

# PRO BAHN *Post*

Rundbrief von PRO BAHN Oberbayern

Juli 2022



Rasengleis statt Tram im Stau: Mit einer gemeinsamen Aktion haben Münchner Umwelt- und Verkehrsverbände gegen die autogerechte Planung der Stadt München für die Leopoldstraße protestiert, von der sowohl die geplante Trambahn-Nordtangente als auch die Radwegführung betroffen wären. Fotomontage Tram auf der Leopoldstraße: Bildquelle PRO BAHN

- Kurznachrichten – Seite 2
- Unglück: Und wer trägt die (politische) Verantwortung? – Seite 3
- Unzureichende Pläne zur Tram-Nordtangente – Seite 5
- Bundesverdienstkreuz für Karl-Peter Naumann – Seite 7
- S-Bahn-Ausbau: Kaum gefordert, schon vergessen – Seite 8
- Bahnausbau „Mach2“ in Bayern – Seite 9
- Leserbrief: Zu Optimismus kein Anlass – Seite 10
- Abschied von Max Maulwurf – Seite 11

Montag, 25. Juli 2022, 18 Uhr

## **Vortrag „50 Jahre MVV“ von Dr. B. Rosenbusch**

Vor 50 Jahren machte der öffentliche Verkehr im Großraum München mit der Einführung der S-Bahn und des Verkehrsverbunds einen revolutionären Schritt, der einen Nachfrageboom bei den Fahrgästen auslöste und die Entwicklung der gesamten Region beeinflusst hat. Zeit also für eine Bilanz und einen Ausblick.

Wir freuen uns, dass wir den Geschäftsführer des MVV, Dr. Bernd Rosenbusch, für einen Vortrag zum Thema „50 Jahre MVV“ gewinnen konnten. Der Vortrag am Montag, dem 25. Juli 2022, 18 Uhr wird als Online-Veranstaltung durchgeführt. Die Einwahldaten können per Mail an [oberbayern@pro-bahn.de](mailto:oberbayern@pro-bahn.de) angefordert werden. Wir freuen uns, Sie bei dieser Veranstaltung begrüßen zu dürfen.

## **Kurznachrichten**

### **Münchener Verbände gegen BMW-Tunnel**

Ein breites Bündnis aus zivilgesellschaftlichen Organisationen hat sich zum Protest gegen den von SPD, CSU und FDP geplanten Straßentunnel zwischen Autobahnring und Schleißheimer Straße im Münchner Norden zusammengeschlossen. Die Rathauskoalition bricht damit ihr Versprechen, nachhaltige, soziale und klimagerechte Politik voranzutreiben und das weitere Anwachsen der Flut nach München hereinfahrender Autos zu stoppen. Das Bündnis fordert ein nachhaltiges Verkehrskonzept für den Münchner Norden, das den Umweltverbund priorisiert (<https://www.pro-bahn.de/oberbayern/presse/20220627.html>). PRO BAHN weist als Teil des Bündnisses darauf hin, dass der letzte große Ausbau der Bahnstrecke Richtung Landshut vor etwa 100 Jahren stattfand. Seitdem wird fast nur Autopolitik gemacht, mit den bekannten Folgen für München und Umgebung. Heutzutage muss die Antwort auf die Probleme des Münchner Nordens sein, den Öffentlichen Verkehr attraktiv auszubauen. Und auch der BMW-Konzern sollte überdenken, in welche Richtung er Einfluss auf die Politik nimmt, und wie seine Zukunft mit weniger Autos aussehen kann.

### **9-Euro-Ticket – Regeln und Ausnahmen**

Die Grundsätze zum 9-Euro-Ticket sind vielfach dokumentiert. Für den Bereich der Eisenbahnen sind die Tarifregeln Teil des Deutschlandtarifs (PDF ganz unten unten auf der Seite <https://deutschlandtarifverbund.de/tarifbedingungen>). Ein paar speziellere Regeln und Ausnahmen hat PRO BAHN zusammengestellt – ohne Anspruch auf Vollständigkeit (<https://epbi.der-fahrgast.de/index.php/s/KETxT22AcB8Bwap>). Im Freizeitverkehr gilt das Ticket z.B. in vielen Dampfzügen in Sachsen, Mecklenburg-Vorpommern, und Sachsen-Anhalt, aber nicht auf der Brockenbahn und bei der Mecklenburgischen

Südbahn. Touristikbahnen in Bayern, wie die Ilztalbahn können das 9-Euro-Ticket wegen fehlender staatlicher Unterstützung nicht anerkennen.

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

### *Zugunglück bei Garmisch am 3. Juni*

*Der Fahrgastverband PRO BAHN ist tief betrübt über das Zugunglück vom 3. Juni 2022, das fünf Tote und fast siebzig Verletzte forderte.*

*Unser Mitgefühl gilt den Verletzten und Angehörigen, sowie den Fahrgästen der Züge, die das schreckliche Geschehen miterleben mussten. Unser Dank gilt den Rettungskräften und allen, die vor Ort geholfen haben.*

### *Bahnunglück bei Burgrain*

## **Und wer trägt die (politische) Verantwortung?**

Die Begriffe Bestürzung und Fassungslosigkeit dürfte die Stimmungslage bei Fahrgästen und Eisenbahnern nach dem Eisenbahnunglück bei Burgrain am ehesten beschreiben. Allmählich kommt aber auch Wut und Ärger auf: In den Tagen nach dem Unglück schossen die Langsamfahrstellen im Netz wie Pilze aus dem Boden. Die Strecken Murnau–Oberammergau und Mittenwald–Garmisch wurden gleich komplett dicht gemacht, ebenso ist auch die Außerfernbahn jetzt auf kompletter Länge nicht mehr befahrbar.

Kurzzeitig waren im Landkreis Garmisch nur noch Uffing und Murnau auf der Schiene erreichbar. Achtzehn Langsamfahrstellen wurden eingerichtet, allein sieben auf den noch befahrenen Strecken im Netz der Werdenfelsbahn. Seitdem herrscht Ausnahmezustand im Werdenfelsnetz: Im morgendlichen Berufsverkehr verkehrt zeitweise nur noch eine statt drei Verbindungen nach München, die Fahrgäste der Kochelseebahn müssen in Tutzing umsteigen und auf den gesperrten Strecken besteht Busnotverkehr.

Immer deutlicher kommt heraus: Wir haben ein massives Problem mit der Gleisinfrastruktur. Schon lange warnten Eisenbahner hinter vorgehaltener Hand vor den Folgen der Unterfinanzierung regionaler Netze und der nur mehr korrektiven Instandsetzung. Folgen, die die Fahrgäste schon länger kennen und die PRO BAHN immer wieder moniert hat: nach jeder Messzugfahrt wurden die entdeckten Gleislagefehler mit Langsamfahrstellen oder Streckensperrungen (vornehmlich auf der Ammergaustrecke) „repariert“ und nach Wochen dann notdürftig

„geflickt“. Zuletzt im November 2021 auf der Ammerseebahn: Da an zwei Stellen nur noch 20 km/h statt 120 km/h gefahren werden durfte, sahen die Bahnkunden in Weilheim allenfalls noch die roten Schlusslichter ihrer Anschlusszüge in der Ferne verschwinden. Nur lautstarkes Schimpfen von BRB-Geschäftsführer Arnulf Schuchmann und von PRO BAHN zwang DB Netz zur zeitnahen Ausbesserung der schadhafte Stelle.

Schon jetzt lässt sich absehen, was nach der Katastrophe von Garmisch passieren wird: Die Staatsanwaltschaft wird die genauen Umstände und Vorgänge bei den Mitarbeitern der DB ermitteln und möglicherweise auch ein schuldhaftes Verhalten oder Versäumnis eines DB-Mitarbeiters feststellen. Doch die Nahaufnahme auf den Bahndamm bei Burgrain gibt nur ein unvollständiges Bild ab. Wer bei Farchant beispielsweise auf den hohen Fricken steigt, kann sich von oben ein vollständiges Bild der verkehrspolitischen Lage machen: Von oben werden nicht nur die eingleisige Werdenfelsstrecke und die Fahrzeugwracks des Zugunglücks sichtbar, sondern auch der andere bundeseigene Verkehrsweg, die Bundesstraße 2. Diese wird derzeit mit Milliardenaufwand und teuren Tunnelbauten autobahnmäßig zur Alpentransversale ausgebaut, Baustellen und fertige Tunnelportale haben deutliche Spuren in der Landschaft hinterlassen. Auch die Vorbereitungsarbeiten für den Auerbergstunnel, der nicht einmal im vordringlichen Bedarf des Bundesverkehrswegeplans enthalten ist, werden sichtbar.

Erst der Blick auf die Gesamtsituation ermöglicht es, den Hintergrund und die Vorgeschichte der Eisenbahnkatastrophe unabhängig vom exakten Unfallhergang zu verstehen und die wirklichen Verantwortlichen zu erkennen: Diese können auch beim Namen genannt werden. Angefangen von Ex-Kanzler Schröder, der seinen Vasallen Mehdorn mit der Börsenfähigkeit der DB beauftragte, über die drei CSU-Bundesverkehrsminister, die bei Amtsantritt immer erst ihr Bekenntnis zum Autoland ablegen mussten, bis hin zu Ronald Pofalla, Ex-CDU-Politiker, der mit einer Anschlussverwendung als Infrastruktur-Vorstand bei der DB Netz AG versorgt wurde und sich jetzt rechtzeitig vor dem Unglück aus seiner Verantwortung verabschieden konnte.

Eine besonders unheilvolle Rolle kommt dem örtlichen Bundestagsabgeordneten Alexander Dobrindt zu, unter dessen Ägide als Bundesverkehrsminister der Bundesverkehrswegeplan 2030 beschlossen wurde, in dem der Ausbau der Werdenfelsbahn kategorisch ausgeschlossen wurde, die parallelen Straßentunnels dagegen großzügig gefördert wurden. Noch immer lässt er sich dafür von den Autofahrern und Tunnellobbyisten vor Ort als „Tunnelkönig“ feiern.

Fahrgäste erleben dagegen in Oberbayern das Wirken dieser Herren in ganz anderer Weise: Regelmäßiges Chaos bei der Münchner S-Bahn, Langsamfahrstellen, Verspätungen und Anschlussverluste im gesamten Netz. Dass man den Instandhaltungsaufwand aber offenbar auch noch unter das für einen sicheren Betrieb notwendige Maß gedrückt hat, ist ein Skandal. Und die Tatsache, dass

aktuell Züge an vielen Stellen wegen Oberbaumängeln jetzt nur 20 oder 40 km/h fahren dürfen, wo zuvor 110 oder 140 km/h erlaubt waren, hinterlässt bei vielen Fahrgästen ein mulmiges Gefühl.

PRO BAHN steht mit dieser Kritik nicht allein: Der Bundesrechnungshof hat in seinem Bericht vom 7.12.2018 mit dem sperrigen Titel „Ziele des Bundes bei den Verhandlungen mit der Deutschen Bahn AG über eine dritte Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung für die bestehende Eisenbahninfrastruktur“ heftige Kritik geübt: Von „Fehlanreizen, die dazu führen können, dass die Instandhaltung vernachlässigt wird“ ist dort die Rede. Qualitätskennzahlen seien so gesetzt, dass sie auch erreicht werden, wenn die Instandhaltung vernachlässigt wird. Diese herbe „Klatsche“ hält das Bundesverkehrsministerium aber nicht davon ab, auch 2021 wieder ins Visier des Bundesrechnungshofs zu geraten: Man hat einfach mal 124 Millionen Euro nicht abgerufenen Mittel aus der Gleisanchlussförderung für den Straßenbau zweckentfremdet.

Was muss jetzt passieren? Eine klare Wende seitens der Politik und im Bahnvorstand wäre angesagt. Sofortige und grundlegende Sanierung der Bahnstrecken, ein nachhaltiges und präventives Instandhaltungskonzept für die Bahnstrecken im Land. Wir können auch ein Finanzierungskonzept anbieten: Verzicht auf alle geplanten Ausbaumaßnahmen der Bundesstraßen, insbesondere auf den unsinnigen Auerbergtunnel im Werdenfelser Land und den B2-Ausbau bei Weilheim.

Ein gutes Zeichen wäre es auch, wenn die Verursacher der Bahnmisere sich auch zu Ihrer Verantwortung bekennen und auch persönliche Konsequenzen ziehen. Erfahrungsgemäß bleibt das ein frommer Wunsch. So wird man wieder „die Kleinen hängen und die Großen laufen lassen“. Und die treuherzigen Ankündigungen „Jetzt wird alles besser“ von Wissing und Lutz werden wieder wie schon bei ihren Vorgängern genauso im Sande verlaufen, so wie auch die Kritik des Bundesrechnungshofs am offenbar teflonbeschichteten Spitzenpersonal rückstandslos abgetropft ist.

Norbert Moy

*Verkehrswende muss oberstes Ziel sein!*

## **Unzureichende Pläne zur Tram-Nordtangente**

Mit einer gemeinsamen Demo haben am Montag, dem 30. Mai 2022 der Fahrgastverband PRO BAHN, der Allgemeine Deutscher Fahrrad-Club (ADFC) München, Radentscheid München, der Arbeitskreis Attraktiver Nahverkehr (AAN) im Münchner Forum e.V., Green City e.V., die Bund Naturschutz Kreisgruppe München, der VCD Kreisverband München und die Straßenbahnfreunde München sowie weitere Organisationen gefordert, die Verkehrswende auch in der Leopoldstraße umzusetzen. Der entsprechende Stadtratsbeschluss stand für den

Mobilitätsausschuss am darauffolgenden Mittwoch auf der Tagesordnung. Die Verbände forderten gemeinsam, im Beschluss die Verkehrswende vorzugeben und die inhaltlichen Forderungen aufzunehmen.

Hintergrund der Aktion waren die teilweise unzureichenden Planungen für die Tram-Nordtangente (siehe PRO BAHN Post vom Mai 2022 und <https://kurzelinks.de/oc8m>), die die Ziele der Verkehrswende und des Klimaschutzes nur halbherzig berücksichtigen und erneut die Leistungsfähigkeit für den Autoverkehr, d.h. Staufreiheit, in den Vordergrund stellen:

Obwohl schon seit längerem konkrete Planungen für einen Radentscheidkonformen Umbau der Franz-Joseph-Straße im Bereich der Kreuzung zur Leopoldstraße vorliegen, sollen dort nun im Zuge des Trambahn-Baus doch erneut gefährliche Radfahrstreifen in Mittellage und viel zu schmale Radwege eingerichtet werden.

Die Tram soll in der Leopoldstraße keine eigenen Gleise erhalten, obwohl hier die erhebliche Gefahr besteht, dass diese dann ständig im Stau steht.

Beide Punkte werden mit möglichen Auswirkungen auf die Leistungsfähigkeit des Straßennetzes für den Autoverkehr begründet. Dies widerspricht jedoch den städtischen Zielen zum Radentscheid, Klimaschutz, Vision Zero, der neuen Mobilitätsstrategie 2035 und zur Verkehrswende (80% umweltfreundlicher Verkehr bis 2025). Das konterkariert die ansonsten an vielen Stellen guten Planungen für die wichtige Tram-Nordtangente.

Die Verbände fordern dagegen, dass der Umweltverbund auch in der Leopoldstraße Vorrang hat. Konkret wird unter Anderem ein Rasengleis für den Boulevard Leopoldstraße, d.h. ein eigener Gleiskörper für die Tram getrennt vom Autoverkehr, die Reduktion der Fahrstreifen für den Autoverkehr und die Realisierung des Radschnellweges Innenstadt–Garching gefordert. Das Rasengleis als grünes Band in Mittellage ist ein wichtiger Bestandteil eines attraktiven Boulevards Leopoldstraße. Zugleich entsiegelt das Rasengleis die Asphaltfläche und ist damit eine Anpassung an die steigenden Temperaturen durch die Klimakrise. Die Flächenumverteilung in der Leopoldstraße vereinfacht auch den Radwegebau in den angrenzenden Bereichen.

Weitere und konkrete Details finden sich im gemeinsamen Positionspapier der Verbände (<https://leopoldstrasse.eu/20220530-leopoldstrasse.pdf>).

Am 1. Juni wurde die Tram-Nordtangente im Mobilitätsausschuss des Münchner Stadtrats diskutiert. Die konsequente Umgestaltung des Straßenraums entsprechend der Vorgaben der Mobilitätsstrategie hat – bislang – in den Diskussionsbeiträgen keine Mehrheit gefunden.

PRO BAHN hat dieses Ergebnis der Stadtratsdiskussion in einer Pressemitteilung kritisiert. Vergleicht man die Beschlusssentwürfe und die Änderungsanträge dazu,

die Mobilitätsstrategie und die Aussage „die Verkehrswende ist eine Pflichtaufgabe“ mit der Realität, so fällt auf, dass in München der entscheidende Mut zur Umsetzung fehlt, sobald es konkret wird.

Gestützt auf eine selbst nach Aussage der Stadt veraltete und überholte Verkehrsprognose wird entgegen den Vorgaben der Mobilitätsstrategie dem Öffentlichen Verkehr der nötige Platz verweigert, sondern statt dessen Priorität auf die Fahrspuren für die Autos gelegt. Während andere Städte wie Paris konsequent und mutig den öffentlichen Raum umverteilen, wird in München das Bedenkenträgertum gehegt. Im Rahmen des „weiter so“ hat der Stadtrat zwar positive Akzente gesetzt, für eine konsequente Verkehrswende ist aber deutlich mehr Mut nötig.

PRO BAHN befürwortet eindeutig den zügigen Ausbau des Tramnetzes. Im konkreten Fall halten wir aber den überschaubaren Zeitverlust durch eine Umlanung für den geringeren Nachteil als die bisher vorliegende Planung.

Andreas Barth

## **Bundesverdienstkreuz für Ehrenvorsitzenden Karl-Peter Naumann**

Am 23. Juni 2022 wurde im Rathaus der Freien und Hansestadt Hamburg dem langjährigen Bundesvorsitzenden und Ehrenvorsitzenden des Fahrgastverbands PRO BAHN, Karl-Peter Naumann, das Bundesverdienstkreuz am Bande verliehen. Die Auszeichnung wurde vom ersten Senator für Verkehr und Mobilitätswende der Freien und Hansestadt Hamburg, Dr. Anjes Tjarks überreicht. Dazu gratulieren wir Karl-Peter Naumann ganz herzlich.

Karl-Peter Naumann ist seit dem Ende der 1970er Jahre für die Fahrgäste aktiv. Begonnen haben seine Aktivitäten im Verband der Verkehrsamateure und Museumsbahnen und den Freunden der Eisenbahn. Später war er an der Gründung des Verkehrsclubs Deutschland (VCD) beteiligt und seit der Gründung im Juni 2000 in der Allianz pro Schiene (ApS). Beim Fahrgastverband PRO BAHN bekleidete er von 1996 bis 2012 das Amt des Bundesvorsitzenden. In diese Zeit fällt auch die medial geführte Auseinandersetzung mit der Deutschen Bahn um die Einführung des neuen Tarifsystems und um die Abschaffung der BahnCard 50, als die „Bild am Sonntag“ titelte „Jeder zweite zahlt zuviel“.

Seit 2012 ist Karl-Peter Naumann Ehrenvorsitzender. Dabei ist er weiterhin in der Öffentlichkeitsarbeit von PRO BAHN aktiv und koordiniert die innerverbandliche Facharbeit. Insofern ist die Auszeichnung auch eine Würdigung der unermüdlchen Arbeit des Fahrgastverbands PRO BAHN für die Fahrgäste von Bahn und Bus.

Karl-Peter Naumann ist ein profunder Kenner des Systems Bahn und des Öffentlichen Verkehrs in Deutschland. Er zeigt die Potenziale auf, indem er streitbar aber sachlich und fair auf Dinge hinweist, die aus Fahrgastsicht nicht optimal laufen und unterbreitet dazu auch eigene Vorschläge. Bei Anfragen der Medien scheut er keinen Aufwand, um die Sicht der Fahrgäste einzubringen und zu erläutern.

Seine Vision ist ein öffentlicher Verkehr, der naht- und reibungslos funktioniert, um alle Personen, so verschieden die sein mögen, vom Start- zum Zielpunkt zu bringen. Diese Alternative ist ein wirksamer Klimaschutz, entlastet die Umwelt und reduziert den Autoverkehr in den Ballungsräumen.

Jörg Bruchertseifer

## *Unerledigte Pläne und Änderungen beim S-Bahn-Ausbau*

### **Kaum gefordert – schon wieder vergessen**

Nach dem verheerenden S-Bahnunglück am 14. Februar in Ebenhausen tauchte allerorten die politische Forderung nach durchgehend zweigleisigen S-Bahnstrecken auf. Mit wenig Überraschung dürfen wir feststellen, dass diese Forderung nach gerade mal rund viereinhalb Monaten so gut wie vergessen ist, stehen dabei doch Fahrgastanliegen wie Pünktlichkeit und Stabilität des Betriebes im diametralen Gegensatz zur optimalen Verwertung der Infrastruktur. Man sollte unter diesen Gesichtspunkten weder Illusionen erwecken noch sich solchen hingeben: diese Gleise werden wohl nicht kommen. Daran läßt auch ein Artikel in der Süddeutschen Zeitung vom 21. Juni kaum zweifeln.

Dies ist allerdings nichts Neues, sondern war bereits in der Vergangenheit vielfach zu beobachten.

Im Standardwerk „S-Bahn München“ von Pospischil und Rudolph (Alba Verlag Düsseldorf 1997) zeigte Plan 14 auf der dritten Umschlagseite für den Planungsstand Dezember 1972 noch eigene S-Bahngleise vom Abzweig Nymphenburg bzw. Moosach bis inklusive Oberschleissheim und – in Zusammenhang mit der ersten Flughafen-S-Bahn – von Zamdorf bis Johanneskirchen auf. In den Plänen Stand Januar 1997 (Plan 15 auf der zweiten Umschlagseite) waren immerhin S-Bahngleise bis Neufahrn vorgesehen, allerdings teilweise reduziert auf insgesamt drei Gleise. Der Abschnitt Zamdorf–Johanneskirchen entfiel dagegen völlig aus den Ausbauplänen.

Neu aufgenommen wurden damals durchgehend eigene S-Bahn-Gleise von Riem bis Markt Schwaben. Von da an blieb es eingleisig mit den bekannten Kreuzungsbahnhöfen Altenerding und Ottenhofen. Auch die Walpertskirchner Spange existierte bereits gedanklich und gestrichelt ebenso wie das zweite Streckengleise

Richtung Mühldorf. Gerade mal ein viertel Jahrhundert her – und was ist seitdem geschehen?

Der lange eingleisige Abschnitt Grafing Bahnhof–Ebersberg (sechs Kilometer mit einem Zwischenhalt) entpuppt sich immer wieder als ausgesprochene Verspätungsfalle. Unabhängig vom Fortbestand der Strecke nach Wasserburg schlug PRO BAHN daher in seiner Filzenexpress-Studie im Jahr 1995 wenigstens zweigleisige Abschnitte vor, um die Situation zu entschärfen. Seitdem offensichtlich gut in den Schreibtischen diverser Amtsstuben „schubladiert“, zog Robert Niedergesäß, Ebersberger Landrat und Sprecher der MVV Landkreise, den Plan vor einiger Zeit wieder ans Tageslicht mit Realisierungshorizont bis 2028. Macht zusammen 33 Jahre für ein paar lächerliche aber wirksame Kilometer zweites S-Bahn-Gleis – echt bayerisches Innovationstempo!

Die S4 sollte bekanntlich zwei eigene Gleise von Pasing bis Buchenau bekommen. Im Programm Bahnausbau Region München (Eisenbahntechnische Rundschau Mai 2021, S. 11 ff) wurde das auf nur ein zusätzliches Gleis und nur bis Eichenau reduziert, was vielfach kritisiert wurde. Zum viergleisigen Ausbau hat man sich im Bayrischen Verkehrsministerium erst 2022 im Zusammenhang mit dem Deutschlandtakt bekannt (<https://www.sueddeutsche.de/1.5526711>), allerdings nur bis Eichenau. Ausbaupläne für die S1 fehlten im Programm Bahnausbau Region München völlig und für die S2 weitgehend.

Bleibt rückblickend nur das Fazit: Wesentliche Teile des S-Bahn Ausbaues wurden bis heute nicht angegangen und werden voraussichtlich dem Diktat der laufenden Tunneloptimierungen zum Opfer fallen. Es ist wirtschaftlicher, Pönalen zu zahlen, als die Infrastruktur auf einen störungsfreien Betrieb auszurichten. Vielleicht gibt es ja jetzt durch die Initiative „Mach2“ (siehe folgender Artikel) auf ein paar Strecken Fortschritte – oder auch nicht ...

Thomas Kauderer

## **Bahnausbau „Mach2“ in Bayern**

„Mach2“ bedeutet in Bayern nicht, dass der Bahnausbau jetzt mit doppelter Schallgeschwindigkeit erfolgt. Stattdessen geht es um den Ausbau von eingleisigen Streckenabschnitten wie zwischen Landshut und Plattling, im Raum Bayreuth und im Werdenfels auf zwei Gleise. Den seit langem geforderten Engpassausbau hat der Freistaat zur Initiative „Mach2“ zusammengefasst (<https://www.stmb.bayern.de/med/pressemitteilungen/pressearchiv/2022/106/index.php>) und will die Planungen mit fünfzehn Millionen Euro anschieben. Genannt werden zusätzlich u.a. Abschnitte im Münchner S-Bahn-Netz, während der S-Bahn-Chef sich kürzlich zur S7 Ost pessimistisch äußerte (<https://www.sueddeutsche.de/1.5605972>).

Der Fahrgastverband PRO BAHN begrüßt, dass mit dem Planungsauftrag der jahrzehntelange Stillstand beim Ausbau der Bahnstrecken ein Ende findet. PRO BAHN Bayern fordert in einer Pressemitteilung einen unverzüglichen Einstieg in die Umsetzung des zweigleisigen Ausbaus. ([https://www.pro-bahn.de/bayern/presse\\_show\\_bayern.php?id=1100](https://www.pro-bahn.de/bayern/presse_show_bayern.php?id=1100)).

Manche der weiteren Projekte wurden allerdings schon vor Jahren beschlossen und werden nur zu Marketingzwecken noch einmal „recycelt“, z.B. der Kreuzungsbahnhof Langlau, der Voraussetzung für die Reaktivierung der Strecke nach Wassertrüdingen ist. Merkwürdig ist auch, dass der Freistaat nun auch Planungen für Abschnitte der ABS 38 München–Mühldorf–Freilassing vorfinanziert, die eigentlich Teil des Bundesverkehrswegeplans sind.

Insgesamt ist die Initiative sehr lobenswert, z.B. bekommt mit dem zweigleisigen Ausbau zwischen Murnau und Uffing nun auch der lang geforderte Ausbau der Werdenfelsbahn eine greifbare Perspektive.

Norbert Moy

## *Leserbrief*

### **Zu Optimismus kein Anlass**

Die Realität der deutschen Bahnverhältnisse berechtigt leider zu keinerlei guten Hoffnungen. Zu Optimismus besteht kein Anlass, solange in unserem Verkehrsministerium wie seit eh und je die Straßenbaufanatiker das Sagen haben, der aktuelle Verkehrsminister aus der Autolobby-Partei FDP stammt und diverse CSU-Vorgänger seit fast 30 Jahren schon immer gegen den Bahn-Ausbau votieren – mit den entsprechenden Folgen für Betrieb und Netz.

Zumindest in Bayern sollten aber auch die für unsere Region verantwortlichen DB-Vorstände nach der Katastrophe von Garmisch geschlossen zurücktreten bzw. abberufen werden, desgleichen unser bayerischer Verkehrsminister Bernreiter.

In welchem Zustand auf planerischer und kommunikativer Ebene sich DB in Bayern befindet, erhellt auch das Fahrplanchaos im Streckenbereich Salzburg–Rosenheim vom Pfingstmontag: Eine Auskunft hinsichtlich einer Verbindung von Übersee nach München bei „DB-Navigator“ ergab nur noch wirres Zeug mit abenteuerlichen Vorschlägen. Der „DB Streckenagent“ meldete dann: „Auf der Strecke Salzburg–Rosenheim fahren alle Züge planmäßig; wegen einer Schnittstellenproblematik können bis 17.06. keine Auskünfte über DB Navigator erteilt werden“. Ich hatte dann meine Tochter für die planmäßige Verbindung mit Abfahrt 16.56 Uhr zum Bahnhof gebracht, doch siehe da: auf dem Fahrplanaushang war eine Fahrplanlücke von vier Stunden zwischen 15.56 und 20.01 Uhr angegeben, aber kein Hinweis auf einen Schienenersatzverkehr. Dank einer spontan

angebotenen Mitfahrgelegenheit nach Holzkirchen konnte meine Tochter von dort mit einer Regionalzugverbindung und einer S-Bahn ihr Ziel München-Laim in einer halbwegs vernünftigen Zeit erreichen. Eine nicht unbeträchtliche Menschenansammlung blieb aber ratlos auf dem Überseer Bahnsteig zurück.

Offensichtlich unter dem Druck der verheerenden Zustände ausgerechnet zum Ende der Pfingstfeiertage ist plötzlich ab Mittag des 10. Juni die DB Navigator-App wieder funktionsfähig, doch die Verbindungen nach München sind indiskutabel. Am 10. Juni (Stand 10 Uhr) war die letzte Verbindung nach München Hbf: 18.15 Uhr Bus- nach Grassau, Umstieg Bus nach Prien, dort zwei Stunden Aufenthalt, danach Regionalbahn nach Rosenheim, 26 Minuten Umstiegszeit zum EC 80 nach München, Ankunft 22.27! Gesamtfahrzeit also 4:12 Stunden.

Fazit: Kundenunfreundlicher geht es nicht mehr – die Leute sollen sich halt gefälligst ein Auto kaufen, dafür gibt es doch Zuschüsse!

Fritz Anetsberger

*Abschied von Max Maulwurf*

## **Ein Begleiter geht, die Baustellen bleiben**

Fast immer einiges Ungemach versprechen die gefühlt immer zahlreicheren Baustellen. Zur Einstimmung der dementsprechend meist wenig geneigten Öffentlichkeit schwang seit Jahren auf Plakaten meist unübersehbar ein nettes kleines Kerlchen namens Max Maulwurf sein Werkzeugset von Schaufel und Spitzhacke bis zum Presslufthammer und gegebenenfalls auch noch andere Utensilien. Damit soll nun Schluss sein: Wenn schon sonst Information und Kommunikation kaum klappen, braucht man das auch niemandem unterhaltsam servieren. So wird uns Max Maulwurf nun in den mehr oder weniger chaotischen Zuständen völlig allein lassen.

Thomas Kauderer

---

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](mailto:pbp-redaktion@muenchen.pro-bahn.de) erreichbar, die Abonnentenverwaltung über [pbp-abo@muenchen.pro-bahn.de](mailto: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 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

Mi. 06.07. 18:00 Uhr; Freilassing, vsl. Gasthof Weißbräu, Bräuhausstr. 5; **Verkehrsforum Berchtesgadener Land und Rupertiwinkel**; Weitere Informationen und eventuelle Änderungen: <https://verkehrsforum-bgl.de/>

• **Wegen eines Bahnübergangunfalles ist der Verkehr auf der Chiemgauer Lokalbahn Bad Endorf–Obing bis auf Weiteres eingestellt** (<https://chiemgauer-lokalbahn.com/>).

## PRO BAHN-Termine

Allgemeine Treffen: PRO BAHN Treff Oberbayern i.d.R. am 1. und 3. Mittwoch im Monat ab 19.00 Uhr; Videokonferenz und Präsenzoption in der Geschäftsstelle, München, Agnes-Bernauer-Platz 8. Stammtisch in München am letzten Mittwoch im Monat ab 19.30 Uhr, üblicherweise im Gasthaus „Klinglwirt“, Balanstr. 16 (S-Bahn oder Tram bis Rosenheimer Platz).

Fr. 01.07. 19 Uhr; Videokonferenz; **PRO BAHN Treff Region München**: Info und Einwahldaten: [muenchen@pro-bahn.de](mailto:muenchen@pro-bahn.de)

Mi. 06.07. 19 Uhr; München (Geschäftsstelle) und Videokonferenz; **PRO BAHN Treff Oberbayern**; Info zu Einwahldaten: [oberbayern@pro-bahn.de](mailto:oberbayern@pro-bahn.de)

Mi. 20.07. 19 Uhr; München (Geschäftsstelle) und Videokonferenz; **PRO BAHN Treff Oberbayern**; Info zu Einwahldaten: [oberbayern@pro-bahn.de](mailto:oberbayern@pro-bahn.de)

Mo.25.07. 18 Uhr; Videokonferenz; **Vortrag „50 Jahre MVV“** von Dr. Bernd Rosenbusch, Geschäftsführer des MVV; Info und Einwahldaten: [oberbayern@pro-bahn.de](mailto:oberbayern@pro-bahn.de) und S. 2.

Mo.25.07. 19:30 Uhr; Videokonferenz; **PRO BAHN Treff Augsburg**: Info zu Einwahldaten: [errol.yazgac@pro-bahn.de](mailto:errol.yazgac@pro-bahn.de), Telefon (0160) 938 961 80, [https://www.pro-bahn.de/bayern/termin\\_zeigen.php?app=aus](https://www.pro-bahn.de/bayern/termin_zeigen.php?app=aus)

Mi. 27.07. ab 19:00 Uhr; München; Gasthaus „Klinglwirt“, Balanstr. 16; **Stammtisch**.

Mi. 03.08. 19 Uhr; München (Geschäftsstelle) und Videokonferenz; **PRO BAHN Treff Oberbayern**; Info zu Einwahldaten: [oberbayern@pro-bahn.de](mailto:oberbayern@pro-bahn.de)

Fr. 05.08. 19 Uhr; **PRO BAHN Treff Region München**, Videokonferenz; Info und Einwahldaten: [muenchen@pro-bahn.de](mailto:muenchen@pro-bahn.de)

---

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

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

---