

# PRO BAHN *Post*

Rundbrief von PRO BAHN Oberbayern

August 2024



Baumaßnahmen führen im zweiten Halbjahr 2024 bei der Strecke Murnau–Oberammergau und der Ammerseebahn Weilheim–Geltendorf zu mehrmonatigen Streckensperrungen. Die Ammerseebahn, hier zwischen Raisting und Weilheim, wird bis Mitte Dezember nicht befahren (Bild: R. Forkel).

- Kurznachrichten – *Seite 2*
- Tram München: Planungen fortsetzen! – *Seite 4*
- Die Neubaustrecke Ingolstadt–München – *Seite 5*
- Komfort-Offensive im Stehen – *Seite 6*
- 120 Jahre Granitbahn Passau-Hauzenberg – *Seite 7*
- Gespräch zum Chiemgau-Express – *Seite 8*
- Baustellen und Streckensperrungen allerorten – *Seite 9*

## Kurznachrichten

### Nutzen-Kosten-Untersuchung für S7 nach Geretsried ist positiv

Am 26. Juli hat die DB in einer Pressemitteilung bekanntgegeben, dass die geplante Verlängerung der S-Bahnlinie 7 nach Geretsried bei einer aktuellen Nutzen-Kosten-Untersuchung (NKU) mit einem NKU-Wert von 1,27 positiv ausgefallen ist (<https://kurzlinks.de/dq3u>). PRO BAHN begrüßt das Ergebnis der Nutzen-Kosten-Untersuchung und freut sich, dass nach über 30 Jahren (siehe auch <https://www.pro-bahn.de/oberbayern/pbp/pbp202310.pdf>) die S-Bahn-Anbindung von Geretsried damit ein Stück näher gerückt ist. Bemerkenswert ist das gute Ergebnis der NKU auch angesichts der stark angestiegenen Baukosten und der von der Stadt Wolfratshausen geforderten Tieferlegung des dortigen Bahnhofs. Die DB will die Unterlagen zur 3. Tektur (das ist ein förmliches Änderungsverfahren) für das Planfeststellungsverfahren im Oktober 2024 beim Eisenbahnbundesamt einreichen. Mit der positiven Nutzen-Kosten-Untersuchung sind jetzt Freistaat Bayern und die DB in der Verantwortung, den Realisierungs- und Finanzierungsvertrag abzuschließen und nach Abschluss des laufenden Genehmigungsverfahrens auch die Strecke zu bauen.

### Mehr Basti für Bayern

Unter dem Namen BaSTi (R) „Bayerisches SPNV-Ticket Rad“ gibt es seit Dezember 2023 das von Markus Söder versprochene Ein-Euro-Ticket für die Fahrradmitnahme in Zügen des Nahverkehrs. Von den vielen Einschränkungen werden nun einige außer Kraft gesetzt. Vor allem kann ab dem 1. August das Ticket auch für Fahrten innerhalb von Verbänden genutzt werden und es wurden einige bisher gesperrte Bahnlinien freigegeben. Bleiben werden aber die zeitlichen Einschränkungen und die Sperrung vieler Verbindungen. Mehr zu den komplexen Regelungen auf einer BEG-Seite (<https://bahnland-bayern.de/de/tickets/fahrradmitnahme/ticket/basti-r>) und zusammengefasst unter [https://www.pro-bahn.de/bayern/aktuell\\_one\\_bayern.php?sel\\_id=210&sel\\_jahr=2024](https://www.pro-bahn.de/bayern/aktuell_one_bayern.php?sel_id=210&sel_jahr=2024).

### Elektrifizierung im Allgäu jetzt vorantreiben

Nach dem wochenlangen Ausfall des wichtigen Eurocity-Express (ECE) München–Zürich aufgrund der Streckensperrung zwischen Memmingen und Sonthem hat PRO BAHN in einer Pressemitteilung vom 2. Juli gefordert, die Elektrifizierung im Allgäu voranzutreiben ([https://www.pro-bahn.de/bayern/presse\\_show\\_bayern.php?id=1168](https://www.pro-bahn.de/bayern/presse_show_bayern.php?id=1168)). Wäre die Alternativroute über die zweigleisige Allgäubahn Buchloe–Kempten–Hergatz ebenfalls elektrifiziert, könnte der ECE umgeleitet werden und hätte nicht auf dem deutschen Laufweg komplett ausfallen müssen. Zusätzlich braucht die weitgehend eingleisige Strecke über Memmingen dringend eine Erweiterung in Form von mehr zweigleisigen Ausweichstellen.

## **Dialogforum Bahnausbau Region München**

Am 22. Juli gab es eine Neuauflage der bereits 2021 und 2023 durchgeführten Dialogforen zum Programm „Bahnausbau Region München“. Zu der Veranstaltung waren Fachleute, Vertreter von Kommunen und andere Mandatsträger, jedoch keine Fahrgastvertreter eingeladen. Eine Präsentation enthält die neu bewerteten Maßnahmen ([https://www.stmb.bayern.de/assets/stmi/vum/schiene/240722\\_dialogforum-2024.pdf](https://www.stmb.bayern.de/assets/stmi/vum/schiene/240722_dialogforum-2024.pdf)). In der Pressemitteilung sind alle positiv bewerteten Maßnahmen auch aus den Vorjahren aufgeführt (<https://www.stmb.bayern.de/med/pressemitteilungen/pressearchiv/2024/87/index.php>). Neu hinzugekommen ist beispielsweise der viergleisige Ausbau nach Markt Schwaben, der die Kriterien knapp verpasst hat, aber trotzdem weiter verfolgt werden soll.

## **Go-Ahead heißt jetzt Arverio**

Seit dem 1. Februar gehören die deutschen Go-Ahead-Gesellschaften zu den Österreichischen Bundesbahnen. Da die früheren britischen Eigentümer den bisherigen Namen selbst nutzen wollen, firmieren die deutschen Gesellschaften seit kurzem unter dem Namen Arverio.

## **Länder sind beim Deutschlandticket gefordert**

Der Fahrgastverband PRO BAHN hat die durch die Landesverkehrsministerkonferenz aufgebaute Drohkulisse einer Erhöhung des Preises für das Deutschlandticket in einer Pressemitteilung kritisiert und fordert eine Preisstabilität für drei Jahre ([https://www.pro-bahn.de/presse/pm\\_bv\\_show.php?id=509](https://www.pro-bahn.de/presse/pm_bv_show.php?id=509)). Nach Jahren der zweckfremden Verwendung von Bundesmitteln durch die Länder seien diese nun an der Reihe, sich stärker an der Finanzierung des ÖPNV zu beteiligen.

## **PRO BAHN Treff Region München: Fahrradexkursion am 6. September**

Im Münchner Norden plant die Stadt München in bis zu fünf Bereichen weiteren Siedlungsbau. Bereits weiter in der Planung bzw. im Bau ist der Bereich Lerchenauer Feld und im Bereich der Kristallsiedlung (bei Ludwigsfeld). Mehr zu den Planungen beispielsweise auf <https://stadt.muenchen.de/infos/muenchnernorden.html>. Für den 6. September ist im Rahmen des PRO BAHN Treff Region München eine Exkursion mit dem Fahrrad dorthin geplant (Dauer 2 Stunden, ca. 15 km). Start ist um 17 Uhr am Bahnhof Feldmoching. Bei der anschließenden Einkehr in einem Lokal können auch die anderen aktuellen Themen besprochen werden. Anmeldung erforderlich. Info und Anmeldung: [muenchen@pro-bahn.de](mailto:muenchen@pro-bahn.de). Bei schlechter Witterung findet ab 19 Uhr die sonst übliche Videokonferenz statt, um aktuelle Themen aus dem Großraum München zu besprechen.

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

## Tram München: Planungen fortsetzen statt auf bessere Zeiten warten!

Da der Freistaat Bayern entgegen des Versprechens des damaligen Ministerpräsidenten Seehofer weiterhin den Abschnitt der Tram-Nordtangente durch den Englischen Garten blockiert, haben die Stadtwerke München mitgeteilt, die Planung dieses Abschnitts erst einmal zurückzustellen (<https://www.mvg.de/ueber/presse-print/pressemeldungen.html>, erste Pressemeldung vom 9. Juli 2024). Wenige Stunden nach dieser Mitteilung wurde noch eine zweite Medienmitteilung veröffentlicht: *Die SWM frieren die Planung für die Neubaustrecke ein, solange der Freistaat bei seiner Haltung bleibt. Der aktuelle Planungsstand wird entsprechend dokumentiert. Wenn sich die politischen Rahmenbedingungen ändern, können die SWM die Planungen wieder aufnehmen.*

Der Fahrgastverband PRO BAHN fordert angesichts dieser Äußerungen die Stadt München auf, ihre Planungen für den Ausbau des Öffentlichen Nahverkehrs mit der Tram trotz der Blockade des Freistaats konsequent fortzusetzen.

Wenn die Stadt ihr Ziel der zukunftsfähigen klimaneutralen Stadt mit Entsigelung und mehr Platz für die Bürger ernst meint, dann braucht sie die Tram als leistungsfähiges und kostengünstiges Verkehrsmittel. Angesichts der mittlerweile leider üblichen Projektdauern muss auch mit der Planung konsequent weitergemacht werden. Die Bedeutung des Öffentlichen Nahverkehrs und insbesondere die Vorteile der Tram hat die Stadt München selbst in ihrer Mobilitätsstrategie richtig herausgearbeitet: Vor allem der geringe Flächenverbrauch und die Möglichkeit von Rasengleisen heben die Tram positiv hervor.

Die Strecke in der Leopoldstraße ist aufgrund des Neubaugebiets in Neufreimann (ehemalige Bayernkaserne) drängend: Mit der Strecke durch die Leopoldstraße können die Bürger aus Neufreimann mit der gleichen Linie sowohl die U-Bahn an der Münchner Freiheit als auch die Innenstadt direkt erreichen. Die damit verbundenen hohen Fahrgastzahlen ermöglichen einen dichten Takt tagsüber und ein immer noch gutes Angebot ohne unnötige Betriebskosten abends. Vergleicht man, was die Stadt völlig kritiklos pro neuem Einwohner in Freiham für die U-Bahn ausgibt, ist klar: für die Anbindung von Neufreimann ist noch ausreichend Geld für die Tram durch die Leopoldstraße sowie nach Am Hart vorhanden, ergänzend zur Tram 23 zum Kieferngarten. Damit würde man dann auch die Verkehrsprobleme vermeiden, die gerade in Freiham absehbar sind und letztlich zu viel Autoverkehr führen werden.

Aufgrund des aktuellen Spardrucks muss die Stadt klare Prioritäten setzen. Solange weiter Gelder für den verkehrlich schädlichen BMW-Tunnel ausgegeben werden, braucht über Einsparungen bei den Öffentlichen Verkehrsmitteln nicht nachgedacht zu werden. Wenn kein weiteres öffentliches Geld mehr für den BMW-Tunnel ausgegeben wird, können die dortigen Planer dann die Tram-

Planungen kostengünstig unterstützen. Auch im Vergleich zu konsumtiven Ausgaben wie dem U-Bahn-Nachtverkehr ist die Verbesserung der Infrastruktur und damit die neuen Tram-Strecken weitaus wichtiger. Für die Planungen selbst werden auch nur relativ geringe Beträge gebraucht. Die Fertigstellung der Planungen ist aber die Voraussetzung, damit dann auch später gebaut werden kann.

Wenn gespart werden muss, dann an der richtigen Stelle. Die Trambahnstrecke in der Leopoldstraße ist ebenso wie die Tram Am Hart–Neufreimann wichtig für die Erschließung des Neubaugebiets Neufreimann, in Ergänzung zur Tram 23 zum Kieferngarten. Hier muss die Planung daher weitergehen. Die Finanzierbarkeit der Baukosten kann dann in den nächsten Jahren gesichert werden. Weniger wichtiges wie der BMW-Tunnel oder auch verkehrlich kaum wirksame Schaufensterprojekte wie On-Demand-Mobilität sind besser zum Sparen geeignet.

Andreas Barth

*Nur für Fluggäste?*

## **Die Neubaustrecke Ingolstadt–München**

Ende vergangenen Jahres haben Bundestag und Bundesrat beschlossen, die Infrastrukturmaßnahmen des Deutschlandtaktes in den vordringlichen Bedarf des Bundesverkehrswegeplans aufzunehmen, soweit sie vom Fern- oder Güterverkehr veranlasst wurden. Etwas überraschend mit dabei ist eine Neubaustrecke (NBS) Ingolstadt–München (<https://www.gesetze-im-internet.de/bswag/anlage.html>, Unterabschnitt 2, Nummer 18). Prämisse ist, dass der volkswirtschaftliche Nutzen, der bereits für den gesamten Deutschlandtakt nachgewiesen wurde, auch von allen Einzelprojekten nachgewiesen wird. Die Bürokratie lässt grüßen.

Über die NBS Ingolstadt freut man sich zunächst. Offenbar hat der Bund das drängende Problem, wie Güterzüge vom Brenner durch München und Augsburg kommen, über das die PRO BAHN Post bereits mehrfach berichtet hat, endlich erkannt. Doch die Freude währte nicht lang. Denn schnell stellte sich heraus, dass Anlass für die NBS nicht der stark steigende Güterverkehr ist, sondern der politische Wunsch, schneller von Nürnberg zum Flughafen München zu kommen. Die kurzfristig geplante zweistündliche Verlängerung des Überregionalen Flughafenexpress (ÜFEX) von Regensburg nach Nürnberg scheint nicht auszureichen.

Wieder einmal wird deutlich, dass der Schienengüterverkehr in Deutschland – im Gegensatz zum Flugverkehr – nur eine sehr schwache Lobby hat. Aus Gründen des Klimaschutzes müsste es aber genau umgekehrt sein. Der Schienengüterverkehr benötigt nur 20 % der Energie des Straßengüterverkehrs. Der Einsatz erneuerbarer Energien ist langfristig erprobt, zuverlässig und relativ preis-

wert. Beim Straßengüterfernverkehr weiß man dagegen bis heute nicht, wie man halbwegs wirtschaftlich mit erneuerbaren Energien fahren soll. Im Flugverkehr ist der Einsatz erneuerbarer Energien durch den Ersatz von Kerosin durch E-Fuels zwar grundsätzlich gelöst, aber höchst ineffizient und unwirtschaftlich. Es spricht also alles dafür, dass der Güterverkehr auf der Schiene im Zuge des Klimaschutzes weiterhin stark wachsen, der Flugverkehr dagegen deutlich abnehmen wird. Eine realistische positive volkswirtschaftliche Bewertung der NBS Ingolstadt–München nur als Flughafenzubringer scheint damit in weiter Ferne.

Die Idee einer NBS Ingolstadt–München könnte aber trotzdem auch wirtschaftlich interessant sein, wenn es gelänge, sie auch für den Güterverkehr und insbesondere den Brennerordzulauf nutzbar zu machen. Ein Konzept dazu wurde schon in der PRO BAHN Post Januar 2021 erläutert: Die NBS müsste dazu, etwa in Höhe Moosburg, einen Abzweig Richtung Landshut bekommen, einschließlich einer Umfahrunskurve von Landshut Richtung Mühldorf–Rosenheim–Brenner und einer Ertüchtigung der Strecke bis Rosenheim für Güterzüge. Fluggäste aus Nürnberg kämen trotzdem flott zum Münchner Flughafen. Auch der Regionalverkehr könnte mit einer Verbindung Ingolstadt–Landshut massive Fahrzeitverkürzungen realisieren und mit einem Halt bei Mainburg die nach dem Entscheid zur Stadtumlandbahn Erlangen zweitgrößte bayerische Stadt ohne aktuelle Bahnperspektive an das Schienennetz anbinden.

An das Problem der überlasteten Donaubrücke in Ingolstadt soll bereits gedacht worden sein. So soll die Strecke bereits nördlich von Ingolstadt beginnen und Ingolstadt östlich durch ein Gewerbegebiet mit einer neuen Donaubrücke umfahren. Damit auch der Güterverkehr profitiert, müsste nördlich von Ingolstadt auch die Strecke aus Treuchtlingen angebunden werden. Als Nebeneffekt wäre damit auch das Problem, wie der wachsende Güterverkehr durch Augsburg kommt, weitgehend gelöst.

Wenn die Politik etwas über den Horizont eines Flughafen-Zubringers hinaus denkt, könnte dem Projekt damit durchaus ein Erfolg beschieden sein.

Andreas Schulz

## **Komfort-Offensive im Stehen**

Endlich hat man es eingesehen: In Zeiten des demographischen Wandels diesen zu berücksichtigen und die lästigen Sitzplätze zu vermindern, die gerade die alten Leute zwingen, am Ende der Fahrt mühsam wieder aufstehen zu müssen. Jetzt bekommen sie mehr Spielraum, um gleich bequem in der Senkrechten bleiben zu können.

Der neu geplante S-Bahn-Zug soll folglich, sehr vernünftig, trotz größerer Bodenfläche, weil vier Führerstände wegfallen, 20 Prozent weniger dieser nicht

mehr zeitgemäßen Ausstattung bekommen. Auch die Abstände werden dadurch größer, was es erleichtert, Rollatoren zwischen den Reihen abstellen zu können. Und wir erleben doch voller Grausen täglich, wie unangenehm sich unsere Kniescheiben unterwegs gegenüber aneinander wundreiben. Das hört dann auf.

Schon lange beobachten wir die angenehme Bestrebung dahin, auch die Busse immer mehr von den störenden Möbeln zu befreien. Ein paar wird man immer noch brauchen, zum Beispiel, um sperriges Gepäck darauf abzulegen, das man danach nicht wieder mühsam vom Boden aufheben muss. Aber wären nicht fünf pro Fahrzeug genug? In den Winkeln, auf Radkästen und Podesten, wo sie die Stehflächen offen lassen, wohin die sportlichen jungen Leute ja leicht klettern können. Schließlich auch sagen Ärzte, Sitzen sei ungesund. Warum sich also nicht auf der Pendlerfahrt von der Bürozeit erholen dürfen?

Schon die Fachpresse, die den wachsenden Einsatz von Zweirichtungs-Stadtbahnfahrzeugen zu feiern pflegt, hat richtig erkannt: Jede Doppeltür erspart uns vier störende Sessel. Allerdings muss man solchen Schreibern wohl zugute halten, dass sie selbst Autofahrer sind und nur aus der Theorie spekulieren können. Und PKW mit Stehplätzen gibt es bisher leider noch nicht.

Ein Rest an Sitzflächen wird wohl noch eine Weile verbleiben müssen, weil einige unbelehrbar rückständige Fahrgäste sie erwarten. Aber die sterben aus, keine Sorge. So wie ja auch der Wunsch nach altmodischen Fenstern bis heute nicht ganz verschwunden ist, weil es immer noch restliche Fahrgäste gibt, die ihr Smartphone zeitweise ausschalten und sich lieber freiwillig mit der Landschaft langweilen. Umso mehr zu loben ist, dass endlich einmal vorausschauend und durchdacht geplant wird. Zumal durch offenbar fachfremde Gestalter, die naturgemäß die Scheuklappen des Experten nicht tragen.

Michael Werner

## **120 Jahre Granitbahn Passau-Hauzenberg**

Die Granitbahn genannte Bahnstrecke Passau–Hauzenberg wird seit diesem Jahr regelmäßig an Sonntagen und Feiertagen zwischen Passau und Passau-Lindau im touristischen Verkehr befahren, teilweise mit durchgebundenen Zügen zur Ilztalbahn. Nachdem der reguläre Schienenpersonennahverkehr auf der Strecke am 26. September 1970 offiziell eingestellt wurde, fanden ab August 2020 gelegentliche Touristikfahrten von Passau bis Passau-Rosenau statt und seit August vergangenen Jahres über die Kräutlsteinbrücke bis Passau-Lindau. Obwohl derzeit die Touristikzüge in Passau-Lindau enden, verkehren doch auf der gesamten Granitbahn Bauzüge. Das Ziel ist die Wiederinbetriebnahme und der benutzungsfähige Erhalt der gesamten Bahnstrecke Passau–Hauzenberg mit ihren denkmalgeschützten Baulichkeiten.



*Zug der Passauer Eisenbahnfreunde auf der Kräutlsteinbrücke bei der Wiedereröffnung des Streckenabschnitts bis Passau-Lindau. Baufahrzeug bei Hauzenberg. (Fotos: Förderverein Lokalbahn Hauzenberg-Passau e.v. / Granitbahn)*

Der Bau der Strecke wurde 1903 begonnen und am 15. November 1904 mit der Eröffnung der Strecke nach Hauzenberg abgeschlossen. Bereits über ein halbes Jahr vorher, am 18. April 1904, gab es die erste Zugfahrt von Passau nach Erlau. Am Samstag, dem 10. August wird dieses Jubiläum mit Sonderfahrten (ab Passau Hbf 11:00 und 14:15 Uhr) und einer Fahrzeugausstellung am Bahnhof Passau-Lindau gefeiert (<https://lokalbahn-hauzenberg.de/>).

Und wer gerne einmal die Granitbahn befahren möchte, aber am 10. August keine Zeit hat: Bis zum 13. Oktober finden an allen Sonn- und Feiertagen Fahrten statt ([https://lokalbahn-hauzenberg.de/s/Granitbahn\\_Flyer\\_2024.pdf](https://lokalbahn-hauzenberg.de/s/Granitbahn_Flyer_2024.pdf)).

Renate Forkel

## **Gespräch mit dem Rosenheimer Landrat zum Chiemgau-Express**

Am 12. Juni fand im Landratsamt Rosenheim ein Treffen zwischen der PRO BAHN-Arbeitsgruppe „Chiemgau-Express“ und Landrat Lederer statt. Teilnehmer waren von PRO BAHN Willi Messing und Günther Polz sowie zwei weitere Vertreter der Interessengemeinschaft Chiemgau-Express (CHX) und Oliver Kirchner, Geschäftsführer der Rosenheimer Verkehrsgesellschaft.

Laut Lederer hat der Landkreis schon vor Jahren erfolglos die Wiedereröffnung des Haltepunktes Stephanskirchen vorgeschlagen. Seine jetzige Wunschvorstellung ist, dass die BRB-Züge von/nach Salzburg in Stephanskirchen halten sollten. Die BEG lehnt dies jedoch mit dem Hinweis auf Anschlussprobleme in Traunstein und Freilassing ab. Nach DB Netz ist der Zeitbedarf für den Zughalt in Ste-

phanskirchen in den gegenwärtigen Fahrplänen nicht unterzubringen. Das Ziel des Landrats ist, dass zukünftig nicht nur zwischen München und Rosenheim, sondern auch zwischen Rosenheim und Salzburg ein 30-Minuten-Takt gefahren werden soll; dann könnte ein schwächer genutzter Zughalt auf dieser Strecke einmal pro Stunde zugunsten eines Halts in Stephanskirchen ausgelassen werden. Aufgrund der schon laufenden Ausschreibung der Strecke mit unverändertem Fahrplan ist aber vermutlich in den nächsten 12 Jahren nicht mit einem 30-Minuten-Takt zu rechnen.

Der von den Interessenten vorgeschlagene Chiemgau-Express beinhaltet eine Durchbindung der Regionalbahn Prien–Aschau bis Rosenheim mit Halt in Stephanskirchen und Rimsting, eventuell auch in Krottenmühl. Als Fahrzeuge kämen Oberleitungstriebwagen (dafür müsste Prien–Aschau elektrifiziert werden) wie auch Akkutriebwagen in Betracht. Landrat Lederer hat angekündigt, zusammen mit dem Rosenheimer Oberbürgermeister März einen entsprechenden Vorstoß der interessierten Gemeinden für den CHX zu unterstützen. Ein Problem ist aus Sicht des Landkreises, dass der vom Kreis subventionierte Busverkehr Prien–Rosenheim durch einen Bahnhalt in Rimsting Konkurrenz bekäme.

Günther Polz

## **Baustellen und Streckensperrungen allerorten**

Auch in diesem Sommer und darüber hinaus gibt es wieder eine Vielzahl von Baustellen im Schienennetz in und rund um München. Eine vollständige Liste würde den Rahmen dieses Heftes sprengen, deshalb hier nur ein paar Beispiele, die aus verschiedenen Gründen erwähnenswert erscheinen, als Orientierungshilfe für die Fahrgäste.

### **Einschränkungen im Schienenverkehr nach Augsburg: Baustellenplanung der DB zu schlecht und zu kurzfristig**

Mitte Juli kündigte Arverio (ehemals Go-Ahead) für die Zeit vom 27. Juli bis Ende August massive Einschränkungen im Regionalzugverkehr zwischen München und Augsburg an (<https://kurzlinks.de/2ani>). Wegen Bauarbeiten im Abschnitt Olching–Pasing steht für Regional- und Fernzüge nur ein Gleis zur Verfügung. Die Regionalbahnen verkehren tagsüber nur stündlich und am Abend fahren keine Regionalzüge. Der Fernverkehr scheint nicht betroffen; die S-Bahn zunächst auch nicht. Erfahrungsgemäß führt aber die Umleitung von Fernzügen auf die S-Bahn-Gleise zu Behinderungen. Im Internet wurde unter „Informationen zu Bauarbeiten der Linie S3“ der Ausfall der Taktverstärker vom 29.7. – 20.8. erst am 30.7. aufgeführt. Arverio beschwert sich massiv über die viel zu späten Informationen durch DB InfraGO, die die Ausarbeitung von Ersatzfahrplänen erschweren. Der Baustellenfahrplan ist auch eher unattraktiv mit teilweise extrem

verlängerten Reisezeiten beim Schienenersatzverkehr. Inzwischen sind die Änderungen zwar auch in die Auskunft der DB eingepflegt, zu Beginn wurde jedoch ausschließlich bei Arverio auf die Einschränkungen hingewiesen.

### **Werdenfels / Pfaffenwinkel / Ammersee: Viele Einschränkungen und Baustellenkalender von PRO BAHN**

Auch bei den Bahnlinien im Oberland gibt es wieder zahlreiche längere Streckensperrungen. Damit man nicht völlig die Übersicht verliert, hat PRO BAHN für das zweite Halbjahr 2024 deshalb einen Baustellenkalender erstellt, der die Strecken im Werdenfels, aber auch Pfaffenwinkelbahn und Ammerseebahn abdeckt. Letztere ist vom 1. August bis Mitte Dezember gesperrt, Murnau-Oberammergau vom 19. August bis Ende November (<https://www.pro-bahn.de/weilheim/pdf/Baustellenkalender-2024.pdf>). Angesichts des dynamischen Baustellengeschehens bei der DB InfraGo können sich aber noch Änderungen ergeben. Besonders bitter für die Fahrgäste: Zwischen 18. Oktober und 4. November wird der Abschnitt München–Starnberg für Oberleitungsarbeiten gesperrt, während gleichzeitig auch die Ammerseebahn unterbrochen ist. Vermutlich wird die Empfehlung sein „von Reisen Richtung Werdenfels abzusehen“.

### **Kommende Trambahnsperungen in München: Kaum noch zu überblicken**

Damit die Pasinger sich noch mehr auf ihre irgendwann fahrende U-Bahn freuen können, wird ab Ende Juli der Trambahnbetrieb nach Pasing vorläufig eingestellt (<https://kurzlinks.de/qk0v>). Zunächst enden die Trambahnen der Linie 19 am Willibaldplatz. Ab Anfang September geht es dann nur bis Lautensackstraße und weiter zum U-Bahnhof Westendstraße. Von Ende Oktober bis voraussichtlich Ende Januar ist dann wieder Umsteigen in Ersatzbusse am Willibaldplatz angesagt. Außerdem wird bis in den Dezember der Tramverkehr zur Schwannseestraße unterbrochen. Die Tram 18 verkehrt je nach Bauphase bis St.-Martins-Platz oder nur bis Sendlinger Tor, der andere Ast der Linie 18 endet noch bis voraussichtlich 6. Oktober an der Westendstraße. Die Sperrung der Ludwigsbrücke (nur für Trams, nicht für Autos!) wurde seit Jahren immer wieder verlängert, man hofft jetzt auf Frühjahr 2025. Ergänzend werden bis in den September hinein in Haidhausen die Linien 21 und 25 unterbrochen bzw. umgeleitet. Die Linie 21 fährt über die Einsteinstraße und kommt so nicht am Ostbahnhof vorbei. Die Linie 25 fährt von Grünwald kommend ab Ostfriedhof zum Sendlinger Tor (und weiter als Tram 27 oder 28). Sie ersetzt zwischen Ostfriedhof und Sendlinger Tor die ausfallende Linie 18. Weitere Einschränkungen im MVG-Netz finden sich wie immer unter <https://mvg.de/dienste/betriebsaenderungen.html>.

### **S-Bahn München: Mehr Baustellen, weniger Information**

Die Baustellenplanung der DB wird ja bekanntlich immer undurchsichtiger, die Information zu Bauarbeiten eher schlechter. Das gilt auch für die Münchner S-Bahn-Stammstrecke. Es erfordert schon einiges Geschick, wenn man herausfin-

den will, an welchen Tagen im August S-Bahnen durch den Stammstreckentunnel fahren, oder welche Linie gerade wo nicht fährt. Festzustehen scheint, dass es am 3., 4., 10. und 11. August sehr eingeschränkten Verkehr mit nur einer Linie im Tunnel gibt, während insbesondere im Osten weitere Haltausfälle hinzukommen. Am 15., 16., 17. und 18. August werden keine Bahnhöfe auf der Stammstrecke angefahren und es gibt weitere Beschränkungen im Osten. Die S7 wird im Osten bis Ende August bis Höhenkirchen-Siegertsbrunn durch Busse ersetzt und in Richtung Wolfratshausen ausgedünnt. In den Nächten kann es unter der Woche zusätzliche Ausfälle auf der Stammstrecke geben. Ob wie früher einmal üblich zu den Sperrungen noch Baustellenfahrpläne oder gar Liniennetzskizzen veröffentlicht werden, ist unsicher, da die S-Bahn auf der bekannten Baustellenseite <https://www.s-bahn-muenchen.de/baustellen> mehrfach nur auf die Fahrplanauskunft verweist und auch der Link zu den „Sommerbaustellen“ nur teilweise weiter hilft.

### Fazit

Klar ist, Baumaßnahmen am Schienennetz sind notwendig. Ebenso offensichtlich ist aber, dass die damit meist verbundenen Einschränkungen des Bahnverkehrs für die Fahrgäste unerfreulich sind. Das gilt besonders, wenn sie nur kurzfristig angekündigt werden, die angebotenen Schienenersatzverkehre die Reisezeit extrem verlängern oder die Informationen über die noch bestehenden Reisemöglichkeiten unübersichtlich sind oder gar mühsam aus verschiedenen Informationsquellen zusammengesucht werden müssen. Wünschenswert wäre daher eine zentrale, unternehmensübergreifende Informationsquelle für die Fahrgäste.

Renate Forkel

## Termine anderer Veranstalter

So. 04.08. So. 11.08., Do., 15.08., So. 18.08., und So. 25.08.; 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>.

Mi. 07.08. 18:00 Uhr; Freilassing, Restaurant DaGigi, Goldschmiedgasse 5 (Ecke Rupertusstr./Lindenstr.); **Verkehrsforum Berchtesgadener Land und Rupertiwinkel**. Weitere Informationen: <https://verkehrsforum-bgl.de/> unter „News“.

Sa. 10.08. Passau; **120 Jahre Granitbahn Passau-Hauzenberg**, Sonderzüge Passau Hbf – Passau-Lindau (Passau Hbf ab 11:00 und 14:15 Uhr), Fahrzeugausstellung Bahnhof Passau-Lindau. Info: <https://lokalbahn-hauzenberg.de/> und S. 7.

**Neben den für den 10.08. angegebenen Fahrten finden auf der Passauer Granitbahn bis zum 13.10. an allen Sonn- und Feiertagen Fahrten statt.**

---

## 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](https://www.pro-bahn.de/bayern/index_termin.htm).

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

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

Mi. 21.08. 19 Uhr; München (Geschäftsstelle) und Videokonferenz; **PRO BAHN Treff Oberbayern**; Info: [oberbayern@pro-bahn.de](mailto:oberbayern@pro-bahn.de)

Mi. 28.08. ab 19 Uhr; München, Wirtshaus im „Braunauer Hof“, Frauenstr. 40; **Stammtisch**.

Do. 29.08. ab 19 Uhr; Schongau, Gasthaus „Lechwirt“, Lechvorstadt 2, **Treffen der Regionalgruppe Oberland**; Info: Norbert Moy ([n.moy@bayern.pro-bahn.de](mailto:n.moy@bayern.pro-bahn.de))

Mi. 04.09. 19 Uhr; München (Geschäftsstelle) und Videokonferenz; **PRO BAHN Treff Oberbayern**; Info: [oberbayern@pro-bahn.de](mailto:oberbayern@pro-bahn.de)

Fr. 06.09. 17 Uhr; München, Bahnhof Feldmoching; **PRO BAHN Treff Region München**, Fahrradexkursion im Bereich Lerchenauer Feld, Info und Anmeldung: S. 3 und [muenchen@pro-bahn.de](mailto:muenchen@pro-bahn.de). Bei schlechter Witterung Videokonferenz ab 19 Uhr (vgl. Termin 02.08.).

### • Der PRO BAHN Treff Schwaben entfällt im August.

---

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 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.