

PRO BAHN *Post*

Rundbrief von PRO BAHN Oberbayern

Oktober 2024



Einbauten auf dem Querbahnsteig des Münchner Hauptbahnhofs erschweren den Zugang zu den Bahnsteigen und machen das pünktliche Erreichen von Zügen sowie das Umsteigen schwieriger. Eine zweite Bahnsteigverbindung hätte die Situation deutlich verbessern können. (Bild: E. Lauterbach).

- Kurznachrichten – *Seite 2*
- Zweite Bahnsteigverbindung: Steg ins Nichts? – *Seite 4*
- Trambetrieb bei Baustellen robuster aufstellen – *Seite 5*
- Zusammenschluss MVV-AVV: Leserbrief – *Seite 7*
- Attraktive Gestaltung von ÖPNV-Infrastruktur – *Seite 7*
- Regio-Shuttle: Es darf weiter geschuttlet werden ... – *Seite 9*
- Mit dem Zug in die Berge – *Seite 10*
- Eine kleine Korrektur – *Seite 11*

Kurznachrichten

Mitgliederversammlung PRO BAHN Bayern in Bamberg am 12. Oktober

Am Samstag, dem 12. Oktober 2024 findet im Bistumshaus St. Otto (Saal PS), Heinrichsdamm 32, 96047 Bamberg die 34. Mitgliederversammlung von PRO BAHN Bayern statt. Die Versammlung beginnt um 11:30 Uhr mit einem Gastvortrag von Mathias Plath, DB InfraGo, zum Thema „Bahnausbau Großraum Bamberg: Herausforderungen und Perspektiven“. Nach einer Mittagspause von 13 bis 14 Uhr findet von 14 bis 17 Uhr die eigentliche Mitgliederversammlung von PRO BAHN Bayern statt. Einer der Tagesordnungspunkte ist die Neuwahl der Delegierten zum Bundesverbandstag. Mitglieder, die als Delegierte für den Bundesverbandstag kandidieren möchten und persönlich verhindert sind, können auch schriftlich oder per Mail kandidieren. Für die Teilnahme am Mittagessen und die Planung der Pausenverpflegung wird um eine Anmeldung bis zum 5. Oktober gebeten (Genaueres in der schriftlichen Einladung, die an die Mitglieder verschickt wurde, oder unter https://www.pro-bahn.de/bayern/lv_2024.htm).

Preiserhöhung beim Deutschlandticket

Am 23. September, kurz vor Redaktionsschluss der PRO BAHN Post, wurde bekannt, dass der Preis für das Deutschlandticket zum 1.1.2025 von 49 Euro auf 58 Euro angehoben wird, also über 18 % (<https://kurzlinks.de/h7pu>). Auf einer Sonder-Verkehrsministerkonferenz haben sich die Verkehrsminister der Länder auf die Erhöhung um 9 Euro geeinigt. PRO BAHN kritisiert die Entscheidung in einer Pressemitteilung (https://www.pro-bahn.de/presse/pm_bv_show.php?id=512) und sieht darin eine Gefahr für die Verkehrswende. Argumente der Länder, dass das Geld für Angebot und Infrastruktur gebraucht würde, hält PRO BAHN für unglaubwürdig. Im Vorfeld der Konferenz hatte sich das bayerische Verkehrsministerium dafür ausgesprochen, den Preis ab 2025 auf 64 Euro anzuheben, andere Bundesländer, z.B. Niedersachsen, Mecklenburg-Vorpommern und Baden-Württemberg hatten sich für geringere Preissteigerungen ausgesprochen und einige eine stufenweise Erhöhung vorgeschlagen.

Preiserhöhungen bei MVV und Deutschlandtarif

Nicht nur das Deutschlandticket wird teurer. Der Münchner Verkehrsverbund MVV hat bereits am 12. September angekündigt, zum 1. Januar 2025 seine Preise zu erhöhen, laut Angabe des MVV um durchschnittlich 4,9% (<https://kurzlinks.de/grjf>). In der Pressemitteilung wird noch einmal bestätigt, dass ab Januar die Landkreise Landsberg am Lech und Weilheim-Schongau zum MVV gehören. Die Bahnhaltepunkte Klosterlechfeld und Schmiechen werden ebenfalls dem MVV-Tarif zugeordnet, damit dort keine Lücke zum benachbarten Augsburger Verkehrsverbund entsteht. Bereits am 10. September wurde bekannt, dass der Deutschlandtarif, d.h. der Tarif des Nahverkehrs abseits von Verbänden und Deutschlandticket, um durchschnittlich 7,9 % teurer wird. PRO

BAHN hat in einer Pressemitteilung auf die Diskrepanzen in der Tarifstruktur im Eisenbahnverkehr hingewiesen und eine bessere Tarifstruktur für Gelegenheitskunden gefordert (https://www.pro-bahn.de/presse/pm_bv_show.php?id=511).

DB-Fahrplanauskunft mit Druckansicht und Baustellenmeldungen der DB

Der Fahrgastverband PRO BAHN hatte gelegentlich weggefallene Funktionen bei der Umstellung der DB-Online-Fahrplanauskunft kritisiert. Kürzlich, etwa anderthalb Jahre nach Start der neuen Auskunftsmappe, kam endlich eine altbekannte Funktion wieder hinzu: die Druckansicht. Damit ist es leichter möglich ein Format herzustellen, das zum Drucken oder zum Abspeichern als PDF besser geeignet ist, als die normale Browseransicht. Zu finden ist die neue alte Funktion rechts unterhalb der ermittelten Verbindungen. Die Bedeutung der Auswahl „Details“ ist allerdings eine andere, als bisher gewohnt. Als noch fehlende Funktion wünschen sich viele Fahrgäste auch die Kartenansicht der ermittelten Verbindungen wieder zurück. Neuerungen soll es einer Ankündigung der DB zufolge ab dem 1. Oktober bei den Baustellenmeldungen für Züge der DB geben. Die Informationen zu baubedingten Fahrplanänderungen ziehen von bauinfos.deutschebahn.com auf die neue Seite bahn.de/bauarbeiten um – zunächst nur die Meldungen zum Regionalverkehr und zur S-Bahn, Meldungen zum Fernverkehr sollen erst später auf der neuen Seite verfügbar sein. Aus Fahrgastperspektive wünschenswert wäre jedoch, wenn nicht nur über Fahrplanänderungen bei Zügen der DB informiert würde, sondern dass baubedingte Änderungen der Züge aller Betreiber, die von Baumaßnahmen von DB InfraGO betroffen sind, einheitlich auf einer einzigen Webseite dargestellt würden.

Digitalisierung bei der Bahn muss alle mitnehmen

Die im Verbraucherzentrale Bundesverband (vzbv) zusammengeschlossenen Verbraucherzentralen und Mitgliedsverbände (darunter der Fahrgastverband PRO BAHN) appellieren gemeinsam an die Bundesregierung und die Deutsche Bahn AG, niemanden durch die Digitalisierung im Vertrieb von Bus- und Bahnreisen auszuschließen (<https://kurzlinks.de/9794>). Insbesondere preisreduzierte und deshalb für viele Fahrgäste attraktive Fahrkarten werden immer öfter an die Herausgabe von Daten geknüpft. Sie werden nicht oder nur stark eingeschränkt an Automaten oder Schaltern verkauft. Das Verbändebündnis hat dazu ein Positionspapier vorgelegt, und fordert von der Bundesregierung sowie vom DB-Vorstand, Angebote für alle Bevölkerungsgruppen zu schaffen und niemanden von Tickets und anderen Produkten wie der Bahncard auszuschließen.

Weitere aktuelle Meldungen findet man auf den Webseiten von PRO BAHN unter <https://www.pro-bahn.de/aktuell/>. Meist wird dort auch auf weitergehende Informationen verwiesen.

Zweite Bahnsteigverbindung im Münchner Hauptbahnhof

Steg ins Nichts?

Seit langem wird in München eine weitere Bahnsteigquerung im Hauptbahnhof diskutiert, die auch die beiden Flügelbahnhöfe verbinden soll. Nachdem die DB das Projekt nach 2010 endgültig loswerden wollte, startete der Fahrgastverband PRO BAHN 2015 eine Petition „Umsteigen im Münchner Hauptbahnhof leichter machen – Bau einer zusätzlichen Bahnsteigverbindung“. Die Petition wurde nach einem halben Jahr Laufzeit beim Bayerischen Landtag als einem der Empfänger neben der Staatsregierung eingereicht. Erfreuliches Ergebnis war, dass das Plenum des Bayerischen Landtags die bayerische Staatsregierung aufforderte, „sich im Rahmen ihrer Einflussmöglichkeiten weiterhin dafür einzusetzen, dass die Flügelbahnhöfe des Münchner Hauptbahnhofs unverzüglich durch eine Bahnsteigquerung miteinander und mit der Haupthalle verbunden werden“. Auch vom bayerischen Verkehrsministerium erfolgte eine positive Stellungnahme, die dazu führte, dass der Freistaat Bayern 2016 erklärte, die Kosten für Vorplanungen der DB zu übernehmen. Die Beauftragung für diese Vorplanungen erfolgte allerdings erst 2019, deren Ausführung ab 2023.

Der sowieso schon zähe Fortschritt des Projekts ist ins Stocken gekommen. Die DB treibt den Bau eines neuen Bahnhofsgebäudes zwar voran, was aber zunächst dazu führt, dass die Reisenden im Münchner Hauptbahnhof viele Jahre durch eine Baustellenlandschaft mit Umwegen, Engpässen und weiteren Erschwernissen irren. Als bekannt wurde, dass die Bauarbeiten zur zweiten S-Bahn-Stammstrecke sich bis Ende des nächsten Jahrzehnts hinziehen sollen, war klar, dass damit auch der Terminplan für den Hauptbahnhof in die Länge gezogen wird. Welche Termine konkret beabsichtigt sind, veröffentlicht die DB nicht mehr. Auf den Webseiten zum Neubau des Hauptbahnhofs ist zu lesen, dass sich das Projekt einer weiteren Bahnsteigverbindung weiterhin „in einer frühen Planungsphase“ befindet.

Da es sich um einen Fernbahnhof handelt, wurde die zweite Bahnsteigquerung als Projekt des Bundes in die Bedarfsplanung zum Deutschlandtakt aufgenommen. Das klingt positiv und ist sachlich auch richtig, da eine Verkürzung von Umsteigewegen die Fahrplangestaltung beeinflussen kann. Real bedeutet es aber auch, dass die DB mit dem Projekt umgehen kann, wie sie will, da der Bund seit Jahrzehnten eine effektive Kontrolle und Steuerung des DB-Konzerns vermeidet. Der Eindruck, dass eine neue Bahnsteigverbindung bei den Leuten der DB, die über die Bahnhofsgestaltung entscheiden, nicht sonderlich beliebt ist, zieht sich allerdings durch die ganze Entwicklung des Projekts.

2024 hat die Baustellensituation am Münchner Hauptbahnhof einen neuen Tiefpunkt für die Fahrgäste erreicht. Einbauten auf dem Querbahnsteig, erschwerner Zugang zu Bahnsteigen, Verlegung weiterer Ein- und Ausgänge, viel zu kleines

Ersatzreisezentrum usw. führen zu kaum mehr hinnehmbaren Beeinträchtigungen und machen das pünktliche Erreichen von Zügen sowie das Umsteigen noch einmal schwieriger. Für 2026 ist ein sogenanntes Interims-Bahnhofsgebäude versprochen.

Was wäre, wenn es all die Widerstände bei der DB gegen das Projekt der zweiten Bahnsteigverbindung nicht gäbe? Was wäre, wenn die Umsetzung von Bürgerwillen und politischem Willen durch die DB weniger kompliziert wäre? Was wäre, wenn die DB die voraussehbaren Schwierigkeiten beim Umbau des Hauptbahnhofs zum Anlass genommen hätte, um zu sagen: „Um möglichst wenig Engpässe bei der Wegführung zu haben, bauen wir als Erstes am Hallenende eine Zusatzverbindung zwischen den Bahnsteigen“? Das ist eigentlich das, was Reisende erwartet hätten. Der Bau eines solchen Stegs hätte natürlich die Aufnahme anderer Bauarbeiten etwas verzögert. Angesichts der Verzögerungen bei der zweiten Stammstrecke ist das aber wohl wenig relevant bis absolut marginal. Verbunden mit einem – provisorisch – ausgebautem Zugang im Bereich des Gebäudes des Starnberger Flügelbahnhofs hätte man so eine deutlich bessere Bausituation schaffen können, als wir sie heute vorfinden.

All dies ist nicht passiert. Ob die DB irgendwann ein Einsehen hat, weiß man nicht. Ideal wäre, wenn die Realisierung der zusätzlichen Verbindung noch in diesem Jahrzehnt zustande käme. Realistischer ist leider ein Termin nach 2030. Dass die DB per Petition und bayerischem Landtag quasi gezwungen werden muss, überhaupt auf lange bestehende Fahrgastwünsche zu reagieren, und dass es bei einem eher überschaubaren Projekt bis zu 20 Jahre dauert, bevor die DB den erklärten politischen Willen umsetzt, ist eine Schande. Vielleicht dauert es auch noch länger, oder vielleicht schafft es die DB sogar, mit weiteren Verzögerungen und ein paar Kostensteigerungen den Sankt-Nimmerleins-Tag zu erreichen. Angesichts des Zustands des Bahnkonzerns und der dortigen Beharrungskräfte ist jede zeitliche Prognose ein Glücksspiel. Hoffen wir, dass am Ende kein „Steg ins Nichts“ herauskommt.

Edmund Lauterbach

Potential der Tram besser nutzen

Trambetrieb bei Baustellen robuster aufstellen

Angesichts der immer längeren Dauer von Baustellen fordert PRO BAHN, den Trambetrieb robuster aufzustellen und bei Bauarbeiten künftig aufrecht zu erhalten. Wir müssen wieder dahin, dass sich die Fahrgäste darauf verlassen können, dass die Tram selbstverständlich fährt. Dies gilt auch bei Baustellen. Auch ein reduzierter Fahrplan ist deutlich attraktiver als ein monatelanger Ersatzverkehr. Maximal nachts darf es eine kurze Betriebspause für den Anschluss an-

derer Gleise geben, anstelle der bisherigen monatelangen Sperrung wichtiger Strecken. Positive Beispiele gibt es in anderen Städten, wo der Betrieb auch während der Bauzeit mit Maßnahmen wie Kletterweichen (temporäre Weichen zum Gleiswechsel) und vorübergehend eingeleisigem Betrieb ermöglicht wurde.

Auch in München hatte sich früher beispielsweise bei der Sanierung der Straßenbrücke am 60er-Stadion eine temporäre Gleisführung außerhalb der Baustelle bewährt. Die Anbindung der Neubastrecke in der Zschokkestraße in den 1990er Jahren an die bestehende Strecke an der Westendstraße erfolgte während einer Nacht. Beim Bau der U-Bahn am Westfriedhof wurde eine temporäre Wendeschleife für die Tram 21 geschaffen. Noch 2019 gab es eine temporäre Wendemöglichkeit während der Sanierung der Schleife am Romanplatz und damit den Betrieb der Tram in der Arnulfstraße trotz Baustelle.

Derzeit wird jedoch die Tram zu oft und zu lange gesperrt: Statt wie bei früheren Baumaßnahmen die neuen Tramgleise im Bereich des U-Bahnhofs Am Knie schon vorher zu bauen und nur zum Anschluss eine Nacht die Strecke zu sperren, wird den Fahrgästen ein halbes Jahr lang die Tram zwischen Pasing und Willibaldplatz genommen. Besonders ärgerlich ist, dass bei der Tram 19 auch die Kreuzung mit der Fürstenrieder Straße gleich zweimal gesperrt wird, für den Umbau der Hauptwasserleitung und getrennt davon für den Gleiseinbau der Westtangente. Dieses Beispiel zeigt, dass die ganze Stadt gefordert ist, und nicht nur die Stadtwerke. Auch das Baureferat muss bei seinen Baustellen die Bedeutung der Tram beachten und die Baustellen möglichst schonend durchführen. SWM/MVG sind in der Pflicht, entsprechende Vorschläge zu machen und bei den eigenen Baustellen vorbildlich zu zeigen, dass der Trambetrieb aufrecht erhalten wird.

Positiv ist dagegen, dass die Stadtwerke die weitere Sperrung im Bereich der Linie 18 Süd in der Schlierseestraße jetzt abgesagt haben. Die Bauarbeiten südlich der Haltestelle Werinherstraße hatten trotz Sperrung bislang noch nicht begonnen. Dies ist deutlich besser als bei der Baustelle im Bereich Scheidplatz, bei der die Sperrung immer wieder verlängert wurde, weil die Bauarbeiten nicht vorankamen. Konsequenterweise hätte aber die Linie 18 Süd ab dem 9. September wieder fahren müssen, und nicht noch weitere 14 Tage gesperrt bleiben. Bei der anstehenden Generalsanierung dieser Strecke ist nun wichtig, den Neubau barrierefreier Haltestellen und den Anschluss der Betriebsstrecke zum neuen Betriebshof zeitgleich zu erledigen, um die Nerven der Fahrgäste in Giesing nicht noch weiter zu strapazieren.

Viel städtische Infrastruktur wie Straßen und Wasserleitungen wird in den nächsten Jahren erneuert oder umgebaut werden müssen. Dazu drängt das Alter der bestehenden Infrastruktur. Zudem muss die Stadt den neuen Herausforderungen wie der zunehmenden Hitze und Starkregenereignissen gerecht werden und auch der Ausbau für sicheren Radverkehr und besseren Öffentlichen Verkehr er-

fordert Baumaßnahmen. In der Mobilitätsstrategie hat der Münchner Stadtrat richtigerweise festgelegt, dass der Umweltverbund und davon nochmals herausgehoben der Öffentliche Nahverkehr die höchste Priorität hat. Denn nur so gibt es genug Platz für den klimagerechten Umbau der Stadt, und gleichzeitig kann der nötige Wirtschaftsverkehr besser als bisher vorankommen. Die Tram ist dafür das perfekte Verkehrsmittel, da sie relativ günstig zu bauen ist und ein Fahrzeug dennoch 40 Prozent der Kapazitäten einer U-Bahn haben kann. Um dieses Potential zu nutzen, muss aber der Betrieb zuverlässig erfolgen. Leider wird dieses Potential der Tram derzeit in München nicht genutzt.

Andreas Barth

Zusammenschluss MVV-AVV

In der letzten PRO BAHN Post wurde in einer Kurznachricht über den geplanten Zusammenschluss von MVV und AVV berichtet. Hierzu hat die Redaktion den folgenden Leserbrief erhalten, der deutlich zeigt, dass bei solch einem großen Verbund eine fahrgastfreundliche Ausgestaltung des Tarifs erforderlich ist und viele Aspekte zu berücksichtigen sind.

Leserbrief

Unser siebenjähriger Sohn fährt für einen Streifen nach Kufstein und demnächst vielleicht nach Augsburg und Mittenwald – das ist übertrieben billig, eine unnötige Subvention. Sollte aber das Deutschland-Ticket eines fernen Tages wegfallen, oder demnächst so teuer werden, dass es sich nicht mehr unbedingt lohnt, dann werden die bisherigen und künftigen Erweiterungen des MVV eine irre Preissteigerung für alle nach sich ziehen, die bisher ihre BahnCard nutzen konnten. Für Familienausflüge käme dann nur noch das Auto in Frage.

Joachim Wuttke, München

Attraktive Gestaltung von ÖPNV-Infrastruktur in München und Augsburg

Attraktiver und kundenfreundlicher ÖPNV beginnt an gut gestalteten Haltestellen, die den Fahrgästen einen barrierefreien, bequemen und praktischen Zugang zu Tram und Bus gewährleisten. In der IBA (Internationale Bauausstellung) Metropolregion München (<https://iba-m.de/>) steht das Thema Mobilität im Mittelpunkt. Im Rahmen der IBA wollen der Fahrgastverband PRO BAHN, die Arbeitsgemeinschaft Nahverkehr Augsburg e.V. (ANA, <https://www.ana-ev.de/>) und der Arbeitskreis Attraktiver Nahverkehr im Münchner Forum e.V. (AAN) die Gestaltung der ÖPNV Infrastruktur in Augsburg und München thematisieren.

Der attraktiven Gestaltung der Infrastruktur von Tram und Bus wird meist viel zu wenig Beachtung beigemessen. Hier bietet sich eine gute Möglichkeit zur Erhöhung der Attraktivität des ÖPNV. Das betrifft vor allem die Haltestellen. Daneben ist bei der Tram auch durch die Verwendung von Rasengleisen eine deutliche optische Aufwertung des Straßenraums möglich. Gut gebaute Rasengleise (d.h. mit ausreichend dicker Erdschicht) können das Wasser speichern und so zur Verbesserung des Mikroklimas beitragen. Ein weithin bekanntes Vorbild ist die Gestaltung von Trambahnhaltestellen und Gleisanlagen in französischen Städten (<https://tramway.at/frankreich/index.html>). Diesem positiven Beispiel wird hierzulande leider viel zu wenig gefolgt. Aber auch Forschungsprojekte wie das HUF (Hacking Urban Furniture) finden in der allgemeinen Diskussion zu wenig Widerhall. Stattdessen dominiert eine fantasielose einheitliche Corporate Identity das Stadtbild und verhindert innovative Weiterentwicklungen.

Was soll im Rahmen der IBA behandelt werden? Generell geht es um die Gestaltung der Infrastruktur beim ÖPNV (bzw. Gestaltung des ÖPNV an der Oberfläche). Attraktiv gestaltete Haltestellen gewinnen Fahrgäste für den ÖPNV und verbessern seine Akzeptanz in der Bevölkerung. Die Vorteile der Rasengleise wurden bereits weiter oben angesprochen. Neben der Gestaltung sind selbstverständlich auch Themen wie zum Beispiel Barrierefreiheit, Wetterschutz, ausreichendes Platzangebot und Fahrgastinformation zu berücksichtigen. In München wurde bisher der Gestaltung des ÖPNV zu wenig Aufmerksamkeit gewidmet. Beispiele für positive Ausnahmen sind die Tram Cosimastraße oder die Brücke der Tram 23 über den Mittleren Ring.

Zusätzlich stellt sich in München noch das Thema der Gestaltung des Bahnhofsumfelds, evtl. auch der Umbau Sonnenstraße im Zusammenhang mit dem ÖPNV. Der Münchner Hauptbahnhof ist – neben seiner Funktion als Visitenkarte für die Stadt München – einer der größten Verkehrsknoten Europas, der auch an der Oberfläche eine entsprechende ÖPNV-Infrastruktur benötigt. Dazu gehört auch ein autofreier Bahnhofsplatz mit vier Trambahngleisen. So können auch die künftig vermehrten Anforderungen an die Kapazität des ÖPNV erfüllt werden. Wichtig ist hier eine attraktive Platzgestaltung, insbesondere rund um die Haltestellen. Die Herausforderung ist hier das Umfeld – das unter dem Bahnhofsplatz liegende U-Bahn-Sperrenschloß erschwert eine Begrünung, die geplanten Glasfassaden des neuen Hauptbahnhofgebäudes könnten durch ihre Monotonie sehr dominant wirken. Wichtig sind auch Maßnahmen zur Hitzeprävention angesichts der wenigen Grünflächen um den Hauptbahnhof.

In Augsburg besteht – ausgehend von den Chancen durch Mobilitätsdrehscheibe Hauptbahnhof – die Chance, das Augsburger Tramnetz von einem Stern zu einem echten Netz weiterzuentwickeln und die Ost-West-Achse städtebaulich aufzuwerten. Die Verbindung Hauptbahnhof – wahlweise Prinzregentenstraße oder

Frölichstraße – (Staatstheater) – Grottenau – Karlstraße – Leonhardsberg – Pilgerhausstraße soll im Hinblick auf weniger MIV und bessere Aufenthaltsqualität (weniger MIV-Fläche, mehr Bäume, mehr Platz für Fußgänger) umgestaltet werden. Eine neu zu bauende Trambahnstrecke verbessert die Anbindung von Lechhausen und entwickelt das Augsburger Tramnetz von einem sternförmigen Netz weiter zu einem echten, vermaschten Netz mit mehr direkten Fahrbeziehungen für die Fahrgäste. Die Arbeitsgemeinschaft Nahverkehr Augsburg hat zusammen mit dem Forum „Augsburg lebenswert“ im Jahr 2019 einen Vorschlag zur Umgestaltung vorgestellt (<https://forum-augsburg-lebenswert.de/2019/10/27/gemeinsamer-vorschlag-fuer-die-ost-west-achse/>), auf dem aufgebaut werden kann.

Die Betrachtung der Trambahnnetze in München und Augsburg zeigt, wo Verbesserungsbedarf für eine klimagerechte und fahrgastfreundliche Gestaltung von Haltestellen und Gleisanlagen besteht. Das Beispiel Frankreich zeigt, wie sich ein Ausbau des ÖPNV mit einer guten Gestaltung verbinden lässt. Diese Thematik soll entsprechend im Rahmen der IBA Metropolregion München aufgegriffen werden.

Berthold Maier in Zusammenarbeit mit Andreas Barth und Jörg Schiffler
Artikel aus <https://kurzlinks.de/wek7>

Regio-Shuttle

Es darf weiter geshuttlet werden . . .

Der Regio-Shuttle RS1 des Schienenfahrzeugherstellers Stadler Rail ist seit über 25 Jahren im deutschen Schienenregionalverkehr weit verbreitet. Die etwa 500 Fahrzeuge dieses Typs haben dazu beigetragen, wirtschaftliche und attraktive Angebote auf Nebenstrecken mit geringer Verkehrsdichte zu schaffen. Der RS1 wurde bis 2013 hergestellt, danach gab es praktisch kein Angebot mehr für Neufahrzeuge mit geringem Fassungsvermögen. Da jedoch auch weiterhin eine entsprechende Nachfrage nach einteiligen Fahrzeugen besteht, hat man bei Stadler Rail beschlossen, diese Marktlücke zu schließen.

Am 24. September wird nun auf der Leitmesse für den Schienenverkehr, der Innotrans in Berlin, der RS ZERO genannte Nachfolger des RS1 vorgestellt (Pressemitteilung Stadler Rail vom 29. August 2024: <https://stadlerrail.com/de/media/article/stadler-praesentiert-weltneuheit-in-berlin/1738/>). Der RS ZERO wird wahlweise mit Wasserstoff- und/oder Batterieantrieb angeboten und bietet Platz für 70 bis 150 Fahrgäste, da es sowohl eine einteilige als auch eine zweiteilige Variante geben soll. Bleiben sollen die trapezförmigen Fenster, die schon den RS1 äußerlich unverwechselbar gemacht haben.

Da fiel dem Verfasser dieser Zeilen schon ein Stein vom Herzen: Entgegen der in

der letzten November-Ausgabe der PRO BAHN Post geäußerten Befürchtungen wird es den Regio-Shuttle auch als Einteiler – jetzt mit Batterie- bzw. Wasserstoff-Technologie – weiterhin geben.

Zu Bundesbahnzeiten war wohl die Ansicht weit verbreitet, einteilige Triebwagen brauche es nicht, da gegebenenfalls das Angebot sowieso auf „Gummibahn“ umzustellen sei. Der nur kümmerlichen Stückzahl von einteiligen Dieseltriebwagen der Baureihe 627 folgte erst auf Betreiben zahlreicher nichtbundeseigener Eisenbahnen zunächst der sogenannte NE 81 und schließlich als dessen barrierefreierer und überaus erfolgreicher Nachfolger der Regio-Shuttle RS1 in fast 500 Exemplaren: von angeblich „fehlender Nachfrage“ keine Spur! Es gibt eine ganze Reihe von Regionalstrecken, für die der „Einteiler“ genau das richtige Fahrzeug für ein maßgeschneidertes SPNV-Angebot ist – in den Hauptverkehrszeiten gegebenenfalls erweitert durch Bei- und/oder Steuerwagen.

Thomas Kauderer

Mit dem Zug in die Berge

Die Anreise zu Bergtouren und Wanderungen erfolgt immer noch viel zu oft mit dem Auto. Nicht immer, weil der Öffentliche Verkehr tatsächlich unzureichend ist, sondern oft auch nur, weil vorhandene Angebote – außer bei ÖPNV-Spezialisten – nicht bekannt sind. Deshalb haben Berg-Enthusiasten aus Österreich und der Bundesrepublik vor ein paar Jahren einen Verein gegründet und mit Mitteln der österreichischen Behörden Internetportale für das Bergwandern mit den Öffis geschaffen.

Der Verein „Bahn zum Berg“ (<https://www.bahn-zum-berg.at/>) bietet unter <https://www.zuugle.at/> und <https://www.zuugle.de/> eine große Palette von gut beschriebenen Touren in die Berge, die alle mit öffentlichen Verkehrsmitteln zu erreichen sind.

Die Erreichbarkeit von Zielen in den Bergen wird auch immer öfter bei den Portalen der Alpenvereine und Naturfreunde berücksichtigt. Auch die BRB und der Tourismusverband Chiemgau bewerben die Ziele inzwischen. Das Deutschland-Ticket ist ein starkes Argument für viele Pendler, den ÖPNV stärker in der Freizeit zu nutzen.

Michael Schnitker

Bitte unterstützen Sie die Arbeit von PRO BAHN durch Ihre Mitgliedschaft

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

Eine kleine Korrektur

Im Artikel zur Baustellenplanung in der letzten PRO BAHN Post wurden offensichtlich Strecken- und Kursbuchnummern verwechselt. Die angegebenen vierstelligen Nummern sind nicht die Kursbuchstreckennummern (KBS) sondern die Streckennummern nach dem internen Verzeichnis der zulässigen Geschwindigkeiten, daher kurz VzG- Nummern genannt. In den im Kursbuch veröffentlichten Fahrplantabellen sind die Stammnummern in der Regel nur dreistellig, gegebenenfalls ergänzt durch eine „Zusatznummer“ z.B. für Fahrplanauszüge oder S-Bahn Linien. Für die erwähnten Fern- und Regionalgleise nach Augsburg sind das beispielsweise 980 und 980.1, für die S-Bahn-Gleise 999.3.

Auch wenn es etwas spitzfindig erscheint und es zweifellos wichtigeres gibt, sollte man im Sinne eines einheitlichen Sprachgebrauchs die beiden Bezeichnungen korrekterweise möglichst auseinanderhalten. Nichts für ungut.

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 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.

Termine anderer Veranstalter

Do. 03.10. So. 06.10., So. 13.10., So. 20.10. und So. 27.10 (letzter Betriebstag der Saison); 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. 09.10. (Achtung, eine Woche später als üblich) 18:00 Uhr; Freilassing, Restaurant DaGigi, Goldschmiedgasse 5 (Ecke Rupertusstr./Lindenstr.); **Verkehrsforum Berchtesgadener Land und Rupertiwinkel**. Weitere Informationen: <https://verkehrsforum-bgl.de/> unter „News“.

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. 02.10. 19 Uhr; Videokonferenz (Präsenztermin in der Geschäftsstelle in München entfällt); **PRO BAHN Treff Oberbayern**; Info/Einwahldaten: oberbayern@pro-bahn.de
- Fr. 04.10. 19 Uhr; Videokonferenz; **PRO BAHN Treff Region München**, Info und Einwahldaten: muenchen@pro-bahn.de
- Mi. 09.10. 19 Uhr; Videokonferenz; **Bayern-Treff für die Aktiven**, Info und Einwahldaten: marco.kragulji@bayern.pro-bahn.de
- Sa. 12.10. 11:30 Uhr; Bamberg, Bistumshaus St. Otto (Raum PS), Heinrichsdamm 32; **34. Mitgliederversammlung von PRO BAHN Bayern**; Info: S.2, https://www.pro-bahn.de/bayern/lv_2024.htm und schriftliche Einladung an PRO BAHN Mitglieder.
- Mi. 16.10. 19 Uhr; München (Geschäftsstelle) und Videokonferenz; **PRO BAHN Treff Oberbayern**; Info/Einwahldaten: oberbayern@pro-bahn.de
- Mo.21.10. (ausnahmsweise am vorletzten Montag des Monats) 19:30 Uhr; Videokonferenz; **PRO BAHN Treff Schwaben**: P. Reinhart, DB InfraGO: „Eisenbahndigitalisierung zwischen Licht und Schatten“; Info: erro1.yazgac@pro-bahn.de, https://www.pro-bahn.de/bayern/termin_zeigen.php?app=aus
- Mi. 30.10. ab 19 Uhr; München, Wirtshaus im „Braunauer Hof“, Frauenstr. 40; **Stammtisch**.
- Do. 31.10. ab 19 Uhr; Weilheim, Restaurant „Da Franco“ im Gasthaus Schießstätte, Schützenstr. 28, **Treffen der Regionalgruppe Oberland**; Vortrag und Diskussion mit Thomas Kahnert, DB Regio, Teilnetzmanager Werdenfelsbahn; Info: Norbert Moy (n.moy@bayern.pro-bahn.de)
- Mi. 06.11. 19 Uhr; München (Geschäftsstelle) und Videokonferenz; **PRO BAHN Treff Oberbayern**; Info: oberbayern@pro-bahn.de
- Fr. 08.11. (wegen des Feiertags eine Woche später als üblich) 19 Uhr; Videokonferenz; **PRO BAHN Treff Region München**, Info und Einwahldaten: muenchen@pro-bahn.de