

PRO BAHN *Post*

Rundbrief von PRO BAHN Oberbayern

September 2026



Trotz zahlreicher Sanierungsmaßnahmen in den vergangenen Jahren gibt es im Bereich der Werdenfelsbahn immer noch zahlreiche Langsamfahrstellen und ständig neue Schadstellen, die zu kurzfristigen Betriebseinstellungen führen. PRO BAHN fordert deshalb die Bereitstellung einer ständigen Einsatzreserve aus Bussen, um bei Ausfällen die Fahrgäste trotzdem schnell und zuverlässig an ihr Ziel zu bringen. Bild Werdenfelsbahn bei Weilheim: Norbert Moy.

-
- Kurznachrichten – *Seite 2*
 - PRO BAHN fordert Einsatzreserven – *Seite 4*
 - Zweiten U-Bahn-Betriebshof für München schnell bauen – *Seite 6*
 - Besichtigung U-Bahnhöfe Goetheplatz und Poccistraße – *Seite 7*
 - Fachmesse Lärmschutz und Bahntechnik in Mühl Dorf – *Seite 9*
 - Wanderung Wasserburger Altstadtbahn – *Seite 10*

Kurznachrichten

Terminhinweis: Mitgliederversammlung PRO BAHN Bayern am 24. Oktober

Die diesjährige Mitgliederversammlung des PRO BAHN Landesverband Bayern findet am 24. Oktober in Memmingen im Hotel „Weißes Ross“ statt. Wie üblich gibt es an Vormittag ab 11:30 Uhr einen Gastvortrag. Arno Beugel und Winfried Karg von Arverio Bayern berichten zum Thema „Fünf Jahre Betrieb der Strecke München–Memmingen–Lindau“. Auf der eigentlichen Mitgliederversammlung nach der Mittagspause steht unter anderem die Neuwahl der Delegierten zum Bundesverbandstag auf der Tagesordnung. Die Einladung mit der vollständigen Tagesordnung wird den Mitgliedern von PRO BAHN Bayern Mitte September zugeschickt.

Tag der Schiene 18. bis 20. September 2026

Der seit 2022 jährlich von der Allianz pro Schiene koordinierte „Tag der Schiene“ findet in diesem Jahr vom 18. bis 20. September statt, mit zahlreichen Besichtigungsmöglichkeiten, Sonderfahrten, Vorträgen, Bahnhofsfesten, aber auch mit Informationen über Berufe rund um die Bahn. Auf eine Veranstaltung in Mühlendorf wird in diesem Heft auf Seite 9 hingewiesen. Alle Veranstaltungen in Bayern sind unter <https://tag-der-schiene.de/events/?bundesland=Bayern> zu finden.

Brenner-Basistunnel: Tunneldurchschlag und Tag des offenen Tunnels

Ende Juli konnte in Tirol der Durchschlag der Hauptröhren für den Brenner-Basistunnel (BBT) gefeiert werden <https://www.merkur.de/-94418744.html>. Vielleicht lohnt sich ja auch deshalb die längere Reise zum Tag des offenen Tunnels beim BBT, der dieses Jahr am 26. September bei Franzensfeste auf der BBT-Baustelle „Eisackunterquerung“ stattfindet (kostenloser Shuttle-Service ab Bahnhof Franzensfeste). Eine Anmeldung ist erforderlich und unter <https://www.bbt-se.com/tag-des-offenen-tunnels/> möglich.

Veranstaltung „Hält DB InfraGO das Gemeinwohlversprechen?“

Die Verbände „Die Güterbahnen“ und „Mofair“ veranstalten gemeinsam mit dem Fahrgastverband PRO BAHN am 9. September in Berlin eine Veranstaltung „Mission Gemeinwohl: Hält die DB InfraGO ihre Versprechen?“. Für eine Begrüßungsrede ist der Bundesverkehrsminister angefragt. Das Eingangsstatement hält Dr. Lukas Iffländer von PRO BAHN. In den Podiumsdiskussionen sind Politiker, Bahnunternehmen, Gewerkschaften und Verbände vertreten. Zum Thema „Netz- und Korridorsanierung“ diskutiert unter anderem Marco Kragulji von PRO BAHN Bayern. Die beiden anderen Diskussionspanels widmen sich den Themen „Trassenpreissystem“ sowie „Kapazitätsverteilung und Wettbewerb“. Weitere Informationen und die Möglichkeit zur Anmeldung gibt es unter <https://kurzlinks.de/43p3>.

Änderungen beim Fahrplan München–Mühldorf

Wegen mehrerer Langsamfahrstellen kann der Fahrplan auf der Bahnstrecke München–Mühldorf nicht eingehalten werden. Ab 14. September gilt daher ein neuer Fahrplan mit mehr Zeitreserven (<https://kurzlinks.de/qvrg>). Die Regionalbahnzüge sowie die Expressverbindungen Richtung Mühldorf starten dann in München Ost bis zu 20 Minuten früher. In der Gegenrichtung kommen die Züge bis zu 15 Minuten später am Ostbahnhof an. Allerdings starten morgens die ersten Züge früher in Mühldorf, um die gewohnten Ankunftszeiten in München sicherzustellen und damit auch die ersten Anschlusszüge aus Simbach und Burg hausen nach Mühldorf.

Bahnbaustelle Paartalbahn

Erst hat die DB die Bauarbeiten zwischen Augsburg und Dasing an der Paartalbahn viel zu spät angekündigt, zudem waren mit Beginn der Baustelle nicht alle Fahrplandaten des Ersatzfahrplans korrekt. Der Ärger in der Region wird sich jetzt fortsetzen, da die Bauarbeiten nicht wie angekündigt Mitte September beendet werden können, sondern sich bis in den November hinein fortsetzen sollen (<https://kurzlinks.de/iwb1>).

Aktuelle Entwicklungen Bahn in Bayern

Ein paar interessante Daten zur Bahn in Bayern enthält die Antwort der Bundesregierung auf eine parlamentarische Anfrage (<https://dserver.bundestag.de/btd/21/075/2107548.pdf>). Neben der Entwicklung bei DB-Reisezentren und DB-Fahrkartenagenturen sind unter anderem die Veränderungen bei den Langsamfahrstellen aufgeführt. Eine weitere Tabelle lässt den Rückstau bei Sanierungsmaßnahmen erkennen, und im Anhang sind gelungene und gescheiterte Neu- und Wiedereröffnungen von Verkehrsstationen aufgeführt.

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

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.

Störungen und Ausfälle nehmen überhand

PRO BAHN fordert Einsatzreserven

Bereits 2022 hatte die Deutsche Bahn nach den massiven Infrastrukturproblemen im Werdenfelsnetz ein umfangreiches Sanierungsprogramm angekündigt. Für das Werdenfelsnetz, in das 100 Millionen Euro fließen sollten, war die Sanierung für den Zeitraum von Juni 2023 bis November 2025 vorgesehen. Im August 2026 fällt die Bilanz ernüchternd aus: Zwischen München und Mittenwald weist das Verzeichnis der Langsamfahrstellen allein neun Langsamfahrstellen aus, davon zwei mit lediglich 20 km/h. Die Strecke Murnau–Oberammergau ist seit Wochen komplett gesperrt. Und auf der Ammerseebahn, die 2024 und 2025 bereits über lange Zeiträume wegen Oberbausanierungen gesperrt war, besteht seit Juni 2026 erneut eine 400 Meter lange Langsamfahrstelle mit 40 km/h.

Neue Schadstellen sind zudem immer wieder mit kurzfristigen Betriebseinstellungen verbunden, wie Anfang August beispielsweise zwischen Eschenlohe und Oberau. Hunderte Fahrgäste saßen an den Bahnhöfen fest. Als Ersatz standen zunächst lediglich Großraumtaxis zur Verfügung, die der Zahl der gestrandeten Fahrgäste nicht annähernd gewachsen waren. Was dann geschah, zeigt exemplarisch ein grundsätzliches Problem im Störungsmanagement: Garmisch-Partenkirchens Bürgermeister Daniel Schimmer entdeckte am Bahnhof einen RVO-Bus auf Betriebsfahrt, sprach dessen Fahrer an, und konnte so die Bereitstellung von zwei Bussen für die gestrandeten Fahrgäste organisieren (<https://www.merkur.de/-94430632.html>

Der Vorfall zeigt: Es mangelt nicht in jedem Fall ausschließlich an verfügbaren Fahrzeugen. Es fehlen offenbar auch Organisationsstrukturen, mit denen vorhandene Kapazitäten bei einer plötzlich eintretenden Störung schnell abgefragt und eingesetzt werden können. Dass erst ein Bürgermeister vor Ort einen Busfahrer ansprechen muss, damit Hunderte gestrandete Bahnkunden weiterbefördert werden können, kann kein tragfähiges Störungsmanagement sein.

Für die Fahrgäste sind Anschlussversäumnisse, kurzfristige Fahrplanänderungen und lange Wartezeiten inzwischen zum Alltag geworden. Allein mit Kritik an der Deutschen Bahn ist ihnen allerdings wenig geholfen. Die grundlegenden Infrastrukturprobleme werden sich auch bei erheblich höheren Investitionen nicht kurzfristig beseitigen lassen. Umso wichtiger ist es, die Auswirkungen von Störungen und Sperrungen auf die Fahrgäste besser abzufedern.

Besonders deutlich zeigt sich das Problem derzeit auf der Pfaffenwinkelbahn. Wegen der Dammsanierung zwischen Weilheim und Peißenberg besteht auf diesem Streckenabschnitt sechs Monate lang Schienenersatzverkehr. Fahrgäste berichten PRO BAHN von ausgefallenen Ersatzbussen und Zügen sowie von Anschlussverlusten zwischen Bus und Bahn.

Auch auf dem weiterhin mit Zügen befahrenen Abschnitt Peißenberg–Schongau ist die Infrastruktur alles andere als intakt. Mittlerweile bestehen dort fünf Langsamfahrstellen aufgrund von Oberbaumängeln. Auf insgesamt 4,4 Kilometern darf nur noch mit 20 bis 40 km/h gefahren werden. Angesichts dieser Situation haben Fahrgäste bereits vorgeschlagen, während der Sperrung zwischen Weilheim und Peißenberg den Schienenersatzverkehr durchgehend bis Schongau fahren zu lassen. Damit könnte zumindest der zusätzliche und störungsanfällige Umstieg in Peißenberg entfallen.

PRO BAHN hatte deshalb vorgeschlagen, während der Sperrung Weilheim–Peißenberg gleichzeitig den Abschnitt Peißenberg–Schongau zu sanieren. DB InfraGO hat dies abgelehnt. Die notwendigen Dammsanierungen seien sehr kostspielig und erforderten einen mehrjährigen Planungs- und Genehmigungsvorlauf; derzeit bestehe deshalb kein Baurecht. Die Fahrgäste der Pfaffenwinkelbahn müssen also auch künftig mit baubedingten Sperrungen rechnen.

Wenn sich Störungen und kurzfristige Sperrungen nicht verhindern lassen, muss zumindest sichergestellt werden, dass die Fahrgäste zuverlässig weiterbefördert werden. PRO BAHN fordert deshalb eine ständig verfügbare Einsatzreserve aus Bussen und Fahrpersonal. Sie könnte bei kurzfristigen Streckensperrungen oder größeren Betriebsstörungen eingesetzt werden, statt erst dann mit der Suche nach verfügbaren Bussen, Taxen und Fahrern zu beginnen, wenn bereits Hunderte Fahrgäste an den Bahnhöfen warten.

Denkbar wäre, dass die Bayerische Eisenbahngesellschaft (BEG) als Bestellerin des Regionalverkehrs ein solches System zentral organisiert oder ausschreibt. Dabei müsste es nicht darum gehen, einen großen eigenen Buspool vorzuhalten. Möglich wären beispielsweise regional verteilte, vertraglich gesicherte Reserven bei Busunternehmen, auf die bei Störungen über eine zentrale Disposition kurzfristig zurückgegriffen werden kann. Wie ein solches Modell im Einzelnen ausgestaltet wird, ist letztlich Aufgabe der zuständigen Fachleute. Entscheidend aus Fahrgastsicht ist das Ergebnis: Im Störfall müssen ausreichend Fahrzeuge und Fahrer schnell verfügbar sein.

Zur Finanzierung könnten nach Auffassung von PRO BAHN auch die von der BEG einbehaltenen Pönalen herangezogen werden. Diese Mittel entstehen, wenn Verkehrsunternehmen die in ihren Verkehrsverträgen vereinbarte Leistung oder Qualität nicht erreichen. Bereits heute sieht der bayerische Staatshaushalt vor, einbehaltene Pönalen vorrangig wieder zur Verbesserung von Pünktlichkeit und Qualität des Schienenpersonennahverkehrs einzusetzen. Aus den Mitteln können dabei auch nichtinvestive Maßnahmen gefördert werden. Dass dabei durchaus erhebliche Beträge zusammenkommen, zeigt das Beispiel der Bayerischen Regiobahn: Nach eigenen Angaben musste die BRB allein für das Jahr 2024 rund 800.000 Euro an – zu großem Anteil infrastrukturbedingten – Pönalen für Verspätungen auf der Pfaffenwinkel- und Ammerseebahn an die BEG zahlen.

PRO BAHN schlägt vor, solche Mittel zumindest teilweise für regional verfügbare Einsatzreserven einzusetzen. Geld, das wegen mangelhafter Betriebsqualität einbehalten wird, käme damit unmittelbar den Fahrgästen in den betroffenen Netzen zugute. Statt bei der nächsten größeren Störung stundenlang auf einen improvisierten Ersatzverkehr zu warten, könnten damit beispielsweise vertraglich gesicherte Bus- und Fahrerreserven finanziert werden. Ob und in welcher Form Pönalemittel dafür eingesetzt werden können, müsste der Freistaat Bayern prüfen. Die grundsätzliche Zielrichtung passt jedenfalls zum vorgesehenen Verwendungszweck: Pönalemittel sollen wieder der Verbesserung von Pünktlichkeit und Qualität im SPNV zugutekommen.

Bislang findet die Forderung nach solchen Einsatzreserven beim Bayerischen Verkehrsministerium wenig Resonanz. Auch einem weiteren Vorschlag von PRO BAHN, Schongau und Peiting während der langen Sperrung über die Fuchstalbahn und einen Behelfsbahnsteig in Schongau an den Schienenverkehr Richtung Kaufering anzubinden, wollte sich das Ministerium bislang nicht anschließen. Eine solche Lösung könnte zwar keine kurzfristige Einsatzreserve ersetzen, sie zeigt aber, dass bei länger dauernden Sperrungen auch ungewöhnliche Alternativen geprüft werden sollten, um die Folgen für die Fahrgäste zu begrenzen.

Dabei geht es PRO BAHN nicht darum, sämtliche Infrastrukturprobleme mit zusätzlichen Bussen zu lösen. Notwendig ist vielmehr ein gemeinsames Störungs- und Ersatzkonzept von Freistaat, Verkehrsunternehmen, Infrastrukturbetreibern und Busunternehmen. Dazu gehören vorher vereinbarte Abläufe ebenso wie tatsächlich verfügbare Fahrzeuge und Fahrer. Der Freistaat ist als Aufgabenträger für den Schienenpersonennahverkehr besonders gefordert, eine verlässliche Beförderung der Fahrgäste auch bei Störungen und Baustellen sicherzustellen.

Wer mehr Menschen für die Bahn gewinnen will, darf das Betriebsrisiko nicht bei den Fahrgästen abladen. Gerade in einem zunehmend störungsanfälligen Netz müssen Reserven bei Fahrzeugen und Personal vorgehalten werden – auch wenn sie im störungsfreien Betrieb Geld kosten. Resilienz gibt es nicht zum Nulltarif!

Norbert Moy

Zweiten U-Bahn-Betriebshof für München schnell bauen

Der Fahrgastverband PRO BAHN fordert die Stadt München und Stadtwerke auf, den zweiten U-Bahn-Betriebshof in Neuperlach so schnell wie möglich zu bauen, wobei der zweigleisige Ausbau der S-Bahn sowie eine mögliche spätere Verlängerung der U-Bahn Richtung Ottobrunn zu berücksichtigen sind. PRO BAHN weist in einer Pressemitteilung auf die schwerwiegenden Folgen einer weiteren Verzögerung des Baus hin. Eine erneute Diskussion des Standort würde dazu

führen, dass der Betriebshof noch später realisiert wird, und Schaden im gesamten Münchner ÖPNV-System anrichten.

Das Fehlen des zweiten Betriebshofs ist für die Fahrgäste schon heute oft spürbar. Der bestehende Betriebshof ist überlastet, deshalb fallen immer wieder Züge aus. Die Alternative zum zweiten Betriebshof wäre nicht nur der sofortige Stopp des kompletten U-Bahn-Ausbaus inklusive der U-Bahn Richtung Freiham und der U9, sondern auch ein dauerhaft schlechteres Angebot tagsüber, das sich mit der Inbetriebnahme der U-Bahn nach Pasing nochmals verschärfen würde.

Die Fakten zum zweiten U-Bahn-Betriebshof liegen bereits seit Jahren auf dem Tisch (<https://www.mvg.de/projekte/u-bahn/ubh2.html>). Es ist immer wichtig, dass die Argumente für und gegen die verschiedenen Varianten ernst genommen, bewertet und am Ende abgewogen werden. Dies ist für die Standortwahl des zweiten U-Bahn-Betriebshofs in den Jahren 2021 und 2022 erfolgt. Damals wurden die Ergebnisse der frühzeitigen Beteiligung der Öffentlichkeit dem Stadtrat vorgestellt und dieser hat die Abwägung vorgenommen. Dabei wurde der Standort Neuperlach bestätigt, gleichzeitig aber den Stadtwerken aufgegeben, den Ausbau der S-Bahn mit Erhalt der guten Umsteigemöglichkeiten zu berücksichtigen.

Dies zeigt auch, dass die Stadtratsbeschlüsse zum Flächennutzungsplan in 2021 und zum Grundsatzbeschluss Abstellanlagen Mitte 2022 keine Automatismen waren, sondern dass sich der Stadtrat konkret mit den Vor- und Nachteilen beschäftigt hat. In den damaligen Unterlagen sind auch viele der Argumente gegen den Standort aufgeführt, geprüft und abgewogen worden, die derzeit gerade wieder hervorgeholt werden. Auch die Nutzung eines Standorts an einer eventuell verlängerten U5 Richtung Ottobrunn wurde damals geprüft; die Gründe, die damals dagegen gesprochen haben, sind unverändert zutreffend.

PRO BAHN fordert daher die Stadt München auf, an ihrer Beschlusslage festzuhalten und den zügigen Bau des zweiten U-Bahn-Betriebshofes in Neuperlach voranzutreiben. Die Alternative wäre nicht nur der Stopp aller laufenden U-Bahn-Planungen, sondern auch schmerzliche Taktausdünnungen bei der U-Bahn. Das kann niemand ernsthaft wollen.

Andreas Frank

Besichtigung der U-Bahnhöfe Goetheplatz und Poccistraße während der Sanierung

Am 19. August 2026 konnten 20 Teilnehmer unter der fachkundigen Leitung der beiden Projektleiter die Baustellen der U-Bahnhöfe Goetheplatz und Poccistraße, die derzeit saniert werden, besichtigen.

Die Besichtigung begann am U-Bahnhof Goetheplatz. In der derzeitigen Bau-phase wird die südöstliche Hintergleiswand und die Decke südöstlich der Säulen behandelt. Auf der nordwestlichen Seite war noch die alte Beleuchtung vorhanden. Der Bahnsteig ist auch zwischen den Säulen und nordwestlich der Säulen Baustellenbereich. Das nordwestliche Gleis wird zum Wenden von U-Bahnen genutzt, die aus Richtung Sendlinger Tor kommen.

Ein Problem ist im U-Bahnhof Goetheplatz die zu geringe Betonüberdeckung. Auch ohne Eintrag von Streusalz durch Straßenfahrzeuge kommt es durch das CO₂ aus der Luft zur Korrosion der Bewehrung im Stahlbeton bei zu geringer Betonüberdeckung. An den Hintergleiswänden und der Decke wird die bestehende Betonoberfläche aufgeraut und dann Spritzmörtel aufgetragen. Dadurch sollen ca. 3 cm zusätzliche Überdeckung über der Bewehrung entstehen, um deren Korrosion zu beenden. Es fällt ein Teil des Spritzmörtels ab und kann nicht wiederverwendet werden, so dass die abgefallene Menge über die Oberfläche abtransportiert wird. Bei einem Teil der Unterzugsträger an der Decke war die Bewehrung direkt erkennbar, ähnlich wie auf dem Pressefoto <https://kurzlinks.de/uv83> in der MVG-Pressemitteilung <https://www.mvg.de/mvg/presse/pressemeldungen/2026-08-12-update-gopc>.

Bei dem Verfahren entsteht auch Staub in der Luft, der bereits mehrmals die Brandmeldeanlage von U-Bahnen auslöste. Es wurde festgestellt, dass noch mehr Staub entsteht, wenn der Unterzug auch mit Spritzmörtel behandelt wird. Deswegen wurde für den Unterzug auf Verschalung gewechselt.

Die grünen Fliesen an den Säulen bleiben erhalten. Deshalb wurde für die Bau-phase ein Schutz um die Säulen angebracht. Da die Decke höher sein wird als früher, soll ein Abschluss oberhalb der Fliesen angebracht werden. Im südlichen Sperrengeschoss konnten wir eine Musterdecke um eine Säule besichtigen. Die Decke soll auch sicher gegen das Eindringen von Tauben sein. Im nördlichen Sperrengeschoss kann diese Decke nicht realisiert werden, da es sonst zu niedrig wird.

Für den U-Bahnhof Goetheplatz ist an einem Bahnsteigende eine Rauchschürze vorgesehen, die nicht durchsichtig wird, so dass man auf dem Weg zum U-Bahnsteig schlechter erkennen kann, ob ein Zug im U-Bahnhof ist.

Den Weg zum U-Bahnhof Poccistraße legten wir nicht an der Oberfläche auf der Lindwurmstraße zurück, sondern wir durften durch einen wegen der Baustelle nicht befahrenen Streckentunnel gehen.

Im 1978 eröffneten U-Bahnhof Poccistraße wurde erwähnt, dass dieser nachträglich bei laufendem U-Bahn-Betrieb eingebaut wurde. Das sei eine technische Meisterleistung gewesen. Es wurden jedoch Materialien mit Schadstoffen verwendet, nicht nur Asbest. Gebundener Asbest ist nicht gefährlich, solange er nicht freigesetzt wird, etwa durch Kratzen. Zur Entfernung der asbesthaltigen

Baumaterialien wird deshalb ein Bereich mit Folien abgegrenzt und dann ein Unterdruck erzeugt, so dass auch falls in eine Folie ein Loch kommt, kaum Asbest austreten sollte.

Für den U-Bahnhof Poccistraße sind Einhausungen an beiden Bahnsteigenden vor den Aufgängen vorgesehen. Die zusätzlichen Abstützungen werden mit einer Farbe versehen, die sich bei einem Brand ausdehnt. Dadurch soll der Stahl vor zu hohen Temperaturen geschützt werden und damit stabil bleiben.

Eine Fahrtreppe war in Betrieb und wir sind damit ins nördliche Sperrengeschoss gefahren. Auch dort waren Tauben ein Thema. Am Bahnsteig wären sie noch problematischer, da dort eine Vergrämung nicht möglich sei. Die bleihaltige Farbe der Tore wurde entfernt und es wurden die Brandschutztüren zu den Betriebsräumen ersetzt. Es waren bisher schon T30-Türen und die neuen Türen sind ebenfalls T30-Türen (T30 bedeutet, dass die Tür einem Feuer 30 Minuten lang standhält), jedoch mit Lippen zur Abdichtung.

Die Exkursion gab uns interessante Einblicke in das Baugeschehen an den zu sanierenden U-Bahnhöfen. Die Teilnehmer haben den Projektleitern zu danken für die Führung durch die Baustellen und für ihre Erläuterungen sowie Andreas Frank für die Organisation der Baustellenbesichtigung.

Thomas Groetschel

Fachmesse für Lärmschutz und Bahntechnik zum Anfassen in Mühldorf

Wie kann moderne Bahninfrastruktur leistungsfähig, nachhaltig und gleichzeitig verträglich für Mensch und Umwelt gestaltet werden? Antworten auf diese Frage bietet die Fachmesse für Lärmschutz und Bahntechnik am Infocenter der ABS 38 in Mühldorf. Im Rahmen des bundesweiten Tags der Schiene 2026 erwartet die Besucherinnen und Besucher am 18. September 2026 von 9 bis 17 Uhr eine Plattform für Information, Austausch und Networking rund um die Zukunft der Schiene.

Die Veranstaltung richtet sich sowohl an Fachleute aus der Bahn- und Infrastrukturbranche, Mitarbeitende der Deutschen Bahn, Planungs- und Ingenieurbüros, Behörden und Forschungseinrichtungen als auch an interessierte Bürgerinnen und Bürger, die die Welt der Schiene näher kennenlernen möchten. Der Eintritt ist frei. Weitere Informationen zur Veranstaltung gibt es unter <https://kurzlinks.de/td4x>.

Geboten wird Technik zum Anfassen – innovative Produkte, moderne Bahntechnik und aktuelle Lösungen aus der Praxis und fachlicher Austausch mit Expertinnen und Experten aus Bahnbranche, Industrie und Planung. Die Messe soll

die Möglichkeit für persönliche Gespräche mit Unternehmen, Fachleuten und Projektverantwortlichen bieten sowie für Networking-Möglichkeiten für Fachpublikum, Branchenvertreter und Interessierte.

Vor allem gibt es spannende Einblicke in die Themen Lärmschutz, Schieneninfrastruktur und Bahntechnik und außerdem Informationen aus erster Hand zum Ausbau der Strecke München–Mühldorf–Freilassing/Burghausen/Simbach.

Parallel zur Fachmesse ist auch das Infocenter der ABS 38 geöffnet, wo Projektbeteiligte über Planung, Bau und Technik dieses bedeutenden Infrastrukturprojektes informieren und für Fragen und Gespräche zur Verfügung stehen.

Wilhelm Mack

Geschichtliche Wanderungen am Tag des Denkmals am 13. September

Wasserburger Altstadtbahn und historisches Bahnstromkraftwerk Kammerl

Zum alljährlichen Tag des offenen Denkmals, in diesem Jahr am 13. September, öffnen zahlreiche Denkmäler ihre Pforten. Teilweise werden jedoch auch Wanderungen und Spaziergänge mit historischem Bezug angeboten.

Dies nimmt die PRO BAHN Ortsgruppe Wasserburg zum Anlass für eine geführte Wanderung entlang der Wasserburger Altstadtbahn, die von 1902 bis 1987 den Bahnhof Reitmehring mit der Wasserburger Altstadt verbunden hat. Nach dem Dammrutsch im Jahr 1987 wurde die einst für die Altstadt so wichtige Verkehrsachse jedoch unpassierbar. Bei einer geführten Wanderung vom Reitmehring Bahnhof in die Wasserburger Altstadt beleuchtet der Sprecher der PRO BAHN Ortsgruppe Wasserburg, Rainer Kurzmeier, die Geschichte dieser Nebenbahn. Er berichtet vom früheren Betrieb bis zur Unterbrechung der Strecke und erklärt, welche Bedeutung ihr für die Stadt Wasserburg zukam. Zudem thematisiert er den rechtlichen Kampf um die Reaktivierung, der bis vor das Bundesverwaltungsgericht führte und wirft einen Blick auf die Zukunftschancen der Wasserburger Altstadtbahn. Die Wanderung beginnt um 10 Uhr am Bahnhof Wasserburg (Reitmehring, Bahnhofsvorplatz) und dauert 2,5 Stunden. Weitere Informationen bei Rainer Kurzmeier (rainer@blumen-kurzmeier.de).

Bei den etwa einstündigen Rundgängen unter dem Motto „Der Weg des Wassers“ werden die Kanalbauten rund um das historische Bahnwasserkraftwerk Kammerl (Kammerl 1, 82442 Saulgrub) erläutert. Die Führung folgt dem historischen Wasserweg des Bahnwasserkraftwerks Kammerl und erzählt seine Entwicklung seit Beginn des 20. Jahrhunderts. Sie zeigt, wie Kanal und Wasserschloss Teil eines frühen Energie- und Verkehrsnetzes wurden und welche Bedeutung das Kraftwerk für die Elektrifizierung der Bahnstrecke Murnau–Oberammergau und

die Region hatte. Es werden Führungen um 12 und 14 Uhr angeboten. Natürlich hat auch die Maschinenhalle des historischen Kraftwerks von 11 bis 16 Uhr geöffnet, wo es stündlich fachkundige Führungen gibt (letzte Führung 15 Uhr). Weiter Informationen bei Maria Filser, (maria.filser@historisches-bahnwasserkraftwerk-kammerl.de) und <https://kurzlinks.de/11gp>.

Renate Forkel

Termine anderer Veranstalter

So. 06.09. So. 13.09., So. 20.09. und So. 27.09.; 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. Zusätzliche Fahrten zum Rosenheimer Herbstfest** am Sa. 29.08., Sa. 05.09. und Sa.12.09.2026 (Obing ab 16:15 Uhr, Rückfahrt 23:40 Uhr). Info unter <https://chiemgauer-lokalbahn.com>.

Mi. 09.09. 19:00 Uhr; Schongau, Restaurant „Olympia“ (Nebenzimmer), Christophstr. 43; **Arbeitskreis Fuchstalbahn**. Weitere Informationen: <https://www.uip-online.de/arbeitskreis-fuchstalbahn/>.

So. 13.09. 11–16 Uhr; Saulgrub, Bahn-Wasserkraftwerk Kammerl; **Führungen durch die Maschinenhalle**, letzte Führung 15 Uhr; 12 Uhr und 14 Uhr **Führungen am historischen Wasserweg**. Info: <https://www.tag-des-offenen-denkmals.de/programm/suche/ort/Saulgrub>, info@historisches-bahnwasserkraftwerk-kammerl.de

Fr. 18.09. bis So. 20.09.; Verschiedene Veranstaltungsorte und Veranstalter; **Tag der Schiene**; Info: <https://www.tag-der-schiene.de/>.

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/>.

Sa. 26.09. 9–17 Uhr, Franzensfeste, ehem. Baustelle H71 Eisackunterquerung; **Tag des offenen Tunnels** beim Brenner-Basistunnel; Anmeldung erforderlich. Info und Anmeldung: <https://www.bbt-se.com/>

Mi. 07.10. 18:00 Uhr; Freilassing, Restaurant Pizzeria Annabella, Münchener Str. 32; **Verkehrsforum Berchtesgadener Land und Rupertiwinkel**. Weitere Informationen: <https://verkehrsforum-bgl.de/> unter „News“.

- Auf der Granitbahn Passau–Hauzenberg wird der Tag der Schiene am Samstag, dem 19. September mit Pendelfahrten und einer Fahrzeugausstellung in Passau-Lindau gefeiert (<https://kurzlinks.de/3s6i>).

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. 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

Mi. 09.09. 12–17:30 Uhr; Berlin, Restaurant Reinhard Bär, Am Hamburger Bahnhof 4; **Podiumsdiskussion** „Mission Gemeinwohl: Hält die DB InfraGO ihre Versprechen?“, Info und Anmeldung: <https://kurzlinks.de/43p3>.

So. 13.09. 10 Uhr; Wasserburg Bahnhof (Reitmehring), Bahnhofsvorplatz; **Wanderung entlang der Wasserburger Altstadtbahn**, Dauer ca. 2,5 Stunden; Info: PRO BAHN Ortsgruppe Wasserburg, Rainer Kurzmeier, rainer@blumen-kurzmeier.de, Tel. 0179-6959116.

Mi. 16.09. 19 Uhr; München, Geschäftsstelle/Videokonferenz; **PRO BAHN Treff Oberbayern**; Info und Einwahldaten: oberbayern@pro-bahn.de

Do. 24.09. ab 19 Uhr; Weilheim, Gaststätte Bella Italia, Karl-Böhaimb-Straße 29 (Ecke Kaltenmoserstr.); **Treffen der Regionalgruppe Oberland**; Info: Norbert Moy (n.moy@bayern.pro-bahn.de)

Mo.28.09. 19:30 Uhr; Videokonferenz; **PRO BAHN Treff Schwaben**: Vortrag von J. Ziemer, BEG, Leiter Abt. Qualität; „Fahrgasterfahrung in Zahlen – die Qualitätsmessungen der BEG“; Info: errol.yazgac@pro-bahn.de, https://www.pro-bahn.de/bayern/termin_zeigen.php?app=aus

Mi. 30.09. ab 19 Uhr; München, Gasthaus „Harlachinger Gartenstadt“, Naupliastraße 2 (geänderter Treffpunkt); **Stammtisch**.

Fr. 02.10. 19 Uhr; Videokonferenz; **PRO BAHN Treff Region München**, Info und Einwahldaten: muenchen@pro-bahn.de

Sa. 03.10. 13:30 Uhr (trotz Feiertag); 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 und Tel. 0171/4885149

Mi. 07.10. 19 Uhr; München, Geschäftsstelle/Videokonferenz; **PRO BAHN Treff Oberbayern**; Info und Einwahldaten: oberbayern@pro-bahn.de