

PRO BAHN *Post*

Rundbrief von PRO BAHN Oberbayern

November 2024



Der Kalender und die herbstliche Landschaft zeigen deutlich, dass der Winter nicht mehr weit ist. Wie will das DB-Management mit dem bekannten „Bahnfeind“ Winter diesmal zurechtkommen? Wurden aus dem Schneechaos Anfang Dezember 2023 Lehren gezogen? (Bild: Außerfernbahn bei Garmisch; R. Forkel).

- Kurznachrichten – *Seite 2*
- Bahnsteigverlängerungen in Rekordzeit? – *Seite 4*
- Landesversammlung 2024 in Bamberg – *Seite 5*
- Interrail-Pass wird digital: erste Erfahrungen – *Seite 7*
- Fahrt nach Genf und zurück – *Seite 9*
- Neues Buch: 120 Jahre Filzenexpress – *Seite 10*

Kurznachrichten

Mehr Platz im RE 96 zwischen Memmingen und Lindau

In einer Pressemitteilung (https://www.pro-bahn.de/bayern/presse_show_bayern.php?id=1179) hat PRO BAHN Schwaben die Verbesserungen beim RE 96 München–Lindau begrüßt. Schon bisher verkehrten die Triebzüge auf der RE-Linie 96 in Doppeltraktion, jedoch musste die Memmingen zugewandte Zughälfte zwischen Lindau und Memmingen wegen zu kurzer Bahnsteige verschlossen und ungenutzt bleiben (siehe Artikel auf S. 4). Inzwischen wurden an den vier betreffenden Stationen längere Bahnsteige provisorisch hergestellt, so dass das Absperrern des zweiten Zugteils nicht mehr erforderlich ist. PRO BAHN hatte sich seit dem Frühjahr 2022 mehrfach beim Baden-Württembergischen Verkehrsministerium für die Verlängerung der zu kurzen Bahnsteige eingesetzt.

Kaputtes Stellwerk und längere Fahrzeiten nach Oberstdorf

Wegen eines wohl altersbedingten Kabelschadens ist das Stellwerk Oberstdorf Mitte Oktober ausgefallen und es fahren nur Ersatzbusse nach Oberstdorf. Am 3. November soll der Bahnverkehr eingeschränkt wieder aufgenommen werden. Die DB hat dazu die Fahrzeiten der Regionalzüge von und nach Oberstdorf deutlich verlängert. Fernverkehrszüge verkehren nicht mehr bis/ab Oberstdorf. Da die DB als Lösung nur die Kompletterneuerung des Stellwerks sieht, beträgt die zeitliche Prognose der Einschränkungen mehrere Jahre. Daraufhin hat sich der bayerische Verkehrsminister Bernreiter in Briefen an Bundesverkehrsminister Wissing und den DB-Infrastrukturvorstand Huber gewendet und fordert eine schnellere Reparatur oder die Errichtung eines so genannten Notstellwerks.

Anhörung zum Brennerzulauf im Bundestag

Für alle, die sich nicht die gesamte Anhörung zum Brenner-Nordzulauf am 16. Oktober in der Bundestagsmediathek anschauen möchten, hat der Fahrgastverband PRO BAHN in seinem Youtube-Kanal einen kleinen Zusammenschnitt von Äußerungen während und im Umfeld der Anhörung abgelegt (<https://www.youtube.com/watch?v=cNegZM78rnI>). Weitere Infos gibt es auf der Themenseite des Verkehrsausschusses inklusive der Links auf alle Stellungnahmen und dem zweistündigen Gesamtvideo (https://www.bundestag.de/ausschuesse/a15_verkehr/anhoerungen/1011668-1011668).

Keine Straßenbahn für Ingolstadt

Der Ingolstädter Stadtrat hatte eine sogenannte Massenverkehrsmittelstudie in Auftrag gegeben, deren Ergebnisse Anfang Oktober vorgestellt wurden. Die Verwaltung hat daraufhin eine Empfehlung an den Stadtrat formuliert, dass weder die untersuchte Straßenbahnlösung noch ein „höherwertiges Bussystem“ weiterverfolgt werden sollen.

Preiserhöhung bei DB-Fernverkehr

Nachdem bereits Deutschlandtarif und diverse Verkehrsverbünde Preissteigerungen angekündigt haben und nächstes Jahr das Deutschlandticket teurer wird, darf DB Fernverkehr natürlich nicht fehlen. Flexpreise und Zeitkarten werden ab Mitte Dezember um durchschnittlich 5,9 Prozent teurer (<https://kurzlinks.de/wv1a>). Für die Bahncard 100 verlangt die DB 6,6 Prozent mehr (Begründung: integriertes Deutschlandticket), die Bahncard 25/50 ist weiterhin zum bisherigen Preis erhältlich. Bis 14. Dezember kann man noch Fernfahrkarten zu alten Preisen auch für Fahrten in 2025 erwerben.

Dieses Jahr kein Winterchaos?

Ein Thema der Sitzung des Verkehrsausschusses im Bayerischen Landtag am 22. Oktober waren die „Informationen zum Sachstand der Vorbereitungsmaßnahmen für den Winter 2024/2025 im Hinblick auf die winterbedingten Einschränkungen des bayerischen Schienenverkehrs im Dezember 2023 durch Frau Bärbel Fuchs, Geschäftsführerin der Bayerischen Eisenbahngesellschaft mbH, und Herrn Heiko Büttner, Konzernbevollmächtigter der Deutschen Bahn AG für den Freistaat Bayern“. Die DB hat ein Drei-Punkte-Konzept vorgestellt, ein Punkt ist ein besseres Räumkonzept, weitere Räumfahrzeuge wurden jedoch nicht angeschafft. Außerdem soll der Vegetationsrückschnitt verstärkt werden und es werden sogenannte Frost-Bereitschaften an den Werkstatt-Standorten eingeplant, so ein Bericht von BR24 (<https://kurzlinks.de/13hg>). Mal sehen, ob das reicht.

„Kollateralschaden“ bei der Teilung der S7

Weil die S7 künftig zur Verbesserung der Fahrplanstabilität oberirdisch am Starnberger Flügelbahnhof endet, ist dann für die S4-Expresszüge dort kein Platz mehr. Diese Expresszüge, die bisher ab Pasing bis zum Starnberger Flügelbahnhof ohne Halt durchfahren, werden ab dem Winterfahrplan umgeleitet und enden dann in Höllriegelskreuth. Wer in die Innenstadt will, muss künftig z.B. am Heimeranplatz in die U-Bahn umsteigen. PRO BAHN kritisiert das neue Konzept und fordert Änderungen (<https://www.merkur.de/-93374885.html>).

Desinformation zu Zugausfällen bei Memmingen

Auch bei der Bahnbaustelle zwischen Buchloe und Memmingen auf der Bahnstrecke München–Lindau ist wieder einmal die kundenfeindliche Informationsstrategie der DB aufgefallen. Noch einen Tag nach Beginn der baubedingten Zugausfälle hieß es nur „Die angepassten Fahrpläne sind derzeit noch nicht vollständig in den Auskunfts- und Buchungssystemen zu finden.“ PRO BAHN rügt in einer Pressemitteilung das Verhalten der DB und die komplett aus dem Ruder gelaufene Information bei Bahnbaustellen (https://www.pro-bahn.de/presse/pm_bv_show.php?id=513).

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

Wo bleibt die Entbürokratisierung?

Bahnsteigverlängerungen in Rekordzeit?

Seit der Elektrifizierung der Strecke München–Lindau gab es das Phänomen, dass bei den ein Jahr später eingeführten Expresszügen RE 96 zwischen Memmingen und Lindau der zweite Zugteil abgesperrt werden musste. Man kann den zweiten Zugteil nicht abhängen, da Baden-Württemberg durchgesetzt hatte, dass die RE 96-Züge dort an allen Stationen halten, so dass die in Memmingen verbliebene Zeit nicht ausreicht, um zu schwächen und vor allem in der Gegenrichtung zu verstärken. Da gleichzeitig die Bahnsteiglängen unter anderem an den drei Stationen zwischen Memmingen und Leutkirch für zwei Triebzüge zu kurz waren, blieb nur die Lösung, den zweiten Zugteil abzusperren. Dies führte zu schwer erkläraren Überbesetzungen des ersten Zugteils, insbesondere nach der Einführung des 9-Euro- und des Deutschland-Tickets. PRO BAHN hatte sich in den letzten Jahren mehrfach beim Baden-Württembergischen Verkehrsministerium für die Verlängerung der zu kurzen Bahnsteige eingesetzt (siehe auch Kurzmeldung auf S. 2), um diesen Missstand abzustellen.

Jetzt rühmen sich der baden-württembergische Verkehrsminister und die DB InfraGO AG, die drei Bahnsteige in der Rekordzeit von nur fünfzehn Monaten provisorisch verlängert zu haben (<https://kurzlinks.de/gec3>).

Ein ähnliches Problem gab es 1993 vor der Einführung des Allgäu-Schwaben-Takts. Die damaligen Vier-Wagen-Züge mit Silberlingen waren für Bahnsteige in Wolfegg und Langenargen zu lang. Ein Auftrag an die damals zuständigen Bahnmeistereien genügte. Mit nur wenigen Wochen Vorlauf wurden die Bahnsteige mit Bordmitteln verlängert. Die Fahrgäste merkten davon in der Regel nichts. Selbst wenn die Verlängerung nicht rechtzeitig fertig geworden wäre, hätte es kein Problem gegeben. Die Zugbegleiter hätten dann die überstehenden Zugteile absperren oder anderweitig sichern müssen.

Nach der Bahnreform und der nachfolgenden Bürokratisierung ist das alles sehr viel schwieriger geworden. Selbst eine provisorische Bahnsteigverlängerung benötigt jetzt mindestens fünfzehn Monate Vorlauf (siehe oben). Laut Presseberichten ist das Verschließen überstehender Türen oder die Sicherung durch Personal jetzt nur noch erlaubt, wenn eine vollständige Planung für die endgültige Verlängerung vorliegt und gesichert ist. Dies war im vorliegenden Fall im Frühjahr dieses Jahres der Fall und wurde durch das Personal von Arverio, bzw. früher GoAhead, auch praktiziert. Züge mit ausreichend Personal fuhren dann schon mit zwei geöffneten Zugteilen, was nach Eröffnung der Landesgartenschau in Wangen auch dringend erforderlich war.

Hier fragt man sich, warum man nicht einfach die Regeln aus der Zeit vor der Bahnreform wieder einführt und im Zuge der Entbürokratisierung alles seitdem

Hinzugekommene einfach streicht. Erfrischend einfach und auf das Wesentliche konzentriert ist auch die Regelung in der Eisenbahn-Bau- und Betriebsordnung (EBO): „Reisezüge dürfen nur dann länger als die Bahnsteige sein, wenn die Sicherheit der Reisenden durch betriebliche Anordnungen gewährleistet ist.“ Warum reicht das nicht?

Andreas Schulz

Landesversammlung 2024 in Bamberg

Die diesjährige Mitgliederversammlung von PRO BAHN Bayern fand am 12. Oktober 2024 in Bamberg statt. Bamberg ist nicht nur Weltkulturerbestätte, sondern auch der Ort, an dem der letzte Teilabschnitt der Bahnverbindung Berlin–München (VDE 8) realisiert werden soll. Dementsprechend wurde die Mitgliederversammlung eingeleitet von einem sehr interessanten Fachvortrag zum Thema „Bahnausbau im Großraum Bamberg“ durch Herrn M. Plath, den zuständigen Projektleiter von DB InfraGO.

Der Knoten Bamberg ist der letzte große Flaschenhals zwischen Erfurt und Nürnberg. Herr Plath zeigte auf, welche Konflikte aktuell im Projekt bestehen und wies auch auf die weitere Verzögerung hin, die die formalen Fehler bei der Offenlegung der Planungsunterlagen und die daraufhin von der Regierung von Oberfranken angeordneten Maßnahmen, sowie zeitliche Konflikte mit der Sanierung der Hochleistungskorridore verursachen. Bereits im Vorfeld hatte der Baureferent der Stadt Bamberg durch harsche Kritik an der DB für Irritationen gesorgt. Die Atmosphäre zwischen Deutscher Bahn und Stadt scheint vergiftet, was sich negativ auf die Realisierung des Projekts auswirken kann.

In der Mitgliederversammlung berichteten der Landesvorsitzende Dr. Lukas Iffländer und die anwesenden Vorstandsmitglieder Norbert Moy, Dr. Siegfried Lemmer, Marco Kragulji, Jörg Schäfer und Timm Kretschmar über die Aktivitäten der vergangenen zwölf Monate.

Der Landesverband hatte am 1. Oktober 2024 1097 Mitglieder (Vorjahr 1085 Mitglieder) sowie 25 Fördermitglieder. Als Erfolge der letzten zwölf Monate, die von PRO BAHN Bayern initiiert oder unterstützt wurden, ist die Reaktivierung der Waldbahn Gotteszell-Viechtach zu nennen sowie die Übernahme der Empfehlungen von PRO BAHN zu Akkuzügen.

Weitere landesweite Themen waren die zunehmend schlechte Baustellenplanung, die schlechte Qualität der Fahrgastinformation im Störfall, sinkende Pünktlichkeitszahlen und die Fahrzeugstörungen auf den Hauptlinien RE1 München–Nürnberg und RE2 München–Hof. Ein weiteres übergreifendes Thema des Landesverbandes war das Winterchaos Anfang Dezember 2023. Insgesamt

hat PRO BAHN in Bayern 42 Pressemitteilungen veröffentlicht und zahlreiche Anfragen von Fernsehen und Rundfunk erhalten.

In Unterfranken wurden die PRO-BAHN-Planungen zur Regio-S-Bahn teilweise in Dokumente der Bayerischen Eisenbahngesellschaft (BEG) aufgenommen. Außerdem hat die Bezirksgruppe Unterfranken Stellungnahmen zu unterschiedlichen Nahverkehrsplänen abgegeben. Es wurde eine neue Regionalgruppe Aschaffenburg-Miltenberg gegründet, Sprecher sind Dr. Matthias Beß und Florian Strack.

Die Bezirksgruppe Mittel-/Oberfranken hat sich für die Verlängerung der Nürnberger Straßenbahn um 26 km durch Erlangen bis nach Herzogenaurach eingesetzt. Der Bürgerentscheid ergab 52,4% Zustimmung. Entscheidend für das positive Ergebnis war eine parteiübergreifende Initiative „WIR PRO StuB“, an der auch PRO BAHN beteiligt war. Bei der Reaktivierung Eisfeld–Coburg (Werabahn) bremst aktuell das Land Thüringen. Die Reaktivierung Gunzenhausen–Wassertrüdingen soll im Dezember erfolgen, aber die benötigte Kreuzungsmöglichkeit in Langlau wird nicht rechtzeitig fertig.

Die Bezirksgruppe Schwaben hat sich für Verbesserungen am Augsburger Hauptbahnhof eingesetzt, da auch nach Abschluss der Bauarbeiten noch zahlreiche Mängel vorhanden sind. Außerdem setzt sich PRO BAHN Schwaben für die Rücknahme der Taktausdünnungen im Stadtverkehr Augsburg und für den Lindauer Inselbahnhof ein. Im vergangenen Jahr wurden elf PRO BAHN Treffs in Schwaben als Videokonferenz sowie regionale Treffen im Allgäu durchgeführt.

Themen der PRO BAHN Arbeit in Oberbayern waren der Ausbau der ABS 38 München–Mühldorf–Freilassing, der Ausbau der S4 Pasing–Buchenau, der Brenner-Nordzulauf, der Ausbau der Trambahn in München und die zahlreichen Infrastrukturprobleme. Der PRO BAHN Bezirksverband Oberbayern ist in verschiedenen Fahrgast- und Kundenbeiräten (MVV, SOB, Werdenfelsbahn, BRB), ÖPNV-Kommissionen der Landkreise, Dialogforen und weiteren Gremien vertreten. PRO BAHN setzt sich weiterhin für die Wasserburger Altstadtbahn ein. Eine neuere Untersuchung des Fahrgastpotentials der Wasserburger Altstadtbahn ergab 1400 Fahrgäste pro Tag, trotzdem hat das bayerische Verkehrsministerium die Reaktivierung der Wasserburger Altstadtbahn wieder negativ beurteilt.

Der Schatzmeister Timm Kretschmar berichtete über eine stabile Finanzlage. Die Ausgaben waren gegenüber 2022 konstant. Der hohe Überschuss im Jahr 2022 durch Fehlüberweisung des Bundesverbandes wurde 2023 kompensiert, deshalb deutlich weniger Einkünfte in 2023 als 2022. Nach dem Bericht der Kassenprüfer wurde der Vorstand einstimmig entlastet.

Bei der Neuwahl der Delegierten für den Bundesverbandstag wurden Lukas Iffländer, Renate Forkel, Norbert Moy, Timm Kretschmar, Fritz Ferstl, Edmund Lauterbach, Siegfried Lemmer, Jörg Bruchertseifer, Errol Yazgac, Marco Kragulji,

Andreas Barth und Wolf Bandemir als Delegierte gewählt. Als Ersatzdelegierte gewählt wurden Ernst Croner, Manuel Rodriguez, Frank Lipke, Christian Moritz, Florian Pieper, Reinhard Burisch, Thomas Groetschel, Hermann Bulheller und Dirk Kipper-Gobin.

Im Nachgang hat der PRO BAHN Landesverband Bayern eine Pressemitteilung veröffentlicht, in dem er sich besorgt um die zeitnahe Umsetzung des Bahnausbaus in Bamberg äußert (https://www.pro-bahn.de/bayern/presse_show_bayern.php?id=1180). Der Fahrgastverband PRO BAHN hofft, dass trotz der inhaltlichen Differenzen zwischen der Stadt Bamberg und DB InfraGO dieses Projekt bald die Planfeststellung erreicht und dann in einigen Jahren in die Realisierung kommt. Eine gute und schnelle Anbindung liegt im Interesse der Stadt, und man sollte nicht riskieren, dass die eingeplanten Finanzmittel andernorts ausgegeben werden.

Renate Forkel

Der Interrail-Pass wird digital – erste Erfahrungen

Wenn man mit dem Zug in oder durch mehrere europäische Länder reisen möchte, stellt oft ein Interrail-Pass die flexibelste und auch preisgünstigste Fahrkarte dar. In der analogen Version bekommt man ein Mäppchen mit dem Papierfahrchein und dem damit verbundenen „Travel Diary“, in das man die einzelnen Tage bzw. Fahrten, vor allem aber den Tag der Ausreise aus dem Wohnsitzland und den Tag der Einreise ins Wohnsitzland eintragen musste, die vom Zugpersonal mit einem Zangendruck quittiert wurden. Im Mäppchen waren auch Reisetipps und eine Streckenkarte enthalten.

Für die Freunde des papierlosen Reisens gibt es nun auch die elektronische Variante als „E-Pass“ oder „Mobile-Pass“. Der Fahrchein ist integriert in die Rail Planner-App, die schon bisher als Auskunftssystem zur Reiseplanung diente, und wird über die in der Bestellbestätigung genannte Passnummer freigeschaltet. Diese Variante des Interrail-Passes wollten wir für eine Reise nach Norwegen nutzen.

Über die elektronische Fahrplanauskunft kann man nun die gewünschte Verbindung suchen und in der aktuellen Reise abspeichern. Ein Button aktiviert dann die Fahrt und ein entsprechender Reisetag wird „scharf geschaltet“. Zur Sicherheit fragt die App auch noch einmal nach, ob man für die Fahrt einen Reisetag verbrauchen will. Ein versehentliches Aktivieren zu einem falschen Datum könnte sonst einen Reisetag unwiederbringlich vernichten. Es empfiehlt sich also, die Fahrten erst unmittelbar vor Fahrtantritt zu aktivieren, dann bleibt man auch bei Planänderungen immer auf der sicheren Seite. Eigentlich kann man an einem Tag beliebig viele Züge suchen und nacheinander aktivieren.

Bei der Rückreise aus Norwegen hat aber dieser Umstand dazu geführt, dass wir einen Teil der Heimreise zunächst ohne gültigen Fahrschein antreten mussten: Auf der Rückfahrt von Oslo über Göteborg hatten wir für den Nachtzug EN 345 Malmö–Hamburg Plätze gebucht und die Fahrt vor Antritt in der App aktiviert. Da der Zug erheblich verspätet war, haben wir die Anschlussfahrt Hamburg–Weilheim vorerst nicht aktiviert, da noch nicht klar war, welche Anschlussverbindung für uns in Frage kam. Angekommen in Hamburg ließ sich dann diese letzte Fahrt nicht mehr aktivieren, obwohl der letzte Reisetag noch gar nicht verbraucht war. Die App war der Meinung, wir wären ja schon mit der vorigen Fahrt Malmö–Hamburg ins Wohnsitzland eingereist und verweigerte folglich weitere Fahrten innerhalb Deutschlands. Auch die Zugbegleiterin im ICE konnte das Problem nicht lösen oder erklären, stellte aber fest, dass wir eigentlich nun ohne gültigen Fahrschein unterwegs wären. Tatsächlich konnten wir das Problem mit Hilfe der Chat-Funktion in der App lösen: Noch während der Fahrt nach München antwortete ein Mitarbeiter von Eurail und schaltete aus Kulanz unsere Pässe für die letzte Etappe frei. Nach seiner Aussage wäre das Problem nicht aufgetreten, wenn wir vom letzten Bahnhof im Ausland – also Malmö – die Fahrt komplett bis Weilheim aus der Fahrplanauskunft abgespeichert und aktiviert hätten.

Ob das nun ein Fehler in der App ist oder nicht, kann man sicher diskutieren. Zumindest ein deutlicher Hinweis, dass man bei der Einreise die komplette Strecke bis zum Heimatbahnhof abspeichern muss, wäre hilfreich gewesen. Loben muss man aber die schnelle, kompetente und kulante Reaktion von Eurail, die uns so ärgerliche Diskussionen mit der DB erspart hat.

Ein weiterer Wermutstropfen beim Mobile-Pass ist das Thema Reservierungen. Leider sind auch in Norwegen einige Zugverbindungen reservierungspflichtig, so u.a. nach Bergen oder auch auf der Dovre-Bahn. Zwar bietet die App die Möglichkeit, Sitzplatzreservierungen zu buchen, kann das aber offenbar nicht kurzfristig umsetzen. Zumindest im Fall von Norwegen werden die Reservierungen in Papierform an die Heimatadresse verschickt, ein kurzfristiges Reservieren am Vortag ist so nur über den Fahrkartenschalter oder gegebenenfalls über die Buchungssysteme des Verkehrsunternehmens möglich. Mal sehen, ob die Zukunft hier mal eine Lösung bringt, die ein spontaneres Reservieren ermöglicht.

Die Rail Planner App bietet noch ein paar kleinere Spielereien, die auch ganz nett sind: Für jede Reise werden die benutzten Züge als Tabelle abgespeichert, man kann sich aber auch die komplette Reise auf einer Landkarte anzeigen lassen. Dazu gibt es noch eine kleine Statistik, die die zurückgelegten Kilometer berechnet und die Zahl der benutzten Züge und der Orte berechnet. Ebenso wird die Zeit berechnet, die man in Zügen verbracht hat. Auch die besuchten Länder werden aufgezählt, nicht aber Länder, die nur durchfahren wurden.

Eine Kritik muss dann doch noch sein: Bei der Berechnung der zurückgelegten Kilometer werden wohl Luftlinienentfernungen zu Grunde gelegt, wie ein Test

einer bekannten Entfernung ergeben hat. Schön wäre es, wenn es die tatsächlichen Bahnkilometer wären.

Als Fazit lässt sich feststellen, dass der Interrail Mobile-Pass sich unkompliziert bedienen lässt. Sicher lässt sich noch manches optimieren, der Support über die Chatfunktion der App war aber überraschend schnell und kompetent. Und natürlich wäre es auch gut, wenn für die Menschen, die dem Smartphone weniger Vertrauen entgegenbringen, auch weiterhin eine analoge Version erhalten bleibt.

Norbert Moy

Fahrt nach Genf und zurück

Eine Reise im August mit meiner Frau und einem befreundeten Ehepaar nach Genf war schon bei der Buchung nicht frei von Hindernissen, da ja Sparpreis-Tickets nicht mehr mit EC-Card erworben werden können und die Kreditkarte nur mit einem höheren Sicherheitslevel genutzt werden konnte, bei dem man einen Code aufs Handy geschickt bekommt. Die Sitzplätze im EC nach Zürich ließen sich (im Gegensatz zu früher) wie beim ICE im Waggongrundriss aussuchen. Für den schweizerischen IC gab es keine Reservierung.

Bei der Hinfahrt fuhr der EC nach Zürich nicht auf dem direkten Weg; ab Rorschach wurde er über Romanshorn umgeleitet. Eine verständliche Begründung dafür gab es nicht; möglicherweise war der Zug schon ab Lindau verspätet. Der EC endete schließlich – ohne Begründung, aber vermutlich wegen zu großer Verspätung – schon in Winterthur. Dort konnte in einen IC nach Genf umgestiegen werden, das dann eine Stunde später als vorgesehen erreicht wurde.

Bei einem Abstecher nach Frankreich während unseres Aufenthalts benutzten wir auch einen Überlandbus der SNCF-Tochter Keolis. Barzahlung war nicht möglich, es ging nur per Handy. Da wir nicht die entsprechende App hatten, fuhren wir schließlich unentgeltlich mit.

Die Rückfahrt ab Genf war wieder über Zürich vorgesehen, allerdings sollte der EC nur bis Lindau verkehren. Ab da sollte es mit Schienenersatzverkehr oder einem Dieselzug über Kempten weitergehen. Die Fahrt über die Jurafuß-Linie Richtung Zürich endete wegen eines Personenunfalls allerdings bereits in Biel. Dort konnten wir in einen IC nach Basel wechseln. Von dort gab es einen zeitlich passenden (und pünktlichen) ICE nach Mannheim und ab da – mit sieben Minuten Übergangszeit – einen weiteren ICE nach München.

Sowohl bei der SBB als auch bei der DB wurden unsere Tickets auf der Ausweichroute anerkannt. Der ICE nach München erfuhr gleich hinter Stuttgart eine Verspätung und wurde deshalb – statt wie vorgesehen, über Geislingen – über die Schnellfahrstrecke nach Ulm geführt, wo er bis zur Sollabfahrtszeit zehn Mi-

nuten warten musste. In München kam er mit geringer Verspätung an, die durch die damalige Baustelle bei Olching verursacht wurde. Die Fahrzeit ab Genf war nur eine Stunde länger als über Lindau mit Bus bis München. Bemerkenswert ist, dass der Sparpreis ab Genf über Zürich laut DB etwa 110 Euro, über Mannheim aber nur rund 70 Euro beträgt.

Fazit: Die DB sah auf dieser Reise besser aus als die SBB.

Günther Polz

Neues Buch von Karl Bürger

120 Jahre Filzenexpress

Im kommenden Jahr wird die Bahnstrecke Ebersberg–Reitmehring (Wasserburg Bahnhof), der „Filzenexpress“, 120 Jahre alt. Ein Grund für unser Mitglied Karl Bürger, Verfasser mehrerer Bücher zur Eisenbahnhistorie in Oberbayern, sein neuestes Buch dieser Strecke zu widmen.

Mit viel Ausdauer und Geschick verstanden es seinerzeit die Wasserburger, ihre Eisenbahnverbindung nach München zu bekommen, schrittweise, nachdem am 12. November 1899 – also vor genau 125 Jahren – die Lokalbahn von Grafing Bahnhof nach Ebersberg in Betrieb gegangen war. Am 24. Dezember 1902 konnte dann die steile Stichstrecke von Reitmehring hinunter nach Wasserburg eröffnet werden, doch es dauerte noch einmal drei Jahre, bis endlich auch die Verbindungsbahn nach Ebersberg zur Verfügung stand. Diese sollte eigentlich schon am 1. Mai 1905 in Betrieb gehen, aber wegen Dammsetzungen im Laufinger Moos ließ sich dieser Termin nicht halten, so dass sie erst am 1. Oktober 1905 eröffnet wurde.



Die roten Schienenbusse prägten über drei Jahrzehnte den Betrieb auf dem „Filzenexpress“. Bildquelle: Titelbild des Buches (Ausschnitt).

Es war eine sehr schwere Geburt, weil die Ministerialbürokratie (königlicher Staatsminister Freiherr von Crailsheim, aber ebenso die Generaldirektion der königlichen Staatsbahnen) keine Verbindungsbahn zwischen den Hauptbahnen München–Rosenheim und Mühldorf–Rosenheim wollte. In ihren Augen war es schon eine große Gnade, dass die kurze Lokalbahn Grafing Bahnhof–Ebersberg zustande kam, und noch viel mehr die „Altstadtbahn“ von Reitmehring in die Stadt Wasserburg, die in München so lange es nur ging voll auf Ablehnung stieß . . . Alles in allem durchweg bis heute ein für die jeweilige Zeit typisches Beispiel für eine Verkehrspolitik, die nur Wirtschaftlichkeit und Profitabilität, aber nicht die Daseinsvorsorge im Blick hat.

Wie die Strecke Ebersberg–Wasserburg mit enormer Beharrlichkeit und viel Mühen zustande kam, wie sie sich im Betrieb behauptete und wie ihre Schienenbusse in den 1980er Jahren der geplanten Stilllegung entgegenbrummt, bis hin zur Rettung und zu den Planungen zur Elektrifizierung der Strecke – all das wird in der Publikation detailliert und umfangreich bebildert dargestellt. Und auch dem Kampf um die Wasserburger Altstadtbahn Wasserburg Bahnhof–Wasserburg Stadt ist natürlich ein Kapitel gewidmet.

Die vielen, in der Regel großformatigen Bilder bilden dabei auch eine kleine Hommage an die roten Schienenbusse, die drei Jahrzehnte den Betrieb auf der „Filzenexpress“-Strecke und auf der Wasserburger Altstadtbahn prägten.

Die Broschüre im Format DIN A4 umfasst 54 Innenseiten mit insgesamt 90 Abbildungen. Sie enthält 21 historische Lagepläne und Karten, sowie historische Fahrpläne und Fahrkarten. So wie die bisherigen Bücher des Autors enthält auch diese Publikation zahlreiche historische Bilder, wovon die meisten bisher noch nicht veröffentlicht wurden. Das Heft ist erhältlich beim Verfasser: karl-buerger@t-online.de oder telefonisch unter 08122/3597 (ISBN 978-3-00-080240-9, Selbstverlag, 15,00 Euro plus Porto Großbrief).

Renate Forkel nach Informationen von Karl Bürger

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

- Mi. 06.11. 18:00 Uhr; Freilassing, Restaurant DaGigi, Goldschmiedgasse 5 (Ecke Rupertusstraße/Lindenstraße); **Verkehrsforum Berchtesgader Land und Rupertiwinkel**. Weitere Informationen: <https://verkehrsforum-bgl.de/> unter „News“.
- Sa. 09.11. 11:00 Uhr; München (Bayerischer Landtag, Konferenzsaal Maximilianeum) und Videokonferenz: **Podiumsdiskussion** „Pünktlich wie die Eisenbahn!“, Veranstalter: Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN, Info und Anmeldung: <https://kurzlinks.de/7a3q>.

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. 06.11. 19 Uhr; München (Geschäftsstelle) und Videokonferenz; **PRO BAHN Treff Oberbayern**; Info/Einwahldaten: oberbayern@pro-bahn.de
- Fr. 08.11. 19 Uhr (wegen des Feiertags eine Woche später als üblich); Videokonferenz; **PRO BAHN Treff Region München**, Info und Einwahldaten: muenchen@pro-bahn.de
- Mi. 20.11. 19 Uhr; München (Geschäftsstelle) und Videokonferenz; **PRO BAHN Treff Oberbayern**; Info/Einwahldaten: oberbayern@pro-bahn.de
- Mo.25.11. 19:30 Uhr; Videokonferenz; **PRO BAHN Treff Schwaben**: vsl. „Herausforderungen der Fahrzeuginstandsetzung“, Info: errol.yazgac@pro-bahn.de, https://www.pro-bahn.de/bayern/termin_zeigen.php?app=aus
- Mi. 27.11. ab 19 Uhr; München, Wirtshaus im „Braunauer Hof“, Frauenstr. 40; **Stammtisch**.
- Do. 28.11. ab 19 Uhr; Tutzing, Gaststätte „Tutzinger Keller“ Schönmoosweg 5, **Treffen der Regionalgruppe Oberland**; Info: [Norbert Moy \(n.moy@bayern.pro-bahn.de\)](mailto:n.moy@bayern.pro-bahn.de)
- Mi. 04.12. 19 Uhr; München (Geschäftsstelle) und Videokonferenz; **PRO BAHN Treff Oberbayern**; Info: oberbayern@pro-bahn.de
- Fr. 06.12. 19 Uhr; Videokonferenz; **PRO BAHN Treff Region München**, Info und Einwahldaten: muenchen@pro-bahn.de