

PRO BAHN *Post*

Rundbrief von PRO BAHN Oberbayern

Juli 2026



Seit 30 Jahren organisiert die Bayerische Eisenbahngesellschaft (BEG) den Schienenpersonennahverkehr in Bayern. Deren erstes Regionalisierungsprojekt war die Bayerische Oberlandbahn (BOB), die trotz Startschwierigkeiten zum Erfolgsmodell wurde. Wie die BOB außerdem Starthilfe für die Euregiobahn im Raum Aachen leisten konnte, ist in diesem Heft ab Seite 6 zu lesen. Bild: Zug der Euregiobahn auf der Rurbrücke in Düren auf dem Streckenabschnitt der DB zwischen Langerwehe und Düren, Bildquelle AVV GmbH/Smilla Dankert.

- Kurznachrichten – *Seite 2*
- 30 Jahre Regionalisierung des SPNV – *Seite 3*
- 25 Jahre Euregiobahn – auch dank der BOB – *Seite 6*
- Kritik am schlechten Baustellenmanagement – *Seite 8*
- Streichungen im MVG-Anpassungsprogramm – *Seite 10*

Kurznachrichten

Doch kein ICE zum Münchner Flughafen

In einer Kurzmeldung im vergangenen Heft haben wir einen Artikel vom 11. Mai in der Online-Version des Münchner Merkur zitiert, dem zufolge eine ICE-Verbindung zum Münchner Flughafen angedacht sei (<https://www.merkur.de/-94302307.html>). Dabei sollten die aus Richtung Basel–Karlsruhe–Stuttgart kommenden ICE-Züge über die Strecke der S8 zum Flughafen verlängert werden. Inzwischen hat die DB einem Artikel im Münchner Merkur vom 12. Juni zufolge – wie schon fast zu erwarten war – festgestellt, dass die Prüfung erneut bestätigt hat, dass auf der aktuellen, bereits stark ausgelasteten Infrastruktur eine Fernverkehrsanbindung des Münchner Flughafens doch nicht sinnvoll umsetzbar ist (<https://www.merkur.de/-94346839.html>).

2. Stammstrecke München – von einer Verzögerung zur nächsten

In einer Pressemitteilung hat PRO BAHN bemängelt, dass trotz der Sperrung der S-Bahn-Stammstrecke ab Pfingsten, die sich dann auf eine ganze Woche ausdehnte, das neue Gleis 2 in Laim nicht in Betrieb gehen konnte (https://www.pro-bahn.de/bayern/presse_show_bayern.php?id=1221). Nach vorliegenden Informationen war auch dieses Mal eine Ursache der Verzögerungen, dass – wie im April 2023 – kein Abnahmeprüfer für die geänderten Signale aufzutreiben war. Wieder einmal verzögern die Probleme der DB auch den Weiterbau der Trambahn-Westtangente und verlängern die fehlende Barrierefreiheit in Laim. Durch die mangelnde Projektaufsicht schadet der Freistaat Bayern nicht nur dem S-Bahn-System, sondern verzögert auch noch das städtische Projekt der Tram-Westtangente. Die Ursache der Verzögerungen liegt hier eindeutig beim Projekt, und nicht bei den so gern dafür gescholtenen Beteiligungsrechten der Bürger oder den rechtsstaatlichen Verfahren.

Pünktlichkeit und Zugausfälle in Bayern

Mitte Juni hat die Bayerische Eisenbahngesellschaft BEG Daten zu Pünktlichkeit und Ausfallquoten im bayerischen Regionalverkehr sowie bereits vorher bei den S-Bahnen München und Nürnberg veröffentlicht (<https://kurzlinks.de/xcj7>). Demzufolge liegt die durchschnittliche Jahrespünktlichkeitsquote aller bayerischen Bahnen 2025 bei 84,9 % und hat sich damit im Vergleich zum Vorjahr noch etwas verschlechtert. Laut BEG wurden 46,1 % der Verspätungen durch Probleme bei der Schieneninfrastruktur verursacht. Genannt wird beispielsweise die Zahl von etwas 100 Langsamfahrstellen. Die BEG führt auch einige positive Entwicklungen (allerdings auf teils niedrigem Niveau) auf. Die Zahlen können oft die Diskrepanz zur persönlichen Erfahrung vieler Pendler und anderer Fahrgäste nicht ausräumen. Eine Gewichtung mit Reisendenzahlen würde wohl zu realistischeren aber auch schlechteren Werten führen.

100 Tage Tram in der Fürstenrieder Straße in München

Eine positive Bilanz hat PRO BAHN in einer Pressemitteilung vom 10. Juni anlässlich der ersten 100 Betriebstage des Teilabschnitts der Tram-Westtangente in der Fürstenrieder Straße gezogen (<https://www.pro-bahn.de/muenchen/presse/20260610.html>). Auch bei der MVG äußert man sich zur Entwicklung von Fahrgastzahlen und Pünktlichkeit zufrieden (<https://www.mvg.de/mvg/presse/pressemeldungen/2026-06-10-tram-westtangente-start-linie-14>). Die Tram-Westtangente wurde vom Stadtrat im Rahmen der Integrierten ÖPNV-Planung im Jahr 1991 einstimmig beschlossen. Nach Fertigstellung der Westtangente steht nur noch die Tram-Nordtangente zur Umsetzung an. PRO BAHN fordert den Freistaat Bayern auf, als Grundeigentümer im Englischen Garten endlich auch den Bau dieser wichtigen Strecke zu ermöglichen.

Neuer DB-Konzernbevollmächtigter für Bayern

Nachdem Heiko Büttner Chef der Berliner S-Bahn geworden ist, musste auch der Posten des DB-Konzernbevollmächtigten für Bayern neu besetzt werden. Neuer Abgesandter der Konzernzentrale wird Christoph Kraller. Kraller war zuletzt kaufmännischer Leiter des Projekts zweite Stammstrecke und vorher langjähriger Chef der Südostbayernbahn (<https://kurzlinks.de/vtar>).

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

30 Jahre Regionalisierung des SPNV – ein Grund zum Feiern?

Zwei Jahre nach der Bahnreform im Jahr 1994, als man Bundesbahn und Reichsbahn zur Deutschen Bahn AG verschmolz, wurde ein wesentlicher Bestandteil dieser Reform konkret umgesetzt: Die Regionalisierung des Schienenpersonen-nahverkehrs (SPNV): Die Länder und Regionen sollten selbst das Angebot im Nahverkehr gestalten, das „Bestellerprinzip“ wurde eingeführt. Mit einem Gesetz wies der Bund den Ländern entsprechende Finanzmittel, die sogenannten Regionalisierungsmittel zu, in ihrem Umfang etwa dem berücktigten Defizit der Bahn entsprechend, das man immer schon beim SPNV verortet hatte. Diese verteilte man in etwa nach einem Schlüssel, der den damals gefahrenen Zugkilometern im SPNV entsprach. PRO BAHN hat die Entwicklung damals aktiv, wohlwollend aber auch kritisch begleitet. In Bayern wurde als Bestellerorganisation die Bayerische Eisenbahngesellschaft (BEG) gegründet und als ausführendes Organ dem Bayerischen Verkehrsministerium unterstellt.

Im Vorfeld hatte schon die Bundesbahn mit dem Allgäu-Schwaben-Takt 1993 und dem WerdenfelsTakt 1994 die Grundlagen dafür gelegt, wie die künftige

Angebotspolitik aussehen könnte. Treibende Kraft für den Integralen Taktfahrplan als neues, revolutionäres Angebotskonzept war Andreas Schulz, später Abteilungsleiter Planung bei der BEG und den Lesern der PRO BAHN Post als Autor vieler Artikel bekannt. Damit war der Grundstein für den Erfolg gelegt.

Schon beim ersten Regionalisierungsprojekt zahlte die BEG jedoch ordentlich Lehrgeld: Das ambitionierte Konzept für die Oberlandbahn – übrigens auch entstanden unter der Mitwirkung von PRO BAHN – drohte an dem an sich innovativ gedachten Fahrzeugkonzept der „Integrale“ zu scheitern. Die Fahrzeugflotte musste komplett aus dem Verkehr gezogen werden und die Fahrzeuge konnten erst nach vielen Monaten wieder in den Betrieb zurückkehren. Ein Desaster vor allem für die Jenbacher Werke, die sich anschließend vom diesem Schienenfahrzeug verabschiedeten. Die bayerische Oberlandbahn wurde dann jedoch unter der Führung von Heino Seeger zum Erfolgsmodell, das förmlich von den Fahrgästen überrannt wurde. Bald zeigte sich, dass man mit den 17 Integralzügen zu wenig Kapazität bestellt hatte. Weil Integralzüge nicht mehr erhältlich waren, musste die Flotte mit Talent-Triebwagen aufgestockt werden.

Seit Anfang der 2000er-Jahre wurden abseits der großen S-Bahn-Netze fast alle Strecken in Wettbewerbsverfahren vergeben, dabei der integrale Taktfahrplan umgesetzt, die Fahrzeugflotten modernisiert und zahlreiche Haltestellen reaktiviert. Die SPNV-Betriebsleistung in Bayern stieg seit 1995 um 66 Prozent von 82,3 auf heute 136,8 Millionen Zugkilometer, die Personenkilometer überproportional sogar um 91 Prozent. Das Konzept des Taktfahrplans hat sich als Erfolgsmodell bewiesen.

Das 30-jährige Jubiläum der BEG wäre also ein Grund zum Feiern. Doch die Feierlaune in der Bahnszene ist doch deutlich getrübt: Denn der desaströse Zustand der Infrastruktur gefährdet das Erfolgsmodell SPNV in Bayern ganz massiv. Die Ursachen für die negative Entwicklung wurde schon in der Bahnreform angelegt, als man die Infrastruktur nicht als öffentliche Daseinsvorsorge anlegte, sondern in eine gewinnorientierte Aktiengesellschaft steckte. In der unseligen Zeit unter Mehdorn wurde dann die regionale Infrastruktur nicht ausgebaut, sondern radikal dezimiert, die regionalen Netze finanziell ausgehungert. Wie der Bundesrechnungshof schon 2018 monierte, hatte man ein System entwickelt, das trotz Vorlage positiver Kennzahlen die Vernachlässigung der Infrastruktur begünstigte. Die ständigen Hinweise von PRO BAHN auf immer offensichtlicher werdende Mängel wurden ignoriert – aus Bequemlichkeit, weil eine Kenntnisnahme z.B. beim Bund als Eigentümer zu handeln erfordert hätte.

Mittlerweile sind die Schäden an der Infrastruktur so angewachsen, dass sie auch vom Management der DB nicht mehr kleingeredet werden. Spätestens nach der Katastrophe von Burgain hat man sich endlich ehrlich gemacht. Aktuell sind es die „Korridore“, die in den nächsten Jahren mit Aufwand und unter großen Belastungen für die Fahrgäste saniert werden sollen. In der Fläche dagegen wer-

den weiterhin nur „feuerwehrmäßig“ die dringendsten Schäden beseitigt, Budgets und Baukapazitäten sind wohl nicht vorhanden. Die Folgen der verfehlten Verkehrs- und Unternehmenspolitik sind für den SPNV in Bayern gravierend: Seit dem Unfall von Burgrain ist nach Informationen der BEG die Pünktlichkeitsquote um etwa 10 Prozentpunkte auf etwa 85 Prozent eingebrochen und hat sich seitdem nicht mehr erholt. Trotz ständiger Baumaßnahmen sind es fast konstant über hundert Langsamfahrstellen, die die Züge ausbremsen. Nicht nur Zweigstrecken sind betroffen, auch das hochbelastete S-Bahn-Netz München weist viele Oberbaumängel auf. Die Zahl der Zugausfälle wegen Infrastrukturproblemen ist seit 2017 um 385 Prozent angestiegen. Im südbayerischen Netz ist auf einem Viertel der Streckenlänge kein pünktlicher Zugbetrieb mehr möglich. Ersatzfahrpläne auf der Allgäubahn oder zwischen Weilheim und Schongau sollen wieder einen planbaren Betrieb herstellen, indem Züge verlangsamt, verkürzt oder ganz gestrichen werden.

Neben den Infrastrukturschäden sind die Fahrgäste auch durch zahlreiche, mehr oder weniger gut geplante Baustellen belastet. Bahnchefin Evelyn Palla hat die Öffentlichkeit schon darauf eingestimmt, dass wir Fahrgäste noch gut zehn Jahre auf der Baustelle leben müssen. Umso wichtiger wäre ein gut abgestimmtes Baustellenmanagement und ein fahrgastfreundliches Bauen, das die Sperrzeiten minimiert. Doch davon spüren die Fahrgäste noch wenig: Anders als bei den Korridorsanierungen werden die Gewerke nicht abgestimmt. Die Folge sind immer wieder neu anberaumte und oft nur kurzfristig angekündigte Sperrungen. Mittlerweile sind auch die Nicht-DB-Verkehrsunternehmen völlig entnervt von den vielen kurzfristig anberaumten Baustellen im Netz.

Das beste Beispiel ist die Werdenfelsbahn: Angeblich wurde die Strecke München–Mittenwald nach dem Unfall von Burgrain für 100 Millionen Euro saniert, was den Bürgern als großartige „Investitionsmaßnahme“ verkauft wurde. Aber nur kurz währte die Freude über eine „La-freie“ Strecke („La“ bedeutet Langsamfahrstelle). Mittlerweile ist die Strecke wieder gut bestückt mit Langsamfahrstellen. Dass nun in Murnau und Weilheim die Weichen ausgetauscht werden müssen, lässt den Schluss zu, dass während der früheren Sperrungen längst nicht alles repariert wurde. Das Bauprojekt am Westkreuz dürfte dieses Jahr aber das größte Übel sein mit insgesamt fast zehn Wochen Ersatzverkehr zwischen Starnberg und München. Zwei Wochen davon wurden im Juni dafür gebraucht, um neben (!) der Strecke ein paar neue Fundamente für Fahrleitungsmaste zu bauen.

Auch die Sanierung der Pfaffenwinkelbahn dürfte eher eine Neuauflage der „Unendlichen Geschichte“ werden als die erhoffte Komplettlösung: Denn offenbar ist während der sechsmonatigen Sperrungen nur die Sanierung des maroden Bahndamms bei Grasla (Kilometer 2,4 bis 2,9) vorgesehen, die übrigen drei Langsamfahrstellen bleiben uns erhalten. Aktuell wird die gesamte Strecke wegen

hitzebedingter Gleisverwerfungen gesperrt. Wäre es dann nicht sinnvoll gewesen, in diesem halben Jahr den Oberbau der gesamten Strecke endlich in einen befahrbaren Zustand zu bringen? Das Sanierungskonzept sieht jetzt vor, dass nur zwischen Weilheim und Peißenberg Busse verkehren und auf dem ebenfalls maroden Streckenteil nach Schongau wieder die Züge der BRB. Gehen die Verantwortlichen wirklich davon aus, dass diese Reisekette mit zwei Umstiegen funktioniert, wo jetzt schon der Anschluss in Weilheim regelmäßig verloren geht? Den Baustellenfahrplan findet man noch nicht im Navigator. Die BRB-Züge müssen über die Fuchstalbahn zugeführt werden. Dem Vorschlag, diese Zugfahrten auch als Ersatzverkehr über Kaufering zu nutzen, will das bayerische Verkehrsministerium aber „nicht näher treten“, wie man PRO BAHN schon im letzten Jahr mitgeteilt hat. Man findet immer Gründe, wenn man nicht will und schon gar nicht den Wunsch nach einer Reaktivierung der Fuchstalbahn befördern möchte.

Eigentlich schade, dass die Feierlaune der Fahrgäste über die in den letzten 30 Jahren erreichten Angebotsverbesserungen im bayerischen SPNV angesichts der geschilderten Probleme nicht recht aufkommen mag. Denn eigentlich ist der Trend zur Schiene ungebrochen. Kann man sich ausmalen, wie viele Bürger das System Bahn zusätzlich nutzen würden, wenn die Infrastruktur wieder eine hohe Qualität zulassen würde? Hätten wir dann noch viel größere Kapazitätsprobleme? In 10 Jahren bietet das 40-jährige Jubiläum der BEG und der Regionalisierung in Bayern eine neue Chance zum Feiern: Das Ziel in zehn Jahren einen fast perfekt funktionierenden Bayerntakt zu bieten, ist ja nicht übermäßig ambitioniert – oder doch?

Norbert Moy

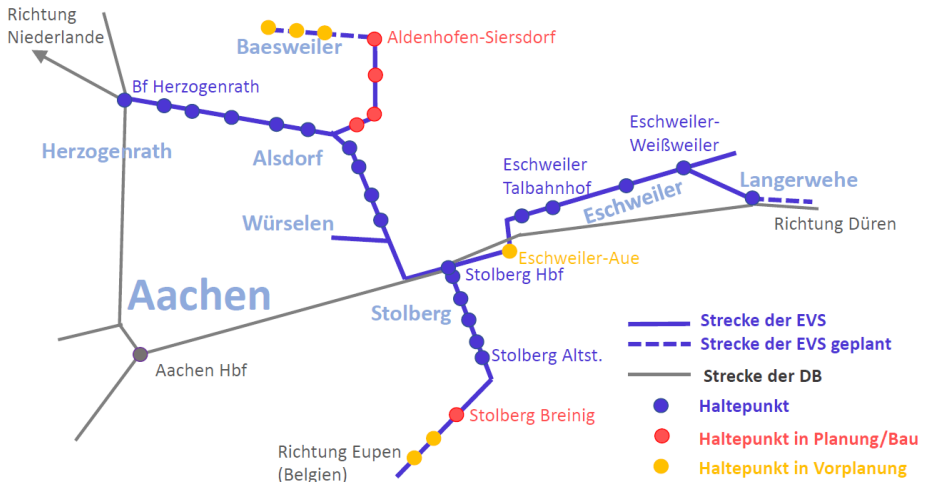
Anderswo feiert man Jubiläum von Reaktivierungen

25 Jahre Euregiobahn – auch dank der BOB

Am 10. Juni konnte in der Euregio Maas-Rhein rund um und in Aachen gefeiert werden. Vor genau 25 Jahren startete das inzwischen mehrfach erweiterte System der Euregiobahn mit der Reaktivierung der Bahnstrecke von Stolberg Hbf an der Hauptstrecke Aachen–Köln nach Stolberg Altstadt. Die ersten Bahnen fuhrten damals von Stolberg Altstadt über Stolberg Hbf, Aachen Hbf, Herzogenrath nach Heerlen in den Niederlanden.

Heute fährt die Euregiobahn im 60-Minutentakt von Stolberg Hbf im Ring über Alsdorf (ab hier im 30-Minutentakt), Herzogenrath, Aachen West, Aachen Hbf wieder nach Stolberg Hbf. Dort teilt sich der Zug auf über die Eschweiler Talbahn nach Weisweiler, dann über die im Juni 2009 eröffnete 2,5 km lange Neubau-strecke (davon 300 m Tunnel) von Eschweiler-Weisweiler nach Langerwehe an der Hauptstrecke Aachen–Köln. Von dort fährt der Zug einmal pro Stunde weiter

Richtung Köln bis Düren. Der hintere Zugteil fährt ab Stolberg Hbf mit Wende in Stolberg Güterbahnhof weiter nach Stolberg Schneidmühle, Mühlener Bahnhof, Rathaus und Stolberg Altstadt.



Netz der Euregiobahn mit Strecken der EVS (EVS EUREGIO Verkehrsschienenetz GmbH) und DB-Strecken

Und warum war die BOB beteiligt? Gegen Ende der 90er Jahre des letzten Jahrhunderts wurde auch im Rheinland viel diskutiert und natürlich gab es auch damals Pessimisten, die nur Argumente gegen das innovative Projekt kannten. Eines davon war, dass man Züge nicht schnell flügelnd und kuppeln könnte. Daher besuchte einer Aussage des „Vaters“ der Euregiobahn, dem damaligen Geschäftsführer des AVV (Aachener Verkehrsverbund) in einem Bericht der lokalen Zeitung zufolge dieser mit relevanten Entscheidungsträgern das bayrische Oberland, wo damals gerade die Integrale der BOB ihren Betrieb aufgenommen hatten und mehrfach flügelnd und kuppelten. So konnte gezeigt werden, dass dies schnell, einfach und unkompliziert machbar ist.

Wer sich zurückerinnert, wird sagen „Hey, die hatten doch massive Probleme.“ Ja, aber die traten erst nach der Entscheidung in NRW für die Euregiobahn zu Tage, so dass es für das Projekt in NRW keine Rolle mehr spielte. Die Kritiker hatten diesbezüglich keine Gegenargumente mehr.

Das Netz der Euregiobahn wurde häppchenweise immer größer. Alle paar Jahre wurde ein Streckenabschnitt reaktiviert oder wie oben erwähnt auch komplett neugebaut. Zurückgeworfen wurde die Euregiobahn durch die große Flutkatastrophe 2021: sowohl die Eschweiler Talbahn als auch die Strecke in Stolberg wurden schwer beschädigt und teils gänzlich zerstört – der letzte noch ausstehende Abschnitt zwischen Stolberg Rathaus und Altstadt wurde Mitte Juni wie-

der in Betrieb genommen.

Die Euregiobahn ist ein Riesenerfolg für die Aachener Region. Die Fahrgastzahlen sind schnell von gut 2.600 Fahrgästen im Startjahr auf in der Spitze 17.760 Fahrgäste im Jahr 2020 gestiegen – zuletzt sind diese etwas gesunken, was aber auch an den hochwasserbedingten Folgen und der teilweisen Nichtbedienung bestimmter Streckenabschnitte liegen dürfte.

Anders als in anderen Regionen, wo gehadert und endlos Projekte des ÖV „totdiskutiert“ werden, hat sich der Mut und das Handeln der Verantwortlichen ausgezahlt und eine Region hat ein attraktives und zuverlässiges Verkehrsmittel erhalten, das große positive Strahlkraft hat. Geplant und teilweise in Realisierung befinden sich weitere Streckenreaktivierungen sowie die komplette Elektrifizierung des Netzes abseits der Hauptstrecken der DB. Dafür verantwortlich ist der private Infrastrukturbetreiber EVS (EVS EUREGIO Verkehrsschiennetz GmbH), der das gesamte Nebennetz übernommen und sukzessive ertüchtigt und modernisiert hat. In nahezu allen Kommunen im Netz sind moderne Verknüpfungspunkte zwischen Bahn und Bus geschaffen worden.

Folgen werden in Kürze die Reaktivierungen des Abschnitts zwischen Stolberg Altstadt und dem Stadtteil Breinig sowie der Strecke von Alsdorf nach Aldenhoven, mittel- bis langfristig ist auch die Reaktivierung der Strecke von Breinig über Aachen Walheim nach Eupen (Belgien) geplant.

Links: <https://avv.de/de/ueber-uns/projekte/euregiobahn>, <https://www.evs-online.com/>

Andreas Frank

Kritik am schlechten Baustellenmanagement der Deutschen Bahn

Die Organisation von Bauarbeiten der Deutschen Bahn, ungenügende Schienenersatzverkehre und die zum Teil erst extrem kurzfristige Bereitstellung von Fahrplandaten sowie fehlende Informationen für Reisende geben immer wieder Anlass zu Kritik.

Ein Extrembeispiel, das PRO BAHN auch in einer Pressemitteilung kritisiert hat (https://www.pro-bahn.de/bayern/presse_show_bayern.php?id=1224), waren die für das dritte Juni-Wochenende angekündigten Bauarbeiten auf der Bahnstrecke zwischen Seefeld/Mittenwald und Garmisch-Partenkirchen. Bis zum 16. Juni wurden für den Zeitraum vom Abend des 19. Juni bis zum Morgen des 22. Juni in den elektronischen Auskunftssystemen außer den Regionalbussen keinerlei Zug- oder Ersatzverbindungen zwischen Seefeld/Mittenwald und

Garmisch-Partenkirchen angezeigt. Zuverlässige Reiseplanungen über die digitalen Auskunftssysteme waren damit selbst drei Tage vor der Streckensperrung noch unmöglich.

Besonders kritisch sehen PRO BAHN und die touristischen Anrainergemeinden auch die Qualität des angebotenen Schienenersatzverkehrs. Die Bahn erschließt mit dem Werdenfelser Land und dem Karwendel und Wetterstein bedeutende Tourismusregionen, die in den Sommermonaten stark vom Rad- und Wandertourismus geprägt sind. Dennoch war laut Fahrplan im Schienenersatzverkehr keine Fahrradbeförderung vorgesehen. Die eingesetzten Busse bieten oft deutlich weniger Kapazität und Komfort als die ersetzten Züge. Hiervon betroffen sind nicht nur Radreisende, sondern auch Familien mit Kinderwagen, Reisende mit größerem Gepäck, Menschen mit Mobilitätseinschränkungen sowie Rollstuhlfahrende.

Dass hier mehr möglich ist, zeigen die Österreichischen Bundesbahnen regelmäßig bei Bauarbeiten im benachbarten Tirol. Wenn auf derselben Strecke von Mittenwald nach Innsbruck Ersatzverkehr per Bus durchgeführt wird (wie zuletzt im Mai 2026), so ist wenigstens im Zweistundentakt ein Bus mit Fahrradanhänger im Einsatz, der Platz für ca. 10–15 Fahrräder bietet. Generell sind in Tirol auch die meisten Regionalbusse mit Heckträgern ausgestattet, auf denen zumindest bis zu fünf Fahrräder transportiert werden können.

Darüber hinaus weist PRO BAHN auf die häufig mangelhafte Gestaltung der Umstiege zwischen Bahn und Ersatzverkehr hin. Immer wieder werden Bahnsteige genutzt, die unnötig lange Wege oder die Nutzung von Treppen und Aufzügen erfordern. Dabei könnten vielerorts die Hausbahnsteige verwendet werden, die einen schnellen und barrierearmen Übergang zwischen Zug und Bus ermöglichen würden. Ein weiteres Problem ist die oftmals fehlende Abstimmung zwischen Bus- und Zugverkehr. Fahrgäste erleben regelmäßig, dass Ersatzbusse trotz verspäteter Züge pünktlich abfahren oder umgekehrt Anschlüsse zur Bahn verloren gehen, weil keine Kommunikation zwischen den beteiligten Verkehrsunternehmen stattfindet. Dadurch werden Reisende zusätzlich benachteiligt und ihre Reise unnötig verlängert.

PRO BAHN fordert die Deutsche Bahn und die Bayerische Eisenbahngesellschaft daher auf, Fahrplandaten des Schienenersatzverkehrs spätestens mit Bekanntgabe der Baumaßnahmen vollständig in allen Auskunftssystemen bereitzustellen, sowie Baustelleninformationen für alle betroffenen Linien zeitgleich, vollständig und übereinstimmend zu veröffentlichen. Schienenersatzverkehre sind barrierefrei und mit möglichst kurzen Umsteigewegen zu planen und ausreichende Kapazitäten für Kinderwagen, Gepäck und Mobilitätshilfen vorzusehen. Bei Ersatzverkehren in touristisch bedeutenden Regionen sind grundsätzlich Kapazitäten für die Fahrradmitnahme sicherzustellen und die Bedürfnisse aller Fahrgastgruppen bereits bei der Planung von Baustellen und Ersatzverkehren verbindlich mitzudenken.

Ein Schienenersatzverkehr kann nur dann als echter Ersatz gelten, wenn Information, Barrierefreiheit, Anschlussicherung sowie die Mitnahme von Gepäck, Mobilitätshilfen und Fahrrädern von Anfang an mitgeplant werden. Die derzeitige Praxis wird diesem Anspruch vielerorts nicht gerecht.

Marco Kragulji

Guter Öffentlicher Nahverkehr muss auch finanziert werden

Streichungen im MVG-Anpassungsprogramm

Während die Nachfrage auf Rekordniveau ist, sollen im Anpassungsprogramm der Münchner Verkehrsgesellschaft MVG für das Fahrplanjahr 2026/2027 auch gut gefüllte Fahrten gestrichen werden, wie z.B. bei der U7 oder die ehemalige Linie 15 auf der heutigen Tram 25 tagsüber. Das von SWM/MVG vorgelegte Streichprogramm ist die Reaktion darauf, dass sich die städtische Finanzlage deutlich verschlechtert hat. Dennoch wurde noch bis vor kurzem von der Stadt Geld für Themen ausgegeben, die bestenfalls unter „Wünsch dir was“ einsortiert werden können. PRO BAHN hat die letzten Jahre mehrfach und frühzeitig bei teuren Ausgaben gewarnt, dass diese über Jahre oder Jahrzehnte hinweg viel Geld binden werden. Damals wollte die Kritik niemand hören, nun fehlt genau dieses Geld im städtischen Etat. Unter der schlechten politischen Prioritätensetzung sollen jetzt die Fahrgäste leiden.

Der Fahrgastverband PRO BAHN fordert zumindest einen konstanten inflationsbereinigten städtischen Beitrag pro Bürger. Wenn die Politik das Wachstum des Öffentlichen Verkehrs nicht abwürgen möchte, dann muss sie die ausreichende Finanzierung sicherstellen, statt gut ausgelastete Fahrten zu streichen. In einer weiterhin wachsenden Stadt darf es keine Kürzungen im Angebot geben, vielmehr muss das Angebot stetig ausgebaut werden.

Gleichzeitig fordert PRO BAHN, dass die Stadt konsequent gegen unnötige Mehrausgaben vorgeht. So sind derzeit beispielsweise fünf zusätzliche Trambahnkurse im Einsatz, um die mittlerweile verlängerten Fahrzeiten zu kompensieren. Dies entspricht Mehrausgaben in einstelliger Millionenhöhe im Jahr. Das Mitte 2021 versprochene Maßnahmenprogramm zur Beseitigung von Störstellen im Oberflächenverkehr steht jedoch bis heute aus. Die ungelöste Abstell- und Werkstattssituation vor allem bei Tram- und U-Bahn sorgt für Fahrzeugausfälle sowie Mehrkosten bei Wartung und Instandhaltung. Hier hätte es die Stadt selbst in der Hand, Kosten zu sparen und zugleich für ein besseres Angebot für die Fahrgäste zu sorgen.

Dass die Fahrgasteinnahmen die Betriebskosten zu decken haben, ist ein Zerrbild, das die Verkehrswende behindert, und ist keinesfalls zwingend. Der Trend der letzten Jahrzehnte, den ÖV immer mehr von der Finanzierung durch die

Fahrgäste abhängig zu machen, hat zu einer Schieflage bei der Wahrnehmung des Nutzens für die Allgemeinheit geführt. Ohne eine Trendumkehr in Richtung öffentlicher Finanzierung und die Schaffung neuer Finanzierungsinstrumente als dritte Säule der Finanzierung wird die Verkehrswende kaum gelingen. Dabei fordert der Verband auch ein klares Bekenntnis von Landes- und Bundespolitik für die Finanzierung des städtischen Angebots, das sich auch in entsprechenden Einnahmen und Einnahmemöglichkeiten der Stadt niederschlägt.

Alle Vorschläge und Anmerkungen von PRO BAHN zu den MVG-Plänen sind in der Stellungnahme unter <https://www.pro-bahn.de/muenchen/leistungsprogramm/mvg-2027.html> enthalten.

Andreas Frank

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 Abonnen-tenverwaltung 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 18 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

So. 05.07. So. 12.07., So. 19.07. und So. 26.07.; 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 unter <https://chiemgauer-lokalbahn.com>.

Di. 21.07. 18:30 Uhr; München, TU München, Vorhoelzer Forum (Raum 5166), Arcisstr. 21; **Vortrag** in der Reihe „Öffentliche Mobilität in der Transformation der Stadt“ (letzter Vortrag der Reihe): Prof. G. Heipp, IRAP Institut für Raumentwicklung, FH OST, Rapperswil/Schweiz: „Wie kann die Mobilitätswende doch noch gelingen? – Ausblicke zu europäischen Nachbarn.“; Veranstalter: MVG und TU München; Info: <https://www.mos.ed.tum.de/sv/veranstaltungen/oeffentliches-kolloquium-von-tum-und-mvg/>.

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.

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

Mi. 01.07. 19 Uhr; Videokonferenz; **PRO BAHN Treff Oberbayern**; Info und Einwahldaten: oberbayern@pro-bahn.de

Fr. 03.07. 19 Uhr; Videokonferenz; **PRO BAHN Treff Region München**; Info und Einwahldaten: muenchen@pro-bahn.de

Mi. 15.07. 19 Uhr; München (Geschäftsstelle)/Videokonferenz; **PRO BAHN Treff Oberbayern**; Info und Einwahldaten: oberbayern@pro-bahn.de

Sa. 25.07. 13:30 Uhr; Röthenbach/Allgäu, Bahnhof, Eisenbahnwaggon d. Modellbahnfreunde; **Treffen der Regionalgruppen Allgäu/Bodensee**; Info: https://www.pro-bahn.de/bayern/termin_show_one.php?id=2748&app=aus, Info: J. Vögele, Tel. 0171/4885149

Mo.27.07. 19:30 Uhr; Videokonferenz; **PRO BAHN Treff Schwaben**: Info: errol.yazgac@pro-bahn.de, https://www.pro-bahn.de/bayern/termin_zeigen.php?app=aus

Mi. 29.07. ab 19 Uhr; München, Restaurant „Il Castagno“, Grasserstraße 10 (direkt an der Hackerbrücke); **Stammtisch**.

Do. 30.07. ab 19 Uhr; Benediktbeuern, Gaststätte Klosterbräustüberl, Zeilerweg 2; **Treffen der Regionalgruppe Oberland**; Info: Norbert Moy (n.moy@bayern.pro-bahn.de)

Mi. 05.08. 19 Uhr; Videokonferenz (Präsenzoption in der Geschäftsstelle in München entfällt voraussichtlich); **PRO BAHN Treff Oberbayern**; Info und Einwahldaten: oberbayern@pro-bahn.de

Fr. 07.08. 19 Uhr; Videokonferenz; **PRO BAHN Treff Region München**, Info und Einwahldaten: muenchen@pro-bahn.de

Überlassen Sie die Zukunft des Bahnverkehrs
nicht der Autolobby!

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