

PRO BAHN *Post*

Rundbrief von PRO BAHN Oberbayern

August 2026



Der Haltepunkt Hinrichsseggen der Mangfalltalbahn wurde im Dezember 2014 eröffnet. Bis es soweit kam, bedurfte es jedoch über insgesamt 17 Jahre des beharrlichen Einsatzes der Gemeinde und der Aktiven der PRO BAHN Kreisgruppe Rosenheim und ihres langjährigen Leiters Wolfgang Günther. Bild: M. Kragulji.

- Kurznachrichten – Seite 2
- Knotenkapazität München – Seite 4
- Nachruf: Abschied von Wolfgang Günther – Seite 5
- Unhaltbare Zustände München–Mühldorf – Seite 7
- Fehler in Fahrplanauskunft zeitnah korrigieren – Seite 8
- Radmitnahme im Regionalverkehr verbieten? – Seite 9
- Skurrilitäten einer Bahnfahrt – Seite 10

Kurznachrichten

Neues Ilztalbahn-Magazin

Der Förderverein Ilztalbahn ist 20 Jahre alt geworden und seit 15 Jahren gibt es wieder Zugverkehr an den Wochenenden im Sommer auf der Ilztalbahn zwischen Passau und Freyung – dank des ehrenamtlichen Engagements der Aktiven aus der Region. Aus diesem Anlass ist ein neues Ilztalbahn-Magazin erschienen (<https://ilztalbahn.eu/wp-content/uploads/2026/07/Magazin-2026-Export.pdf>). In den Texten gibt es Interessantes zu Vergangenheit und Gegenwart der Bahnstrecke zu erfahren. Und natürlich kommen der ehrenamtliche Betrieb und die Reaktivierungsbestrebungen auch nicht zu kurz.

Buslinien zwischen Stadt und Münchner Umland gemeinsam finanzieren

Mitte Juli wurde in der Presse über Differenzen bei der Finanzierung von Busverkehren zwischen der Stadt München und dem Umland berichtet (<https://www.merkur.de/-94392010.html>). Der Ausstieg der Stadt aus der Finanzierung dieser Buslinien und die daraus resultierenden Einschränkungen beim Busverkehr hätten gravierende Nachteile für die Fahrgäste und würden die Verkehrsprobleme in München weiter verschärfen. PRO BAHN Oberbayern hat die Stadt München deshalb in einer Pressemitteilung aufgefordert, sich auch künftig gemäß dem Territorialprinzip an der Finanzierung der Buslinien zu beteiligen, die über die Stadtgrenze hinaus ins Umland verkehren (<https://www.presseportal.de/pm/177328/6316624>). PRO BAHN befürchtet, dass das Vorgehen der Stadt wichtige Buslinien zerstören könnte, ohne dass große Einsparungen erzielt werden könnten. Außerdem fordert PRO BAHN die Beteiligung von Bezirksausschüssen und Verbänden. Die Zusammenarbeit von Stadt und Umland bei ÖPNV-Themen muss verbessert werden. Gefragt sind natürlich auch die Landkreise; wie der spärliche Fahrplankontakt abends und wochenends auf teurer U-Bahn-Infrastruktur nach Garching zeigt, ist auch hier Luft nach oben.

Kein Wettbewerb auf Kosten des Systems Öffentlicher Verkehr

Zur Zeit wird viel über den Markteintritt des italienischen Unternehmens Italo im Schienenfernverkehr diskutiert, das auf Hauptstrecken neue Taktverkehre anbieten will. So hat die Bundesnetzagentur eine Entscheidung zugunsten dieses Wettbewerbers getroffen, die auch Taktverkehre im Nahverkehr beeinträchtigen könnte. Da Deutschland anders als Italien und Frankreich polyzentrisch besiedelt ist, stellt die flexible Nutzung des öffentlichen Verkehrs ein wesentliches Qualitätskriterium dar. Diese Flexibilität wird durch einen Wettbewerbsrahmen ermöglicht, der angepasst werden sollte, wenn sich das Marktgeschehen ändert. Das kann zum Beispiel durch innovative Angebote wie ein bundesweit gültiges Mobilitätsticket für den gesamten Öffentlichen Verkehr geschehen. PRO BAHN fordert die Bundespolitik auf, dafür den entsprechenden Rahmen zu set-

zen, und damit zu verhindern, dass ein erweiterter Wettbewerb zu einer immer stärkeren Zersplitterung der Tariflandschaft des Öffentlichen Verkehrs führt (https://www.pro-bahn.de/presse/pm_bv_show.php?id=562).

Verzögerung bei Generalsanierung Nürnberg-Regensburg

Anfang Juli hat die Deutsche Bahn mitgeteilt, dass die Strecke Nürnberg–Regensburg nach der Generalsanierung nicht wie geplant am 10. Juli, sondern erst zum 31. Juli wieder in Betrieb gehen kann. Als Grund wurde die noch ausstehende sicherheitstechnische Überprüfung der neuen Stellwerkstechnik genannt. Gleise, Weichen und Oberleitungen sind fertiggestellt – das Nadelöhr liegt allein bei der Abnahme der Leittechnik. Der Fahrgastverband PRO BAHN sieht darin kein Einzelproblem, sondern ein Symptom eines systemischen Versagens, das nicht nur die Generalsanierungen, sondern auch die Digitalisierung des Netzes massiv gefährden kann. In einer Pressemitteilung zeigt PRO BAHN auf, wodurch der Mangel entsteht und welche Schritte unternommen werden sollten, um ihn abzustellen (https://www.pro-bahn.de/presse/pm_bv_show.php?id=561).

PRO BAHN fordert offene Mobilitätsplattform statt weiterer DB-App

Am 8. Juli hat die DB die Eckpunkte des Sofortprogramms „Bessere Kundenkommunikation“ vorgestellt (<https://www.deutschebahn.com/--13964030>). Eine der Maßnahmen soll eine weitere App sein. Unter der Marke „DB Info“ entwickelt die DB eine anbieterneutrale Website sowie eine neue App, die ab Dezember 2026 verfügbar sein werden. PRO BAHN sieht darin einen Bruch mit den Zielen der vom Bundesverkehrsministerium erst im vergangenen Jahr veröffentlichten „Agenda für zufriedene Kunden auf der Schiene“. Darin hatte das Ministerium ausdrücklich formuliert, dass „der DB Navigator sowie die damit verbundene Internetpräsenz zur Stärkung von Gemeinwohl und Wettbewerbsneutralität in die Verantwortung der DB InfraGO AG übertragen werden“. PRO BAHN fordert Bundesverkehrsministerium und Deutsche Bahn deshalb auf, zur ursprünglichen Zielsetzung der Agenda zurückzukehren (<https://www.presseportal.de/pm/177328/6311722>). Auch der Bundesverband Schienennahverkehr, der die SPNV-Aufgabenträger der Bundesländer repräsentiert, fordert eine Vereinfachung der DB-Kundenkommunikation.

Sperrungen/Einschränkungen bei der S-Bahn München in den Schulferien

Es ist ja fast ein Dauerzustand und kaum noch eine extra Mitteilung wert. Aber auf die vielfältigen und zum Teil längeren Sperrungen bei der S-Bahn im August und September soll hier doch noch einmal hingewiesen werden (<https://kurzlinks.de/r9ab>). Ab 18. August sowie ab 8. September ist die S-Bahn-Stammstrecke jeweils eine Woche lang nur sehr eingeschränkt nutzbar. Darüber hinaus beginnt ab 25. August der schon für Juni angekündigte Haltausfall in Laim (Fahrtrichtung Hauptbahnhof) auf mehreren Linien. Bereits jetzt ist die S5 südlich von Aying gesperrt – voraussichtlich bis 16. Oktober. Ab 12. Au-

gust bis 18. September wird dann die S7 südlich von Icking gesperrt. Am Westkreuz beginnt am 3. August die nächste Phase der Streckensperrungen. Diese dauert für S5, S6 und S8 bis zum 13. August und für die ebenfalls betroffene Werdenfelsbahn bis zum 17. August.

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.

Stellungnahme zum Programm zur Erhöhung der Knotenkapazität München

Die Deutsche Bahn hat Ende Mai einen Entwurf für den „Plan zur Erhöhung der Schienenwegkapazität“ (PEK) der als überlastet erklärten Schienenwege im Knoten München mit Zulaufstrecken veröffentlicht. Die Überlastungserklärung war für die Zulaufstrecken nur bis Moosach, Ingolstadt, Olching, Pasing, Rosenheim sowie zwischen Hauptbahnhof und Heimeranplatz (Richtung Holzkirchen) erfolgt. Nicht Teil der Überlastungserklärung waren andere, ebenfalls stark ausgelastete bzw. überlastete Strecken, insbesondere der Nordring, die Strecke Daglfing - Johanneskirchen, die Strecken Richtung Allgäu und Mühldorf sowie die Umleitungsstrecke über das Mangfalltal.

Als kurzfristige Maßnahmen für eine bessere Infrastruktur plant die DB bis etwa Mitte 2030 viele kleinere und dennoch wichtige Maßnahmen wie eine Überhöhungsanpassung im Bereich Heimeranplatz. Zudem ist auch der von uns vorgeschlagene Fußgängersteg im Hauptbahnhof enthalten, die bereits im Genehmigungsverfahren befindlichen zusätzlichen Bahnsteige in Pasing auf der Nordseite sowie die neuen bzw. ausgebauten Güterverkehrsstrecken zwischen Daglfing, Trudering und Riem.

Im Bereich der Strecke München–Rosenheim wird bis etwa Mitte 2030 auf „Verbesserung durch Maßnahmen der Generalsanierung“ gesetzt, ebenso für die Strecke München–Holzkirchen–Rosenheim. Im Bahnhof Rosenheim soll durch verbesserte Signalisierung die Kapazität erhöht werden.

Weitere Infrastrukturmaßnahmen sind im Anschluss daran vorgesehen, so unter anderem der viergleisige Ausbau Johanneskirchen–Daglfing, in Pasing der Umbau des Westkopfs und ein zusätzliches Gleis 1. Diese Ausbauten sind bereits in den bekannten Ausbauplänen für den Bahnknoten München enthalten. Neu ist der Umbau des Ostbahnhofs, mit dem dann die Züge Richtung Rosenheim und Mühldorf von Gleis 11 abfahren können und damit keine Kreuzung zwischen den Richtungen mehr erfolgen muss.

Zu den längerfristigen Planungen zählt auch der Brenner-Nordzulauf, ebenso ein

Ausbau der Bahnstrecke München–Ingolstadt.

Deutlich schneller sollen Einschränkungen beim Fahrplan greifen: Bereits ab Fahrplanwechsel sollen von Augsburg auch im Berufsverkehr nur noch zwei Nahverkehrszüge pro Stunde fahren dürfen, ebenso von Ingolstadt. Über den Südring (Rosenheim und Mühldorf) sollen nur noch drei Nahverkehrszüge pro Stunde fahren dürfen. Dies ist ein deutlicher Einschnitt gegenüber dem aktuellen Fahrplan und wird dazu führen, dass die Kapazitäten im Berufsverkehr nicht ausreichen. Zugleich sollen klassische Lok-Wagen-Züge im Hauptbahnhof verboten werden, dies betrifft beispielsweise auch den gerade neu vergebenen Verkehr nach Prag. Kurzfristig umbestellte zu lange Züge sollen schon in Augsburg oder Ingolstadt enden.

Dies wird große Probleme hervorrufen: das heutige Angebot ist nötig, damit auch alle Pendler nach München kommen. Ein zuverlässigerer Betrieb ist wichtig, aber kein Selbstzweck, erst recht nicht um den Preis, dass Fahrgäste vertrieben werden. Auch künftig muss das heutige Angebot im Berufsverkehr aufrecht erhalten bleiben. Auch klassische lokbespannte Züge sind nicht per se schlecht, ein komplettes Verbot ist weit über das Ziel hinausgeschossen. Bei kurzfristig umbestellten Zügen ist abzuwägen, ob diese wirklich konkret zu Problemen führen. Beispielsweise ist am späten Abend viel Kapazität im Hauptbahnhof vorhanden, und zudem bedeutet ein vorzeitiger Abbruch der Zugfahrt für die Fahrgäste oft große Verspätung. Dies gilt erst recht für die letzte Verbindung des Tages. Auch sind Augsburg und Ingolstadt zu weit weg; würde beispielsweise Pasing noch erreicht, so könnte man wenigstens die S-Bahn für die Reststrecke nutzen.

So hinterlässt der PEK ein gemischtes Bild: Die Ausbaumaßnahmen sind zwar richtig, aber ohne konkretes Datum. Die Fahrplanmaßnahmen sind gerade für den Berufsverkehr schädlich, sollen aber bald umgesetzt werden. Hier müssen Politik und Deutsche Bahn noch ihren Kurs korrigieren.

Marco Kragulji

Nachruf

PRO BAHN Oberbayern verabschiedet sich von Wolfgang Günther

Wolfgang Günther ist nach fast vierzig Jahren bei PRO BAHN im 88. Lebensjahr von uns gegangen. Es bleibt die dankbare Erinnerung an einen geschätzten Mitmenschen und an gemeinsame Projekte. Wolfgang flüchtete als Kind mit seiner Mutter aus Schlesien und wuchs im Mangfalltal auf. Dort war er verwurzelt, arbeitete aber viele Jahre in München. Als Berufspendler war ihm somit die Realität des Bahnfahrens vertraut, Mitte 1988 trat er PRO BAHN bei, mitten in einer

Zeit des Umbruchs. Die 1987 erstmals erschienene Broschüre „City-Bahn-System für Oberbayern“ forderte einen Stundentakt auf den Strecken nach München. Dies war nach Einschätzung der Fachleute bei der Deutschen Bundesbahn völlig unrealistisch.

Dem setzte ein kleiner Kreis um Wolfgang Günther die Ausarbeitung „City-Bahn Mangfalltal“ entgegen. Anhand einer einzelnen Strecke sollte die Sinnfälligkeit des Konzepts dargestellt werden. Es schloss sich eine jahrelange Diskussion auf allen Ebenen an, schwerpunktmäßig im beim Ministerium angesiedelten Arbeitskreis Mangfalltal-Bahn. Diesen Arbeitskreis hat Wolfgang mit initiiert und über lange Jahre begleitet. Dank seiner Verwurzelung in der Region und seiner vermittelnden Art war er von der Gemeinde bis zum Ministerium als fachlich kompetenter Gesprächspartner überall geschätzt.



Wolfgang Günther bei seiner Sonderfahrt zum 70. Geburtstag auf der Chiemgauer Lokalbahn (links) und als Redner anlässlich einer Zugtaufe am 25. Juli 2015 (rechts). Bilder: Norbert Moy

Bei PRO BAHN Oberbayern hat er den ersten lokalen Arbeitskreis außerhalb Münchens, die Stadt- und Kreisgruppe Rosenheim, lange Jahre geleitet. Seinen Mitstreitern in lebhafter Erinnerung bleibt eine Weihnachtsaktion auf der damals gefährdeten Strecke Prien–Aschau und eine Schienenbusfahrt von Endorf nach Obing im Mai 1994. Dabei befuhr ein Personenzug das erste Mal seit Jahrzehnten wieder die gesamte Strecke.

Über sein politisches Engagement hinaus organisierte Wolfgang für Bahnfreunde in der Region gerne Eisenbahntouren. Wegen seiner Krankheit und zunehmender körperlicher Beeinträchtigungen konnte er in der letzten Zeit die Bahn nicht mehr selbst nutzen. Er blieb aber bis zuletzt ein am Bahnwesen interessierter und trotz allem optimistischer Gesprächspartner.

Seine letzte Ruhe fand Wolfgang Günther im Familiengrab im Friedhof Hinrichs-segen, fußläufig von einem der neuen Haltepunkte, für die er über Jahrzehnte letztendlich erfolgreich gekämpft hatte.

PRO BAHN Oberbayern

Unhaltbare Zustände auf der Strecke München–Mühldorf

Die Zustände auf der Bahnstrecke München-Mühldorf sind für die Fahrgäste, die Region und die Wirtschaft nicht länger tragbar. Zwar werden derzeit im Vorgriff auf die Realisierung der Ausbaustrecke ABS 38 die Leit- und Sicherungstechnik sowie Stellwerke und Signale modernisiert. Der übrige Zustand der Strecke ist jedoch äußerst besorgniserregend. Insbesondere Gleisoberbau und Gleisunterbau weisen erhebliche Mängel auf und sind in weiten Teilen dringend sanierungsbedürftig.

Kaum werden bestehende Langsamfahrstellen durch Stopfarbeiten vorübergehend beseitigt, müssen nach den nächsten Messfahrten bereits wieder neue Geschwindigkeitsbeschränkungen angeordnet werden. Der Betrieb kann vielerorts nur noch mit provisorischen Maßnahmen aufrechterhalten werden. Die Folge sind erhebliche Verspätungen und eine zunehmende Unzuverlässigkeit des Bahnverkehrs. Der Fahrplan verliert damit immer mehr seine Verbindlichkeit; pünktliche Zugfahrten sind seit Monaten eher die Ausnahme als die Regel. Dies geschieht trotz umfangreicher Maßnahmen zur Stabilisierung des Betriebs, einschließlich der über längere Zeiträume erfolgenden Ausdünnung des Fahrplans und des Ausfalls zahlreicher Züge, darunter auch die für Pendler und Reisende besonders attraktiven Expressverbindungen.

Besonders kritisch ist, dass sich die Situation voraussichtlich im ersten Halbjahr 2027 weiter verschärfen wird, wenn im Zuge der Korridorsanierung Rosenheim–Freilassing zusätzliche Verkehre über die Strecke München–Mühldorf geführt werden sollen. Bereits heute bewegt sich die Infrastruktur vielerorts an ihrer Belastungsgrenze. Ohne kurzfristige und wirksame Gegenmaßnahmen drohen weitere Einschränkungen der Betriebsqualität.

Darüber hinaus darf die Bedeutung der Strecke für das Bayerische Chemiedreieck nicht außer Acht gelassen werden. Eine leistungsfähige und zuverlässige Schieneninfrastruktur ist für die Gütertransporte der dort ansässigen Unternehmen von entscheidender Bedeutung. Die Wettbewerbsfähigkeit eines der wichtigsten Industriestandorte Bayerns hängt maßgeblich von funktionierenden Transportketten ab. Sollte sich der Zustand der Strecke weiter verschlechtern, sind negative Auswirkungen auf die wirtschaftliche Entwicklung der Region und damit auch auf zahlreiche Arbeitsplätze zu befürchten.

Der Kundenbeirat der Südostbayernbahn hat sich mit einem eindringlichen Appell an den Vorstandsvorsitzenden der DB InfraGO AG, Herrn Dr. Philipp Nagl, gewandt und fordert:

1. Neu auftretende Langsamfahrstellen müssen unverzüglich beseitigt werden. Es ist nicht akzeptabel, dass deren Behebung regelmäßig Wochen oder sogar Monate in Anspruch nimmt.
2. Gleisoberbau und Gleisunterbau der Strecke München–Mühldorf sind grundlegend und nachhaltig zu sanieren. Die gegenwärtige Praxis kurzfristiger Reparaturmaßnahmen kann eine dauerhafte Instandsetzung der Infrastruktur nicht ersetzen.
3. Sämtliche Sanierungsmaßnahmen müssen so geplant und umgesetzt werden, dass sie mit den Anforderungen der künftigen Ausbaustrecke ABS 38 kompatibel sind. Bereits heute getätigte Investitionen dürfen nicht durch spätere Ausbaumaßnahmen entwertet werden.

Wilhelm Mack

Fehlerhafte Daten in der Fahrplanauskunft müssen zeitnah korrigiert werden können

Am Freitag, 10. Juli 2026 meldete die Bayerische Regiobahn (BRB), dass aufgrund von „technischen Störungen ... sowohl an den Bahnsteigen als auch in den Verbindungsauskünften der Deutschen Bahn keine Zugverbindungen des Netzes Chiemgau-Inntal“ angezeigt werden und dass die Störung „bis voraussichtlich Mittwoch, den 15.07.2026“ andauern würde.

Aufgrund dieser Zeitspanne lag der Verdacht nahe, dass es Probleme bei der Übertragung von Fahrplandaten an das Europäische Fahrplanzentrum (EFZ) gab. Derzeit können nur mittwochs und freitags Daten dorthin geladen werden. Am Dienstag, 14. Juli 2026 bestätigte die BRB in ihrem WhatsApp-Kanal einen „technischen Fehler bei der Übermittlung der Daten an das EFZ“.

PRO BAHN fordert, dass eine Fehlerkorrektur nach der Übertragung von Daten zeitnah möglich sein muss. Es ist nicht akzeptabel, dass nach einer fehlerhaften Übertragung mehrere Tage vergehen, bis wieder korrekte Fahrplandaten ausgegeben werden. Dass nur zweimal pro Woche Daten in das EFZ geladen werden können, ist ein Anachronismus, der weit entfernt ist von allen Digitalisierungsversprechen der Politik und der Bahnunternehmen, allen voran der DB, die das EFZ betreibt.

Im Abschlussbericht der „Taskforce Zuverlässige Bahn“ wird eine „höhere Aktualisierungsfrequenz der Sollfahrplandaten“ versprochen. Das ist ein Schritt in die

richtige Richtung. Die Fahrgäste erwarten, dass zumindest die Sollfahrplandaten jederzeit aktuell sind, dass die Qualitätskontrolle der Daten verbessert wird, und dass sich alle Beteiligten um Fehlerdetektion und Plausibilitätskontrolle bemühen. Neben der Politik sind auch die Aufgabenträger gefragt, dies zu gewährleisten.

Perspektivisch ist es wünschenswert, dass die Eisenbahnverkehrsunternehmen jederzeit, auch am Wochenende, Daten in das EFZ laden können, damit die Fahrgäste jederzeit aktuelle Sollfahrplandaten bekommen und auch Fahrplanänderungen wegen kurzfristig angesetzter Baustellen noch rechtzeitig hochgeladen werden können.

Thomas Osterman

Mehr Kapazität statt mehr Verbote

Radmitnahme im Regionalverkehr verbieten?

Professor Christian Böttger aus Berlin gilt als unabhängiger Bahnexperte und wird deshalb gern von der Presse zitiert, auch in Süddeutschland. Bekannt wurde er, als er vor ein paar Monaten Zugstreichungen als effektives Mittel zur Erhöhung der Pünktlichkeit propagierte. Bekanntlich war das Engagement der gesamten Branche, einschließlich PRO BAHN, erforderlich, um seine unzutreffende Argumentation richtig zu stellen und größere Abbestellungen und Zugstreichungen zu verhindern.

Jetzt forderte er in der Berliner Zeitung vom 28.5.2026 Verbote für die Radmitnahme im Regionalverkehr insbesondere dort, wo es immer wieder zu Engpässen kommt, also gerade bei Zügen, die bei Radlern besonders beliebt sind, vor allem im Ausflugsverkehr. Zum Glück will der dortige Besteller, der Verkehrsverbund Berlin/Brandenburg (VBB), den Vorschlag nicht aufgreifen.

In Bayern ist die Situation ähnlich. Der Freistaat tut grundsätzlich recht viel für die Radmitnahme. So sind alle Züge im Regionalverkehr und alle S-Bahnen außerhalb der Hauptverkehrszeiten (HVZ) für die Radmitnahme zugelassen. Mit jeder Ausschreibung werden die Mehrzweckräume immer größer, vor allem die bei Radlern besonders beliebten klappsitzfreien Bereiche. Selbst im Schienenersatzverkehr sind Radler im Rahmen des knappen Platzes grundsätzlich zugelassen. Auch gibt es eine Reihe zusätzlicher spezieller Radlzüge.

Trotzdem reicht es häufig nicht. Auch der Autor wurde mit seinem Rad schon mehrfach nicht mitgenommen. In der Regel klappte es dann aber im Zug eine Stunde später. Aber es gab auch schon Dramen, zum Beispiel im Oberland, wo die Polizei eingreifen musste.

Prof. Böttger würde zur Lösung des Problems vermutlich vorschlagen, zum Beispiel die Züge von München nach Salzburg, ins Oberland und an den Bodensee in der Saison am Wochenende für die Radmitnahme zu sperren. Ein solches Szenario wäre in Bayern auch wegen des Engagements von PRO BAHN und des ADFC (Allgemeiner Deutscher Fahrradclub) nicht denkbar. Verbote wären allenfalls in besonders gelagerten Ausnahmesituationen vorstellbar. Stattdessen wurden in letzter Zeit die Kapazitäten bereits erhöht, so zum Beispiel am Wochenende nach Salzburg mit zusätzlichen Fahrzeugen, ins Oberland durch die Verdichtung auf einen Halbstundentakt am Wochenende und an den Bodensee durch die Verlängerung von Bahnsteigen. Trotzdem reichen die Kapazitäten teilweise immer noch nicht, da auch das Deutschlandticket zu hohen Nachfragen führt und Minister Bernreiter zu Recht eine Verdopplung der Fahrgastzahlen von 2019 bis 2030 erwartet (PRO BAHN Post März 2023).

Im Ausflugsverkehr ist die Bereitstellung zusätzlicher Kapazitäten grundsätzlich einfacher als in der HVZ. So stehen zum Beispiel die Trassen und Fahrzeuge von HVZ-Zügen und teilweise Güterzügen zur Verfügung. Selbst von München ins Oberland gibt es am Wochenende vier Trassen pro Stunde und Richtung. Bei zusätzlichen Radl- und Ausflugszügen kann zudem im Ausnahmefall auf die Barrierefreiheit verzichtet werden, sofern die Taktzüge barrierefrei sind. Unsere Nachbarn nutzen diese Möglichkeiten bereits recht intensiv. Baden-Württemberg bestellt zum Beispiel bei privaten Anbietern mehrere zusätzliche Radlzüge mit gebrauchten Fahrzeugen, unter anderem klassischen Gepäckwagen (ca. 70 Radl-Plätze). Eine Besonderheit ist der Radzug von České Budějovice (Budweis) nach Nové Údolí mit zwei VT628 (oder zwei RegioSprintern) und dazwischen zwei für den Radtransport umgebauten gedeckten Güterwagen jeweils mit Ladeschaffner und insgesamt über 120 Radl-Plätzen. Mit guten Ideen, etwas Improvisation und vergleichsweise wenig Geld ließen sich damit auch in Bayern zurückbleibende Radler weitgehend vermeiden.

Andreas Schulz

Skurrilitäten einer Bahnfahrt

Ich pendle seit 1998 regelmäßig mit Bus und Bahn nach München. Das ist lange genug, um zu glauben, man hätte bereits alles erlebt. Aber weit gefehlt: Der „Rote Riese“ (Deutsche Bahn) ist immer für eine Überraschung gut – leider nur selten für eine gute.

Man stelle sich einen Freitagnachmittag am Münchner Hauptbahnhof vor: Es sind gut 30 Grad – kommt im Sommer schon mal vor. Ausnahmsweise steht der Zug bereits am Bahnsteig bereit. Dass die Klimaanlage nicht funktioniert, daran habe ich mich nach über zwei Jahrzehnten Pendler-Dasein natürlich längst gewöhnt. Doch als ich einsteige, fühlt es sich an, als würde im Inneren noch volle

Pulle geheizt. Ich bin bei Weitem nicht der Einzige, dem die Hitze zu schaffen macht, denn kurz darauf folgt eine Durchsage: „Unserem Zug ist es zu warm.“

Die Anweisung des Personals: Der Zug wird nun vollständig ausgeschaltet, um abzukühlen. Die Fahrgäste dürften entweder sitzen bleiben oder aussteigen. Sobald es Neuigkeiten gäbe, würde man uns informieren. Eine nicht unerhebliche Anzahl an Reisenden entscheidet sich für den Ausstieg – manche mit ihrem Gepäck, manche ohne.

Und dann geschieht das Unfassbare: Ohne jede Vorwarnung, ohne eine weitere Durchsage, setzt sich der Zug aus heiterem Himmel in Bewegung. Die Szene am Bahnsteig war chaotisch: Reisende standen draußen, während sich ihr gesamtes Gepäck noch im abfahrenden Zug befand. Die Stimmung unter den Zurückgelassenen war, gelinde gesagt, „not amused“.

Natürlich ist es primär eine Sache des Herstellers, warum ein Zug bei 30 Grad den Geist aufgibt. Aber dass die DB es nicht schafft, trotz expliziter Zusicherung die Leute am Bahnsteig über die plötzliche Abfahrt zu informieren, das ist selbst für DB-Verhältnisse ein starkes Stück.

Robert Huber

Termine anderer Veranstalter

So. 02.08. So. 09.08., So. 16.08., So. 23.08. und So. 30.08.; 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 unter <https://chiemgauer-lokalbahn.com>.

So. 02.08. und So. 09.08.; Augsburg (vsl. 9:32 Uhr ab Hbf. und 15:30 ab Bahnpark, 15:50 ab Hbf.) / Utting (vsl. 11:28 Uhr); **Dampfzugfahrten**. Informationen und Buchung: <https://www.ammersee-dampfbahn.de/>.

Mi. 05.08. 18:00 Uhr (eventuell geänderten Treffpunkt beachten); Freilassing, Restaurant Pizzeria Annabella, Münchener Str. 32; **Verkehrsforum Berchtesgadener Land und Rupertiwinkel**. Weitere Informationen: <https://verkehrsforum-bgl.de/> unter „News“.

Fr. 18.09. 9–17 Uhr, Mühldorf, Bahnhofplatz 1, am InfoCenter der ABS 38 ; **Fachmesse für Lärmschutz und Bahntechnik zum Anfassen**. Weitere Informationen: <https://tag-der-schiene.de/event/fachmesse-mit-laermschutz-und-bahntechnik-zum-anfassen/>.

Bitte beachten Sie den Hinweis auf die Fachmesse für Lärmschutz und Bahntechnik in Mühldorf im September. Weitere Veranstaltungen zum Tag der Schiene siehe <https://tag-der-schiene.de/events/?bundesland=Bayern>.

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. 05.08. 19 Uhr; Videokonferenz (Präsenzoption in der Geschäftsstelle in München entfällt); **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

Mi. 19.08. 19 Uhr; München, Geschäftsstelle/Videokonferenz (Achtung, Präsenzoption in der Geschäftsstelle in München noch nicht gesichert); **PRO BAHN Treff Oberbayern**; Info und Einwahldaten: oberbayern@pro-bahn.de

Mi. 26.08. ab 19 Uhr; München, Restaurant „Il Castagno“, Grasserstraße 10 (direkt an der Hackerbrücke); **Stammtisch**.

Do. 27.08. ab 19 Uhr; Tutzing, Gaststätte Tutzinger Keller, Schönmoosweg 5; **Treffen der Regionalgruppe Oberland**; Info: Norbert Moy (n.moy@bayern.pro-bahn.de)

Mi. 02.09. 19 Uhr; München, Geschäftsstelle/Videokonferenz; **PRO BAHN Treff Oberbayern**; Info und Einwahldaten: oberbayern@pro-bahn.de

Fr. 04.09. 19 Uhr; Videokonferenz; **PRO BAHN Treff Region München**, Info und Einwahldaten: muenchen@pro-bahn.de

• 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 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.