (bestehende) Betriebspflicht zu erfüllen. Die Betriebspflicht beinhalte die Unterhaltung der Strecke in betriebs sicherem Zustand und bei dessen Fehlen seine Wiederherstellung in einer nach dem Umfang der Schäden angemessenen (Bau-)Zeit. Sie habe daher zur Folge, dass in einem Stilllegungsverfahren die Eisenbahninfrastruktur „in der Regel“ dem an ihrer Übernahme interessierten Dritten in einem betriebsbereiten und betriebs sicheren Zustand angeboten werde.

Stilllegungsbescheid eigentlich rechtswidrig

Nach dieser „objektiven“ Betrachtung hätte unser Konsortium im zu entscheidenden Fall eigentlich gewinnen müssen, da die in Rede stehende „Wasserburger Altstadtbahn“ seit Jahrzehnten unbefahrbar ist und die Stadt als „Altbetreiberin“ im Rahmen der Übernahmbedingungen nicht bereit war, die Wiederherstellung der Befahrbarkeit zu finanzieren. Die vom Bayerischen Staatsministerium für Verkehr dennoch erteilte Stilllegungsgenehmigung ist danach zu Unrecht ergangen und rechtswidrig. Das Eisenbahn-Bundesamt geht in derartigen Fällen anders vor und versucht, die Betriebspflicht gegenüber dem aktuellen Betreiber durchzusetzen, wie der schon erwähnte Fall der Hunsrückquerbahn aktuell wieder zeigt. Bei der Wasserburger Strecke vor deren Abgabe an die Stadt vor mittlerweile bald 20 Jahren war die Bundesbehörde allerdings auch noch nicht so weit.

„Drittschutz“: Welche Rechte vermittelt der §11 AEG dem Übernahminteressenten?

Das BVerwG hebt in seinem Urteil hingegen darauf ab, der Übernahminteressent könnte eine rechtswidrige Stilllegungsgenehmigung nur insoweit anfechten, als ihm durch das Stilllegungsverfahren eigene Rechte vermittelt würden. Dieser sogenannte „Drittschutz“ des §11 AEG gesteht dem Übernahminteressenten nur das Recht zu, ein Angebot zur Übernahme zu in diesem Bereich üblichen Bedingungen zu verlangen. Nicht „drittschützend“ soll hingegen die weitere Stilllegungsvoraussetzung sein, dass der Weiterbetrieb der Infrastruktur dem Altbetreiber nicht mehr zugemutet werden kann. Diese Voraussetzung wird nach der gesetzgeberischen Vorstellung erst nach gescheiterten Übernahmeverhandlungen mit dem Dritten von der Behörde geprüft. Auch die bis zur genehmigten Stilllegung fortbestehende Betriebspflicht vermittele dem Übernahminteressenten keinen weiter gehenden Drittschutz; sie bestehe allein im öffentlichen Interesse.

Daraus leitet das BVerwG sodann weiter ab, der Übernahminteressent könne in dem Übernahmeangebot auch keinen Ausgleich für die Kosten zur Wiederherstellung der Befahrbarkeit der Strecke verlangen.

Übernahme der Infrastruktur zu „üblichen Bedingungen“

Die nach Gesetz geforderten „in diesem Bereich üblichen Bedingungen“ für das Übernahmeangebot unterliegen laut BVerwG der Auslegung, da es bis heute keinen wirklich funktionierenden Markt für Streckenübernahmen gebe. An dieser Stelle kommt das BVerwG etwas überraschend zu dem Ergebnis, der Üblichkeit genüge ein Angebot auch dann, wenn es keinen Ausgleich für die unterlassene Beseitigung von Schäden an der Strecke vorsehe, die der Betreiber – so hier die Stadt Wasserburg – bei der eigenen Strecke bereits vorgefunden habe. Als Argument für diese Sicht, die auf den ersten Blick nicht zu dem vom Gesetzgeber erstrebten Erhalt betriebsfähiger und betriebener Infrastruktur passen will, führt das Gericht an, sonst habe der Übernehmer nicht mehr die ihm zukommende Freiheit, ob er in die Strecke investiere oder sie ohne Investitionen abgebe bzw. stilllege. Dass es in anderen derartigen Fällen einen solchen Ausgleich tatsächlich gegeben hat, lässt der Senat nicht als Gegenargument gelten. Aus seiner Betriebspflicht folge, und das könne der Übernahmeinteressent auch einfordern, dass sich ein Übernehmer ab der Übernahme insofern um die Strecke kümmerge, dass er zeitnah über ihre Wiederinbetriebnahme oder Stilllegung entscheide. Wenn er dieser Pflicht nicht nachkomme, müsse der Altbetreiber zumindest den Zustand der Infrastruktur so erhalten, wie er sie übernommen habe. Er müsse die Trasse vor Verschlechterungen schützen und sie erhalten. Andernfalls müsse er einem Übernahmeinteressenten anbieten, den Gegenwert dieser Verschlechterungen zu ersetzen. Davon befreie ihn auch nicht ein (so klingt es im Urteil an: rechtswidriges) „Augenzudrücken“ der Aufsichtsbehörde, die diese Verletzung der Betriebspflicht im konkreten Fall nicht nur nicht geahndet, sondern die Stadt Wasserburg sogar nachgerade dazu ermuntert hatte. Dieser Fauxpas bleibt nach diesem Urteil mangels Drittschutzes jedoch letztlich folgenlos.

Im konkreten Fall war dem Übernahmeinteressenten nämlich von der Stadt Wasserburg ein pauschalierter „Wertverlust“ von 40.000 EUR pro Jahr seit der Übernahme der Strecke 2004 von der DB AG angeboten worden, was das BVerwG insoweit als ausreichend erachtet hat. Mit ihm allein konnte und wollte das Konsortium jedoch die Strecke nicht übernehmen (obwohl es bei weiterer Untätigkeit der Aufsicht die Strecke natürlich übernehmen und ebenfalls „liegenlassen“ hätte können). Das Scheitern der Verhandlungen hat nun mit Billigung des BVerwG zur rechtskräftigen Stilllegung der Strecke geführt.

Fazit

Am Ende bleibt damit nur die Erkenntnis, dass auch nach dem BVerwG die Stadt Wasserburg „objektiv“ ihre Betriebspflicht verletzt und das Bayerische Staatsministerium die Genehmigung zur Stilllegung der Wasserburger Altstadtbahn unter Verstoß gegen geltendes Recht erteilt hat; der Übernahmeinteressent kann sich darauf aber „subjektiv“ mit einer Klage gegen die Stilllegungsgenehmigung nicht berufen.

Man könnte das Urteil damit (wie schon angedeutet) als Freibrief für „Übernahmen ohne Reaktivierungsabsicht auf Vorrat“ oder – so in diesem Fall auch das Gericht – zur Sicherung der Streckengrundstücke zu einem günstigen Preis für ihre spätere widmungsfremde Nutzung ansehen, sofern die Aufsichtsbehörde wie hier untätig bleibt. Abhilfe dagegen zum Schutz der im Zuge des Klimawandels allseits geforderten Eisenbahn bieten wohl nur strengere Vorgaben in Bezug auf die Durchsetzung der Betriebspflicht für die Aufsichtsbehörden oder eine Ausweitung des Drittschutzes bei §11 AEG. Diese Fragen muss nun die Politik beantworten, nachdem die Gerichte gesprochen haben.

Prof. Urs Kramer / Norbert Moy

Neue Konzepte

Pandemie-resistente Züge

Corona wird uns noch länger beschäftigen, vor allem aber wissen alle Epidemiologen, dass solche Wellen auch anderer Art in der allgemeinen Globalisierung sich künftig häufen werden. Um sich langfristig darauf einzustellen, hat das Design-Center der Deutschen Bahn AG eine grundlegend neue Generation von Fahrzeugen ausgearbeitet. Auffallend daran ist die völlige Abkehr von der bisher verfolgten Modellpolitik. Nach diesen Grundsätzen: Statt immer größere Transportkapazität in wenigen Einheiten nun eine kleinteilige Gestaltung, um den Abstand zwischen einzelnen Reisenden zu sichern.

Für den Nahverkehr: Kleintriebwagen. Vorbild dafür ist die Baureihe 479, bekannt von der Flachstrecke der Oberweißbacher Bergbahn, aber mit verminderter Sitzplatzzahl, die Rede ist von 20 je Wagen. Bei einer Länge über Puffer, zukünftig über Scharfenberg-Kupplung von 11,6 m wird ein Zug, der S-Bahnsteige nutzen kann, 17 Einheiten und damit 340 Plätze bereithalten. Ein weiteres Vorteil dabei wird sein, dass die Züge sich vielfältig flügeln lassen. Der größere Personalbedarf sollte in Grenzen zu halten sein, wenn auch die Bahn den autonomen Betrieb künftig fördert.

Vorgesehen ist in den nächsten ca. drei Jahren die Beschaffung einer hoch vierstelligen Stückzahl, um den Bedarf schnell decken zu können. Soweit die Kapazitäten der Fachindustrie kurzfristig dafür nicht ausreichen sollten, ist vorgesehen, auf die Mitarbeit von Automobilherstellern zurückzugreifen, für die ein Ausstoß solchen Umfangs alltäglich ist.

Auf Fernstrecken kommt, wie überraschend, die Abteilmbauweise zurück. Und zwar nun in Einer- und Zweiercoupés beiderseits eines asymmetrischen Mittelganges. Als Standardbauart ist ein Fahrzeug nach dem Grundmuster UIC-Z mit 26,4 m Länge vorgesehen (bekannt als „Eurofima“), dem auch der IC-Großraumwagen entspricht. In der zweiten Klasse wird das Abteileraster mit 0,95

m dem halben der herkömmlichen Sechser-Gruppen entsprechen und damit ausreichend komfortabel sein. Für Familien ist vorgesehen, dass einzelne Trennwände herausgenommen werden können. Zum Besuch der Toiletten ist an ein elektronisches Leitsystem mit Meldeknöpfen in den Abteilen gedacht, so dass Begegnungen zwischen Personen auf dem Gang vermieden werden können. Bewirtung unterwegs wird wie vom Pizzadienst durch Anruf zentral aus dem Speisewagen organisiert.

Kosten sparende Umbauten der vorhandenen Flotte, so ein Sprecher der Bahn, seien kein Problem, da eine Abstimmung zwischen Fenster- und Sitzteiler nicht mehr zeitgemäß und darum nicht weiter zu beachten sei. In Zeiten allgemein gewohnter Lärmschutzwände und WLAN-Versorgung sei ein Wunsch der Mehrheit der Fahrgäste nach Aussicht nicht mehr zu erkennen. Im Bedarfsfall könne der Fahrgast eine Simulation der befahrenen Landschaft jederzeit auf seinem Bildschirm beobachten.

Eine entsprechende Nachrüstung auch der Doppelstockwagen ist gegenwärtig in Planung. Ebenso ist angedacht, eine Version des ET 479 mit zwei Ebenen zu entwickeln, um die Kapazität zu erweitern. Vorlage ist die Baureihe 670.

Wie Norbert Moy, Vorsitzender von PRO BAHN Oberbayern aus internen Kreisen erfuhr, will dementsprechend auch die BEG ihre bisher verfolgte Politik radikal umkehren. Die übliche Grenze von 1000 Fahrgästen pro Tag wird nun entgegengesetzt gedeutet: Wo weniger Personen mitreisen, halten sie besser Abstand voneinander. Darum sollen ab sofort bevorzugt, aber auch beschleunigt Strecken mit besonders geringem Aufkommen reaktiviert werden. Die Politik signalisiert bereits grünes Licht.

Erste Zeichnungen, Modelle, Konzepte und Netzpläne werden ab 1. April im Zwischengeschoss zu U- und S-Bahn am Hauptbahnhof ausgestellt, vor allem in den Durchgängen, um die Fußgängerströme zu kanalisieren und die Aufmerksamkeit verstärkt anregen zu können, wie es sich für gewerbliche Angebote bereits bewährt hat. Rechnen Sie darum also beim Umsteigen verlängerte Wegzeiten in diesem Bereich mit ein. Ab Gleis 26 (letztes Gleis rechts in der Haupthalle) verkehrt den ganzen Tag über zur ersten Einstimmung ein aus Oberweißbach überführter ET 479 mit verringertem Sitzangebot und zusätzlichen Leichtbau-Trennwänden, um das kommende Fahrgefühl vorwegnehmen zu können. Die Pendelfahrten bis Donnersbergerbrücke (kein Ausstieg dort) im 8,5-Minuten-Takt sind kostenlos. Bitte beachten Sie, dass beim Zugang und in der Warteschlange die üblichen Hygieneregeln wie immer einzuhalten sind.

Michael Werner

PRO BAHN feiert Jubiläum

40 Jahre die Stimme der Fahrgäste

Am 28. März wurde der Fahrgastverband PRO BAHN 40 Jahre alt. Nach vier Jahrzehnten im Einsatz für den öffentlichen Verkehr kann PRO BAHN auf viele Erfolge zurückblicken, sieht aber auch Herausforderungen für die Zukunft.

Die Hauptmotivation war der Kampf gegen die beängstigende Vision eines betriebswirtschaftlichen Netzes der Bundesbahn von nur rund 8000 km Streckenlänge. Hätte die damalige Staatsbahn diese vollständig umsetzen können, wären neben den damals stillgelegten und abgebauten Strecken noch viele weitere dazugekommen. Über die Jahre dehnte PRO BAHN sein Wirken auf weitere Bereiche aus, wie bezahlbare Fahrpreise, verständliche Tarifsysteme, eine flächendeckende Infrastruktur und eine durchgehende Reisekette im Bahnverkehr und jenseits der Schiene.

In München ist PRO BAHN seit Mitte der 1980er Jahre aktiv, ein Schwerpunkt war damals das City-Bahn-Konzept. Wie ein roter Faden zog sich seitdem neben all den vielen anderen Aktivitäten der Einsatz für den Filzenexpress Ebersberg-Wasserburg durch die PRO BAHN-Arbeit in Oberbayern. So konnte in den 1990er Jahren die Stilllegung des heute im Stundentakt befahrenen Teils Ebersberg-Reitmehring gegen viele Widerstände erfolgreich verhindert werden, was 2012 mit dem bayerischen ÖPNV-Preis honoriert wurde. Auch wenn jetzt der Rechtsstreit um die letzten vier Kilometer bis in die Wasserburger Altstadt nicht gewonnen wurde – ohne PRO BAHN wäre die Wasserburger Altstadtbahn heute bestimmt schon entwidmet.

Ohne PRO BAHN gäbe es keine BahnCard 50 mehr und weder kollektive Fahrgastrechte noch einheitliche Kindesaltersgrenzen. Dieses Engagement führte teilweise zu harten Grabenkämpfen. Insbesondere die Kritik am Preissystem PEP des Ex-Bahnchefs Mehdorn sorgte seinerzeit neben einer einstweiligen Verfügung gegen den PRO BAHN-Vorsitzenden (diese wurde nach einem halben Jahr ebenso wie viele Neuerungen im Preissystem zurückgenommen) auch für eine Eiszeit zwischen DB und PRO BAHN. „Zur Einweihung des Berliner Hauptbahnhofs wurde ich kurz vorher wieder ausgeladen“, erinnert sich der damalige Vorsitzende und heutige Ehrenvorsitzende von PRO BAHN, Karl-Peter Naumann.

2017 wurde PRO BAHN von der Deutschen Stiftung Verbraucherschutz mit dem Bundespreis Verbraucherschutz ausgezeichnet. Die Jury begründete die Entscheidung damit, dass der Verband seit über drei Jahrzehnten als „Anwalt der Fahrgäste“ erfolgreich die Verbraucherinteressen bei öffentlichen Verkehrsmitteln vertritt. Nicht nur diese Auszeichnung zeigt, der ehemalige „Rebellenverein“ ist inzwischen in der Politik angekommen. So gibt er den Fahrgästen im Zukunftsbündnis Schiene des Bundesverkehrsministeriums eine Stimme und hat

große Teile des Masterplans Schienenverkehr mitgestaltet – der Masterplan und auch der Deutschlandtakt tragen die Handschrift von PRO BAHN.

Auch in der Zukunft warten weitere Herausforderungen auf PRO BAHN, der Deutschlandtakt muss um- und durchgesetzt werden, Tarife müssen einfacher werden, die Aushöhlung von Fahrgastrechten muss verhindert werden und auf intermodale Reiseketten erweitert werden. Vor allem muss die Bahnreform von 1994 noch einmal überdacht und deren Fehler behoben werden.

Der Ehrenvorsitzende Karl-Peter Naumann sieht PRO BAHN hierzu richtig aufgestellt: „Wir haben den mit Abstand jüngsten Bundesvorstand seit Jahren, engagierte und intelligente Menschen aller Altersklassen in den Landesverbänden, die die Interessen der Fahrgäste weiter voranbringen werden.“

Lukas Iffländer

Neue Liniennummern bei der BEG

Neue Liniennummern sollen seit dem letzten Fahrplanwechsel die Orientierung im wachsenden Regionalverkehr erleichtern, wie bei S- und U-Bahn bereits seit langem deutschlandweit üblich. Wird schon in komplexen städtischen Netzen eine konsequente Systematik schwierig, so erst recht bei einem so vielfältig verknüpften Netz wie dem der Eisenbahn.

So hatte beispielsweise München–Stuttgart früher eine durchgehende Kursbuchnummer, die aber heute wohl kaum mehr so einfach wieder einzuführen wäre, ohne auf württembergischer Seite die KBS 750 und 751 und auf bayerischer die KBS980 samt ihren Anschlussstrecken gehörig durcheinander zu bringen. Andererseits fragt man sich schon verwundert, warum einigermaßen „systemsprengend“ die Nummer 900 für München–Ingolstadt–Nürnberg neu eingeführt und 990 auf den Abschnitt Ingolstadt–Eichstätt Bf.–Treuchtlingen gekürzt(!) förmlich ganz weit hinten versteckt wurde. Auch haben die KBS 905 bis 908 (Waldbahn) wenig mit den KBS 880 und 931 zu tun.

Nun sind Kursbuchstreckennummern heute sicher nicht (mehr?!) jedermanns Sache, und einfachere Liniennummern im Nahverkehr wohl für viele Fahrgäste vorzuziehen. Nur scheint das von der BEG angestrebte System mit einstelligen oder vollen Zehnernummern (10;20;30 usw.) für Hauptlinien und mit denselben Ziffern wie die zugehörigen Hauptlinien beginnenden Nummern für die Nebenlinien in dieser Form kaum konsequent durchzuhalten zu sein.

So wirkt es zunächst einigermaßen verwirrend, dass RE 40 und 41 von Nürnberg ausgehen, RB 40 und 41 aber Strecken der SüdostbayernBahn sind (Stammnummer 4). Auch hat RE 5 München–Salzburg wohl eher weniger Berührungspunkte mit RB 51 Neumarkt (Oberpfalz)–Plattling. Auch tragen RE 14, 19 und 49 (Co-

burg/Sonneberg/Frankenwald) keine „Hauptliniennummern“. RB 49 liegt dafür wieder ganz woanders in Südostbayern (Traunstein-Traunreut).

Noch schwieriger dürfte die Koordination bundesländerüberschreitender Liniennummern sein. Mag das bei Regionalbahnen noch mit ein paar wenigen Kilometern im Nachbarland abgehen, fallen langlaufende Regional-Express-Züge wohl leicht am einen oder andern Ende aus dem System, es sei denn man wechselt an der Landesgrenze die Nummer, was wohl eher nicht Sinn der Übung ist. Kurz: Ein löblicher Anfang ist gemacht, man sollte aber für die Zukunft überlegen, ob und wie sich die eine oder andere Ungereimtheit noch ausräumen ließe.

Thomas Kauderer

Historische Fahrzeuge in Gefahr

Die Tram ist (mittlerweile gemeinsam mit Bus und U-Bahn) der wesentliche Treiber der Urbanisierung Münchens. Sie verbindet Menschen und Stadtteile, sie ist Voraussetzung für den Wohnungsbau in den (früheren) Vorstädten. Um die Tramstrecken entstanden Wohnviertel, der Öffentliche Verkehr war bald die zentrale Lebens-Schlagader der Stadt. Sonntagsausflügler haben schon vor weit über 100 Jahren die Tram nach Grünwald zum Wandern im Isartal genutzt. Die Entwicklung der Tram von anfangs kleinen Fahrzeugen über die Kriegssituation, die Modernisierung parallel zum Wirtschaftswunder der 50er und 60er Jahre, die U-Bahn und die modernen Trams, dies ist ein Spiegel der Geschichte.

In vielen Städten kann die Geschichte erlebt werden. Dort gibt es Museumsdepots, alle fahrfähigen Fahrzeuge können auch regelmäßig fahren. In München wurde erst nach langjährigem Druck 2001 beschlossen, auf dem Gelände der Hauptwerkstätte in der Ständlerstraße ein Museum einzurichten.

Das MVG Museum ist bei den Besuchern sehr beliebt. Auf der Fläche finden zudem häufig große Veranstaltungen statt, und nicht nur wie ursprünglich geplant gelegentlich. Mangels Depotflächen müssen dann oftmals die Fahrzeuge der Ausstellung Wind und Wetter ausgesetzt werden. Ein großer Erfolg für die Stadt als attraktiver Veranstaltungsstandort. Die Stadtwerke (jedoch primär nicht das Museum) profitieren von den zusätzlichen Einnahmen. Betrieben wird das Museum ebenso wie die Restaurierung der Wagen (und der Wetterschäden) weitgehend ehrenamtlich, sprich: wenig laufende Kosten und gut für den Ruf.

München hat – noch – eine zwar kleine aber dennoch gute Auswahl von Fahrzeugen vom Anfang bis ins Heute. Die Entwicklung der Fahrzeuge war einzigartig, sicherlich auch beeinflusst durch das Münchner Unternehmen Rathgeber. Die Industriegeschichte spiegelt sich im Museum und dem Depot, unter anderem mit Gussformen, Anleitungen, Mustern. Besonderheiten wie die Wanderbücherei zeigen die enge Verknüpfung von Stadt, Bildungsbürgertum und dem Nahverkehr

und erwärmen nicht nur das Herz von Freunden des Öffentlichen Nahverkehrs.

Diese Erfolgsgeschichte wäre eigentlich ein Grund zur Freude, doch es droht Gefahr für die wenigen noch erhaltenen Unikate: Bereits nächstes Jahr soll die Hälfte verschrottet werden, ebenso wie Teile des Depots, da man meint in Zukunft keinen Platz mehr zu haben. Gerechtfertigt wird dies mit einem Geheimgutachten über angeblich mangelnden historischen Wert.

Für die Verkehrswende benötigt München künftig Platz für knapp 300 Vierteiler (siehe Stadtratsbeschluss im März), gut zweieinhalb mal so viele Fahrzeuge wie heute im Einsatz. Dafür werden zwei weitere Betriebshöfe errichtet, einer bis 2026 auf dem Gelände der Hauptwerkstätte. Der genaue Standort des weiteren Betriebshofs (ab 2030) ist noch nicht entschieden. Wenn zu den 300 Vierteilern noch wenige (und oft viel kürzere) historische Trams dazukommen, ist das platzmäßig kaum zu spüren – aber für Stadtgeschichte und auch die Münchner Seele wichtig. Jetzt aber schon an den allerletzten Metern Platz des bisher unbekanntes Geländes zu sparen, und dafür Geschichte wegzuwerfen, die selbst die Wirren des Kriegs und den aktiv betriebenen Versuch der Tram-Abschaffung überdauert haben, ist mehr als nur absurd.

München ist als Stadt gerne stolz auf Geschichte und Herkunft. Dies ist im globalen Wettbewerb ein Alleinstellungsmerkmal. Die Stadtentwicklung ist untrennbar mit dem Verkehr und auch den Öffentlichen Verkehrsmitteln verbunden. Die Industrialisierung zeigt sich auch bei den Fahrzeugen, ihrer Herstellung und Entwicklung. Die vorhandenen historischen Trams sind Teil der besonderen Geschichte Münchens. Diesen Schatz könnte München nutzen.

Kurzfristig bräuchte es die klare Festlegung: was da ist, wird erhalten. Das erste Münchner U-Bahn-Fahrzeug wird erhalten statt zerstört zu werden. Ebenso alle vorhandenen historischen Trams und Busse sowie das Museumsdepot. Perspektivisch braucht es ein vom Stadtrat gebilligtes Konzept, kurzfristig ist erstmal wichtig: nichts wegwerfen – denn was weg ist, ist zerstörte Geschichte. Weitere Infos: <https://p-b.es/tram2021>

Andreas Barth

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/>

Jahresabonnemement 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 derzeit 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

Mi. 07.04. 18:30 Uhr; **Verkehrsforum Berchtesgadener Land u. Rupertiwinkel** als Telefon/Videokonferenz; Weitere Informationen und Zugangsdaten: <https://verkehrsforum-bgl.de/>.

PRO BAHN-Termine

Mi. 07.04. 19 Uhr; Videokonferenz; **PRO BAHN Treff Oberbayern**; Info zu Einwahldaten: oberbayern@pro-bahn.de

Fr. 09.04. 19 Uhr (wegen Karfreitag um eine Woche verschoben); Videokonferenz; **PRO BAHN Treff Region München**, Schwerpunktthema „Busnetz Altstadt München“ (siehe S. 2); Info und Einwahldaten: muenchen@pro-bahn.de

Mi. 21.04. 19 Uhr; Videokonferenz; **PRO BAHN Treff Oberbayern**; Info zu Einwahldaten: oberbayern@pro-bahn.de

Mo.26.04. 19:30 Uhr; Videokonferenz; **PRO BAHN Treff Augsburg**: Thema „ÖPNV in Bayern 2030 – Angebot und Vernetzung“; Info zu Einwahldaten: errol.yazgac@pro-bahn.de, Telefon (0160) 938 961 80, https://www.pro-bahn.de/bayern/termin_zeigen.php?app=aus

Mi. 05.05. 19 Uhr; Videokonferenz; **PRO BAHN Treff Oberbayern**; Info zu Einwahldaten: oberbayern@pro-bahn.de

Fr. 07.05. 19 Uhr; Videokonferenz; **PRO BAHN Treff Region München**, Info und Einwahldaten: muenchen@pro-bahn.de

Alle PRO BAHN-Treffen finden als Videokonferenz statt (auch Telefonwahl möglich). Weitere Informationen und Termine finden Sie unter <https://www.pro-bahn.de/bayern/termine.htm>.

Mitmachen bei PRO BAHN

Mitmachen bei PRO BAHN ist immer möglich. Dazu können Sie Kontakt mit der entsprechenden Regionalgruppe oder dem Bezirksverband aufnehmen:

- Bezirksverband Oberbayern: oberbayern@pro-bahn.de
- Regionalgruppe Inn-Salzach: wilama@t-online.de
- Regionalgruppe München: muenchen@pro-bahn.de
- Regionalgruppe Oberland: n.moy@bayern.pro-bahn.de