

PRO BAHN *Post*

Rundbrief von PRO BAHN Oberbayern

Juli 2024



Das Transparent hing schon länger am Zaun, es gab jedoch in der letzten Zeit einige Verzögerungen beim Baubeginn. Aber mit dem Spatenstich am 7. Juni ist die Tram-Westtangente erfreulicherweise nun offiziell in Bau. (Bild: R. Forkel).

- Kurznachrichten – Seite 2
- Brennerbasistunnel: Tag der offenen Baustelle – Seite 4
- In 26 Minuten von Augsburg nach Ulm – Seite 5
- Weilheim und der MVV-Tarif – Seite 7
- Kostenexplosionen der 2. Stammstrecke – Seite 8
- Aktionstag zur Sicherheit bei der BRB – Seite 10
- Kapazitätsmängel – Seite 10

Kurznachrichten

Erster Spatenstich für Tram-Westtangente

Am Freitag, 7. Juni haben Bürgermeister Dominik Krause, MVG-Chef Ingo Wortmann und Mobilitätsreferent Georg Dunkel mit einem Spatenstich den Bau der Tram-Westtangente symbolisch beginnen lassen. PRO BAHN hat den offiziellen Baustart in einer Pressemitteilung begrüßt (<https://www.pro-bahn.de/muenchen/presse/20240607.html>), weist aber auch auf die viel zu vielen verlorenen Jahre seit dem Stadtratsauftrag im Jahr 1991 hin. Außerdem fordert PRO BAHN anlässlich des Baubeginns, dass der Tram-Cityring, der unter anderem die Silberhornstraße mit dem Hauptbahnhof über den Goetheplatz verbindet, nun von der zweitobersten in die höchste Kategorie im Nahverkehrsplan nachrückt.

Tram und Stadtentwicklung in Feldmoching

Rund um Feldmoching ist die Ausweisung neuer Wohngebiete geplant. Dazu gab es Anfang Juni eine Pressekonferenz und im Rahmen eines Beschlussentwurfs hat das Planungsreferat „Planerische Rahmenbedingungen“ veröffentlicht (<https://kurzlinks.de/a2ok>). Das Kapitel 3.3. zur Tram beginnt mit der Feststellung, dass „Trassenverläufe der Tram mit erheblichen, negativen Auswirkungen auf Natur und Landschaft verbunden“ wären. Ob dieser Einstieg für die neue Strategie der Stadt München steht, oder ob hier nur der Verfasser seine Meinung einer Erörterung voranstellt, bleibt unklar. Eine objektive Beurteilung ist aus dem Planungsreferat auf diese Weise wohl nicht zu erwarten. Aber dafür gibt es ja eine neue Webseite <https://www.ubahnbau-muenchen.de/>, mit der die Stadt München ihre Verkehrspolitik ins rechte Licht rücken will.

„Ja“ zur Stadt-Umland-Bahn Erlangen

Im Jahr 2016 haben sich die Erlanger Bürgerinnen und Bürger schon einmal in einem Bürgerentscheid für die Realisierung der Stadt-Umland-Bahn (StUB) ausgesprochen. Nun haben die Erlanger Bürgerinnen und Bürger am 9. Juni in einem zweiten Bürgerentscheid dafür gestimmt, dass die StUB durch die Erlanger Innenstadt bis zum Bahnhof und weiter nach Herzogenaurach auf Basis der vorliegenden Planungen (<https://www.stadtumlandbahn.de/>) gebaut wird. Damit sollte ein modernes Schienenverkehrsmittel Erlangen endlich in greifbare Nähe rücken.

„Nein“ zu den Stadtbahnplänen für Regensburg

In Regensburg haben sich die Bürger am 9. Juni gegen ein Stadtbahnssystem in Regensburg ausgesprochen (<https://www.mobilitaet-in-regensburg.de/>). In der Vergangenheit gab es negative Entscheide wie in Regensburg z.B. auch in Aachen, Ulm und Wiesbaden. Das Problem war in allen Fällen, dass die Auseinandersetzungen um die Stadtbahn jeweils parteipolitisch gekapert wurden und ideologische Positionen die Sachdiskussion oft überdeckten.

Endlich Fortschritt am Rosenheimer Platz

Nach über drei Jahren Sperrung wurden die Ausgänge Weißenburger Straße und Balanstraße der S-Bahn-Station Rosenheimer Platz wieder geöffnet. Trotz der langen Sperrung sind die Rolltreppen dieser Ausgänge außer Betrieb und die Monitore zeigen keine konkreten Angaben zu Abfahrten an. Ein im Februar 2023 geschlossener Ausgang beim westlichen Sperrengeschoß ist weiterhin zu.

Zu schlechte Informationsqualität für Bahnreisende

Die großen Mängel bei den Informationen zu Störungen im Bahnbereich nach dem Hochwasser in Süddeutschland haben erneut die strukturellen Defizite in diesem Bereich gezeigt. Welche Züge fahren und welche nicht, wo es Umleitungen und Teilausfälle gab, war in viel zu vielen Fällen unklar. Daher fordert der Fahrgastverband PRO BAHN von der Politik, den Branchenverbänden und den Unternehmen eine zentrale Struktur zu schaffen, die konsistente Fahrgastinformationen ohne Widersprüche ermöglicht (https://www.pro-bahn.de/presse/pm_bv_show.php?id=507).

Rabatt auf Deutschlandticket bei der Westbahn

Die österreichische Westbahn gibt seit dem 27. Mai bei Fahrten von und nach deutschen Zielen nun auch für Inhaber des Deutschlandtickets einen Rabatt auf ihre Fahrkartenpreise (<https://kurzlinks.de/hnk0>). Schon länger gibt es einen Rabatt auf die Bahncard. Es lohnt sich aber, auch mit anderen Tarifen wie dem „Westsuperpreis“ oder zeitlich begrenzten Sonderangeboten zu vergleichen.

Bundesnetzagentur: Marktuntersuchung, Deutschlandticket

Die Bundesnetzagentur führt für den Eisenbahnsektor regelmäßig Markterhebungen durch. Die Kurzerhebung für das Berichtsjahr 2023 (<https://kurzlinks.de/bset>) enthält auch eine kurze Analyse zum Einfluss des Deutschlandtickets. Ein Fazit lautet: „Mit Einführung des Deutschlandtickets im Mai wird ein um rund 20 Prozent höheres Niveau (der durchschnittl. monatlichen Personenkilometer im Vergl. zu 2022) erreicht und bis zum Jahresende gehalten“.

Bayern schimpft über Verkehrspolitik des Bundes

Bayerns Verkehrsminister Bernreiter kritisiert die Verkehrspolitik des Bundes. Unzufrieden ist er mit den fehlenden Regionalisierungsmitteln, aber auch mit dem Stillstand bei der Elektrifizierung der Franken-Sachsen-Magistrale (<https://kurzlinks.de/54tk>). Beim alpenquerenden Güterverkehr befürchtet er einen Kollaps. Die zeitliche Planung des Brennerzulaufs in Bayern erfolgte allerdings unter CSU-Ministern. Und nach dem Desaster Stuttgart 21 ist die von Bayern initiierte zweite S-Bahn-Stammstrecke für München das Projekt, das nicht zuletzt durch seine Verzögerungen großen verkehrlichen Schaden anrichtet.

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

Brennerbasistunnel: Tag der offenen Baustelle

Der Brenner Nordzulauf ist nicht nur in Südbayern ein Thema, über das die Leute sprechen. Am 8. Juni war wieder der jährlich stattfindende „Tag der offenen Baustelle“ beim Brennerbasistunnel. Dieses Jahr fand diese Veranstaltung an der Eisackunterquerung in Südtirol statt. Auch wenn das Hauptaugenmerk bei der Veranstaltung auf den Basistunnel gerichtet ist, so legt man trotzdem viel Wert darauf, den Besuchern zu zeigen, dass der Brennerbasistunnel Teil eines europäischen Projektes ist, dem ScanMed-Korridor. So ist es nicht verwunderlich, dass auch die Zulaufstrecken zum Basistunnel eine wichtige Rolle für das Gesamtprojekt spielen.

Auf dem Festgelände konnte man sich an Informationsständen über die verschiedensten Bereiche, wie Bahntechnik, Bautechnik, Renaturierung oder den EU-Korridor informieren. Da man in Deutschland relativ wenig vom südlichen Zulauf mitbekommt, konnte ich gleich die Gelegenheit nutzen, um den aktuellen Sachstand zu erfragen. Während man von deutschen Trassengegnern häufig zu hören bekommt, die Italiener würden außer einen Tunnel keinen Südzulauf bauen, wird einem in Südtirol am Informationsstand ein ganz anderes Bild vermittelt.

Ja, vieles ist vom Südzulauf noch nicht im Bau, aber die Planungen sind so weit fortgeschritten, dass man in den nächsten Jahren alle Teilabschnitte in Rom zum Bau einreichen kann. Aktuell sind schon zwei Abschnitte im Bau, dabei handelt es sich um die Güterzugumfahrung Trient und den nördlichsten Teil Franzensfeste-Waidbruck. Die Güterzugumfahrung Bozen steht kurz vor der Einreichung und es werden aktuell noch verfeinerte Probebohrungen gemacht.

Da sich in Deutschland die Situation jedoch ganz anders zeigt und man hier immer wieder mit Gegenwind der Bürgerforen rechnen muss, stellte sich natürlich die Frage, wie dies in Südtirol laufe. Die Antwort war sehr erstaunlich: Die Bevölkerung war anfangs dagegen, da man sehr große Angst hatte, dass im engen Eisacktal die Natur zerstört würde. So wurde bei der Planung immer wieder die Bevölkerung befragt und es wurde versucht, Vorschläge aufzunehmen. Und alleine, dass die Bevölkerung erkennen konnte, dass man bei den Planungen ihre Ideen mitnimmt, hat laut der Aussage an dem Stand dazu geführt, dass es kaum noch Widerstände gegen das Projekt gab. Auch sei man sich in Südtirol bewusst, dass durch das sehr enge Tal des Eisack der Verkehr über die Autobahn einfach begrenzt ist und für eine bessere Lebensqualität auch reduziert werden muss. Man ist nicht so unrealistisch, einfach zu hoffen, dass sich der LKW-Verkehr durch Verknappung der Kapazitäten ohne Alternativen einfach andere Routen sucht.

Durch meine Fragen war natürlich erkennbar, dass ich nicht aus Südtirol bin und so gab es einige Gegenfragen der Dame am Stand. Vor allem wollte sie wissen, warum man sich in Deutschland so schwer tue mit diesem Projekt. Man sei in

Südtirol sehr erstaunt, dass man in einem breiteren Tal und knapp 2/3 Tunnelanteil mit den Planungen der aktuellen Trasse nicht zufrieden sei und lieber weiter das Projekt in Frage stelle. Es ist aus Südtiroler Sicht auch nicht verständlich, dass man zwar gemeinsame Absichtserklärungen unterschreibt, dann aber Projektpartner fast am ausgestreckten Arm verhungern lässt. In Südtirol ist man sich bewusst, dass nicht sofort nach der Eröffnung des Brennerbasistunnels die Güterzüge aus dem Nichts kommen werden. Flankierende Maßnahmen auf der Autobahn müssen durch die Politik vorangetrieben werden, sobald der Tunnel fertig ist. Zugzahlen sind der Südtiroler Meinung nach etwas, an dem man sich orientieren kann, aber die man auch steuern kann und demnach auch steuern sollte. Man sieht aber mit Sorge in Richtung Norden, da mehr Kapazität und Maßnahmen nur an einem Ende des Tunnels alleine nicht reichen werden.

Es zeigt sich also wieder einmal, dass man bei einem europäischen Projekt, wie es der ScanMed-Korridor ist, nicht immer nur auf sich schauen darf. Denn am Ende investieren die verschiedensten Länder in dieses Projekt, das nur gemeinsam funktionieren kann. Aktuell kann Deutschland die gesamten Investitionen in Österreich und Italien durch weiteres Schlafen stark konterkarieren oder gar unnütz machen. Das ist kein Umgang mit seinen europäischen Nachbarn und Projektpartnern.

Marco Kragulji

Trassenführung festgelegt

In 26 Minuten von Augsburg nach Ulm

Ende Juni hat die Deutsche Bahn die künftige Trassenführung der Strecke (München–)Augsburg–Ulm(–Stuttgart) veröffentlicht. Flankiert wurde dies von zahlreichen lobenden Erwähnungen aus der regionalen Politik.

In Augsburg verlässt die Strecke in Nordrichtung parallel zur Strecke nach Donauwörth den Bahnhof und führt dann parallel zur Autobahn A8 bis südwestlich Günzburg bei Leipheim. Westlich davon wird die bestehende Bahnstrecke genutzt, die viergleisig ausgebaut wird. Für den vom oberirdischen Ausbau betroffenen Ort Burlafingen hat die DB angekündigt, Verbesserungen zu prüfen. Bei der Kreuzung von bisheriger Bahn und Autobahn bei Burgau ist eine Verbindungskurve geplant, so dass Züge aus Günzburg ab dort die Neubaustrecke bis Augsburg nutzen können. Die Neubaustrecke ist auf 265 km/h ausgelegt und güterzugtauglich.

Bei Burgau ist eine weitere Verbindungskurve von der westlichen Neubaustrecke zur östlichen Bestandsstrecke sinnvoll, um die Resilienz zu verbessern. Dies gilt auch angesichts der häufigen Notarzteinsätze im Bereich Günzburg. Doch auch

für Wartungsarbeiten oder eine stufenweise Inbetriebnahme kann die Verbindung wertvoll sein.



Verlauf der Neu- und Ausbaustrecke (Karte basierend auf ©OpenStreetMap, Bearbeitung durch PRO BAHN).

Eine offene Frage ist der angemessene Hochwasserschutz im Bereich der Ausbaustrecke. Das Paarhochwasser hat gezeigt, dass unsere Infrastruktur immer öfter von Starkwetterereignissen betroffen ist. Eine Strecke im unmittelbaren Bereich von Flussauen muss daher entsprechend gerüstet sein. Noch dazu gibt es hier keine Redundanz durch zwei unabhängige Strecken wie im Bereich weiter östlich.

Die Berücksichtigung örtlicher Belange ist bei der Strecke Augsburg–Ulm an vielen Stellen zu sehen: Der Regionalbahnhof Zusmarshausen erlaubt einen schnellen Regionalverkehr. Der Wunsch von Günzburg, keinen neuen Bahnhof südlich bei Bubesheim zu bauen, wurde ebenso berücksichtigt. Im Ergebnis ist die Trasse eine Kombination verschiedener Trassenvorschläge.

Als Oberbayer reibt man sich überrascht die Augen, wie schnell und auch reibungslos ein Bahnbauprojekt funktionieren kann. Ein Vergleich mit den unzähligen Blockaden aus der lokalen Politik wie beim Brennerzulauf zeigt, wie wichtig die politische Unterstützung ist. Grundlegende Ablehnung jeden Ausbaus statt die regionalen Belange zu vertreten führt dazu, dass diese den Planern nicht bekannt sind und daher am Ende auch unter den Tisch fallen.

Während in Rosenheim künftig der Fernverkehr die Stadt eher meiden wird, führt in Augsburg die Trasse auch künftig oberirdisch durch Augsburg. Nicht nur die Größe von Augsburg, sondern auch der minimale Fahrzeitverlust werden dafür sorgen, dass auch künftig (fast) alle Züge in Augsburg halten werden, während Rosenheim bei der Verbindung nach Italien das Nachsehen haben wird.

Für die Strecke Augsburg–Ulm hat der Bund 2018 die Planungsmittel freigegeben, die Grobtrassierung wurde im Jahr 2021 festgelegt, das Raumordnungsverfahren war ab Februar 2023 mit Abschluss im Mai 2024. Jetzt wurde die Vorzugstrasse bekannt gegeben, der Bundestag soll im Mai 2025 die Entscheidung

treffen, mit Baubeginn Ende der 2020er Jahre und realistischer Eröffnung vor dem zweiten S-Bahn-Tunnel in München. Zum zeitlichen Vergleich, der Brenner-Nordzulauf war lange voraus: 2019 waren dort bereits Grobtrassierungen bekannt. Die Vorzugstrasse wurde im April 2021 benannt. Doch die parlamentarische Befassung soll auch dort erst 2025 erfolgen, der Baubeginn ist mit Anfang der 2030er Jahre etwas später geplant – und damit auch die Eröffnung.

Andreas Barth

Weilheim und der MVV-Tarif

Am 1. Januar 2025 ist es soweit: Das Einzugsgebiet des MVV wird um die Landkreise Landsberg und Weilheim-Schongau erweitert. Ein erster Schritt hin zu einem abgestimmten und einheitlichen ÖPNV-Angebot wird getan, auch wenn angesichts klammer Kassen das Fahrplanangebot größtenteils unverändert bleibt. Was bislang nicht bekannt war: Auch Kommunen innerhalb dieser Landkreise, die selbst Aufgabenträger für einen Stadtbus sind, müssen eigenständig den Beitritt zum MVV beschließen.

Schon im Vorfeld gab es Diskussionen über mögliche Nachteile für die Kunden dieser Stadtbusse, da Kommunen oft sehr günstige Tarife anbieten: In Weilheim kostet eine Fahrt mit dem Stadtbus einen Euro, der Fahrschein gilt gleich als Tageskarte. Kinder bis 14 Jahre fahren kostenlos mit. Die Kurzstrecke im MVV ist teurer, eine kostenlose Fahrt für Fahrgäste unter 14 Jahre ist nicht vorgesehen. Einige Stadträte befürchten nun Fahrgastrückgänge, wenn der MVV-Tarif zur Anwendung kommt, und stellen den MVV-Beitritt in Frage. Welche Konsequenzen hätte ein solcher „weißer Fleck“ im MVV-Tarifplan für die Fahrgäste? Die Gegner des MVV-Beitritts sehen keine Nachteile, weil Pendler ja ohnehin mit dem Deutschlandticket unterwegs sind. Schwierig könnte es für die vielen Schülerinnen und Schüler und Auszubildenden werden, die aus dem Umland nach Weilheim kommen: Ihnen wäre das 365-Euro-Ticket verwehrt, wenn ihre Schule nicht im MVV-Gebiet liegt. Auch von anderen Leistungen, wie dem eTarif mit Check-In/Check-Out-Verfahren oder einer durchgängigen Fahrgastinformation im Stadtverkehr wäre Weilheim dann ausgeschlossen. Offen wäre auch, welcher Tarif in den Regionalbussen auf Weilheimer Flur gilt.

Der Streit um den MVV-Beitritt machte aber auch deutlich, mit welchen, oft merkwürdigen Argumenten die Diskussion geführt wird: So lautet ein Hauptargument, dass die Nutzer des Weilheimer Stadtbusses nur im Binnenverkehr unterwegs sind und daher keinen verkehrsmittelübergreifenden Tarif benötigen. Allerdings wird hier Ursache und Wirkung vertauscht: Weil drei von den vier Stadtbuslinien überhaupt keine Anschlüsse zu und von den Zügen am Weilheimer Bahnhof herstellen, beschränkt sich das Fahrgastpotential auf den Binnenverkehr und schließt Umsteiger von der Bahn schlicht von der Mitfahrt aus.

Vorschläge von PRO BAHN zur Verbesserung der Umsteigesituation hatten die Stadtwerke in der Vergangenheit abgelehnt.

In einem Schreiben an die Mitglieder des Weilheimer Stadtrats hat PRO BAHN nochmals auf diese Zusammenhänge hingewiesen und für einen MVV-Beitritt plädiert – auch wenn es bei dieser Umstellung nicht nur Gewinner, sondern auch Verlierer gibt. Insgesamt zeichnet sich eine Mehrheit für den MVV-Beitritt ab, dennoch will man noch offene Fragen in den Fraktionen diskutieren und erst im September einen endgültigen Beschluss fassen. Eine Rolle wird sicher auch spielen, ob die Integration eines eigenen Stadttarifs für Städte wie Weilheim, Schongau oder Penzberg sinnvoll ist oder doch eher zu einer weiteren Verkomplizierung des Tarifs führt.

Norbert Moy

Leidet das übrige Bayern?

Kostenexplosionen der 2. Stammstrecke

Die 2. S-Bahn-Stammstrecke war schon vor der letzten Kostenexplosion sehr teuer. Trotzdem hatte der Bund eine ausreichende Förderung politisch zugesagt, obwohl das dafür vorgesehene Bundesgemeinerverkehrsfinanzierungsgesetz (GVFG) lange Zeit bundesweit nur 330 Millionen Euro pro Jahr an Fördermitteln umfasste. Nach dem informellen Länderschlüssel bekam Bayern hiervon ca. 15 %, also ca. 50 Millionen Euro pro Jahr. Bei dem damaligen Fördersatz des Bundes von defacto ca. 50 % musste der Freistaat nochmals 50 % an sogenannten Komplementärmitteln aus dem Landeshaushalt dazu legen. Insgesamt standen damit in Bayern ca. 100 Millionen Euro pro Jahr für Ausbaumaßnahmen zur Verfügung, die seinerzeit im Wesentlichen in die beiden S-Bahnen in München und Nürnberg flossen. Für die 2. Stammstrecke war das aber schon nach den früheren Kostenexplosionen viel zu wenig.

Damit der Bund seine Zusage nach ausreichender Förderung der 2. Stammstrecke einhalten konnte, ohne andere Länder zu schädigen, die ebenfalls mehr Mittel für ihre Projekte forderten, erhöhte er die GVFG-Mittel stufenweise erheblich auf zwei Milliarden Euro pro Jahr in 2025 und dynamisierte sie ab 2026 jährlich um 1,8 %. Weiter erhöhte er den Fördersatz auf defacto ca. 60 % (für Elektrifizierungen und Reaktivierungen sogar ca. 75 %). Damit stehen in Bayern jetzt ab 2025 ca. 300 Millionen Euro pro Jahr (15 %) an Bundesmitteln zur Verfügung. Die nötige Komplementärfinanzierung des Landes (jetzt nur noch 40 %) beträgt nun ca. 200 Millionen Euro pro Jahr. Insgesamt ermöglicht dies Investitionen von ca. 500 Millionen Euro pro Jahr. Nach den früheren Kostenexplosionen ließ sich damit die Stammstrecke finanzieren. Da mit der letzten Kostenexplosion auch die Bauzeit um ca. zehn Jahre verlängert wurde, stehen

zehn weitere Jahresscheiben an Förderung zur Verfügung, so dass es tatsächlich trotz der massiven letzten Kostenerhöhung reicht.

Das übrige Bayern profitiert durch diese Entwicklung zwar auch von den höheren Fördersätzen, ist aber an zwei Punkten negativ betroffen:

- Der Freistaat muss die Komplementärfinanzierung um ca. 150 Millionen Euro pro Jahr von bisher ca. 50 auf ca. 200 Millionen Euro pro Jahr aufstocken. Diese stehen damit nicht für Zugbestellungen oder andere Infrastrukturprojekte zur Verfügung.
- Die GVFG-Mittel gehen zu einem Großteil in die 2. Stammstrecke, jetzt für 10 Jahre länger als ursprünglich geplant, und fehlen damit in diesem Zeitraum für übrige Infrastrukturprojekte.

Trotzdem trifft die Aussage des Freistaats, dass kein anderes Projekt durch die 2. Stammstrecke schlechter gestellt wird, für bereits zugesagte Projekte weitgehend zu. So sind nur wenige Projekte bekannt, bei denen eine politisch bereits zugesagte Finanzierung wieder zurückgezogen wurde. Beispielsweise versuchte der Freistaat – natürlich mit einer anderen Begründung – die Finanzierung neuer Halte in den Räumen Lindau und Memmingen zu stornieren, was aber am massiven Widerstand der Region scheiterte. Nicht gebaut wurde aber z.B. die Wendeanlage in Röthenbach/Allgäu, so dass das Westallgäu und Oberstaufen fast alle Direktverbindungen zum ICE-Knoten Ulm verloren.

Die negative Wirkung der 2. Stammstrecke ist dabei vor allem für neue Zugbestellungen und Infrastrukturprojekte relevant. Hier wird zwar nicht alles auf Null gesetzt. So werden Kommunalprojekte, z.B. für Straßenbahnen, wie die Stadt-Umland-Bahn Erlangen, weiterhin uneingeschränkt gefördert, ebenso das Projekt Regio-S-Bahn Donau-Iller. Es gibt sogar ein bescheidenes Programm für Doppelspurausbauten („Mach 2“).

Das kann aber nicht darüber hinwegtäuschen, dass der Freistaat eine sehr restriktive Linie gegenüber neuen Projekten verfolgt. Besonders deutlich wird das bei Elektrifizierungen und Reaktivierungen, obwohl der Bund hierfür besonders hohe Förderanreize gibt. Bei Reaktivierungen verweigert der Freistaat sogar die sonst bei allen bayerischen GVFG-Projekten im Bahnbereich übliche hundertprozentige Komplementärfinanzierung aus Landesmitteln. Bei Elektrifizierungen gibt es zwar 100 % Komplementärfinanzierung, aber nur sehr wenige Projekte. Andere Länder sind in diesen Bereichen sehr viel weiter, sogar Baden-Württemberg, das ebenfalls mit einem ähnlich teuren Großprojekt in seiner Landeshauptstadt konfrontiert ist.

Die restriktive Linie des Freistaats betrifft bekanntlich auch München selbst, wo seit 2006 mit Ausnahme des Ausbaus nach Altomünster trotz zahlreicher Ankündigungen kaum etwas passiert ist. Besonders schmerzhaft sind die fehlenden

Mehrspurausbauten Richtung Freising, Fürstenfeldbruck, Erding, Höhenkirchen-Siegersbrunn oder im Bereich der Ringe, zunächst vor allem zwischen Daglfing und Johanneskirchen. Auch dass man es mit der 2. Stammstrecke nicht schafft, die S-Bahn auf optimale Barrierefreiheit umzustellen oder die 2. Stammstrecke nach dem Vorbild von z.B. Leipzig und Zürich auch für klassische Züge zu dimensionieren, spricht für erhebliche finanzielle Restriktionen.

Andreas Schulz

Aktionstag zur Sicherheit bei der BRB

Die Bayerische Regio Bahn (BRB) hat am 21. Juni am Haltepunkt Ainring an der Strecke nach Berchtesgaden im Rahmen eines Aktionstages einer Gruppe von Schülern die Gefahren des Bahnbetriebes vor Augen geführt (<https://www.brb.de/de/neuigkeiten/zug-hat-vorfahrt-gefahren-werden-unterschaetzt>). Mit beteiligt waren DB Sicherheit, Bundespolizei, Landespolizei und ADAC. Presse, Rundfunk und Fernsehen waren wie üblich präsent. PRO BAHN war im Rahmen der Einladung an die Medien ebenfalls angesprochen worden und deshalb beim Aktionstag vertreten.

Nach einer Einführung von BRB-Chef Schuchmann erläuterten die Polizei und DB Sicherheit die Gefahrenmomente des Bahnbetriebes aus ihrer Erfahrung. Am interessantesten waren die Schilderungen eines Triebfahrzeugführers über Gefahrensituationen aus seinem Berufsleben, die ihn auch psychisch belasteten, einschließlich eines tödlichen Unfalls. Das Highlight war die Demonstration einer Notbremsung durch einen aus Freilassing kommenden Regelzug aus 90 km/h. Die Kinder sollten den Bremsweg abschätzen; einige von ihnen kamen nahe an den tatsächlichen Wert von 250 m.

Beworben hatte die BRB den Aktionstag mit einem Bild aus dem Plakat „Abgekürzt. Rausgerissen“ (https://www.bundespolizei.de/Web/DE/04Aktuelles/01Meldungen/2021/04/210414_erausgerissen.html) von DB und Bundespolizei, womit ziemlich direkt auf die Lebensgefahr beim unvorsichtigen Queren von Bahngleisen hingewiesen wurde.

Günther Polz

Kapazitätsmängel

...scheinen inzwischen weit verbreitet. Kaum ins Laufen gekommen, ist auch das Augsburger E-Netz (München–Augsburg–Ulm/ Donauwörth–Aalen/Treuchtlingen) davon betroffen. Auf der Hinfahrt schon „gut gefüllt“, hatte man bei der Rückfahrt vom Jubiläumsfest des Bayerischen Eisenbahnmuseums in Nördlingen am Sonntag, 12. Mai, teilweise Schwierigkeiten, überhaupt

noch in den Zug zu kommen. Ähnliche Meldungen erreichten uns auch vom Netz der Bayerischen Regiobahn – hier im Berufsverkehr vom Münchner Ostbahnhof: „Durch die DB Netz AG verursacht startete heute (10.5) und bis zum 14.Mai die Fahrt nach Salzburg auf Gleis 11. Der Bahnsteig 11 und 12 glich einer Menschenansammlung wie zu einem Fußballspiel, als ein verspätet ankommender BRB-Zug ankam und erst einmal die Insassen auf den Bahnsteig drängten, bevor die gefühlt 1000 Personen sich in eine Doppelgarnitur zwängten.“

Mancher mag sich da etwas wehmütig an alte Bundesbahnzeiten erinnern, in denen meist doch einige Reserven herumstanden, um notfalls einige Wagen zur Verstärkung anzuhängen. Doch hat sich seit damals einiges geändert: Die Züge fahren in der Regel seltener und die Pausen dazwischen waren auch länger. Heute dürften derartige Rangiermanöver schon an den enger getakteten Fahrplänen scheitern und an ziemlich straffen Umläufen der Fahrzeuge (sofern letztere in ausreichender Zahl verfügbar und nicht aus dem einen oder anderen Grund z.B. außerplanmäßig in der Werkstatt sind).

Seit der Bahnreform schlittert man hier von einem Extrem ins andere: Statt dem einen oder anderen „Fahrzeugüberhang“ der Behördenbahn scheint man heute aus falsch verstandener Sparsamkeit oft sprichwörtlich „ohne Netz und doppelten Boden“ unterwegs zu sein, und auch der geschickteste Disponent kann keine Fahrzeuge herbeizaubern, die zuvor wegrationalisiert wurden.

Wie auch immer: Aus Fahrgastsicht ist das höchst unerfreulich und es gilt hier wieder zu einer Art gesundem Mittelweg zurückzufinden.

Thomas Kauderer

Termine anderer Veranstalter

Mi. 03.07. 18:00 Uhr; Freilassing, Restaurant DaGigi, Goldschmiedgasse 5 (Ecke Rupertusstr./Lindenstr.); **Verkehrsforum Berchtesgadener Land und Rupertiwinkel**. Weitere Informationen: <https://verkehrsforum-bgl.de/> unter „News“.

So. 07.07. So. 14.07., So. 21.07., und So. 28.07.; 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** Info: <https://chiemgauer-lokalbahn.com>.

Di. 16.07. 18:30 Uhr; München, TU München, Vorhoelzer Forum (Raum 5166), Arcisstr. 21; **Vortrag** in der Reihe „Öffentliche Mobilität in der Transformation der Stadt“: S. Melzer, MO.Point, Wien: „Wohnumfeldbezogene Mobilität – rechtliche Grundlagen als Basis für einen nachhaltigen Betrieb“; Veranstalter: MVG und TU München; Info: <https://www.arc.ed.tum.de/re/oepnv-kolloquium/>.

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 Wirtshaus im „Braunauer Hof“, Frauenstr. 40 (S-Bahn Isartor).

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

Mi. 03.07. 19 Uhr; München (Geschäftsstelle) und Videokonferenz; **PRO BAHN Treff Oberbayern**; Info und Einwahldaten: oberbayern@pro-bahn.de

Fr. 05.07. 19 Uhr; Videokonferenz; **PRO BAHN Treff Region München**, Info und Einwahldaten: muenchen@pro-bahn.de

Mi. 17.07. 19 Uhr; München (Geschäftsstelle) und Videokonferenz; **PRO BAHN Treff Oberbayern**; Info: oberbayern@pro-bahn.de

Mo.22.07. 19:30 Uhr; Videokonferenz; **PRO BAHN Treff Schwaben**: Dr. Chr. Herb, MVV, Projektleiter e-Tarif: „MVV – Wie geht es weiter mit SWIPE + RIDE?“; Info: errol.yazgac@pro-bahn.de, https://www.pro-bahn.de/bayern/termin_zeigen.php?app=aus

Do. 25.07. ab 19 Uhr; Seehausen am Staffelsee, Gasthaus „Sonne“, Bahnhofstr. 22 (600m ab Bahnhof Murnau) **Treffen der Regionalgruppe Oberland**; Info: [Norbert Moy \(n.moy@bayern.pro-bahn.de\)](mailto:n.moy@bayern.pro-bahn.de)

Mi. 31.07. ab 19 Uhr; München, Wirtshaus im „Braunauer Hof“, Frauenstr. 40; **Stammtisch**.

Fr. 02.08. 19 Uhr; Videokonferenz; **PRO BAHN Treff Region München**, Info und Einwahldaten: muenchen@pro-bahn.de

Mi. 07.08. 19 Uhr; München (Geschäftsstelle) und Videokonferenz; **PRO BAHN Treff Oberbayern**; Info: oberbayern@pro-bahn.de

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 16 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.
