

PRO BAHN *Post*

Rundbrief von PRO BAHN Oberbayern

Oktober 2026



Am 17. und 18. Oktober wird das 150-jährige Bestehen der Münchner Tram gefeiert, u.a. mit einem Fahrzeug-Korso. Das Bild zeigt den historischen J-Wagen bei einer Probefahrt neben einem R3-Wagen am Sendlinger Tor. Da die Tram erheblich leistungsfähiger als der Bus ist und zugleich deutlich kostengünstiger als die U-Bahn, sieht PRO BAHN auch in Zukunft ein großes Potential für die Tram. Bild: Frederik Buchleitner (<https://www.tramreport.de/>)

- Kurznachrichten – Seite 2
- 36. Mitgliederversammlung von PRO BAHN Bayern – Seite 4
- Straße und Schiene gleich behandeln – Seite 4
- Sanierung Wittelsbacherbrücke: Tram berücksichtigen – Seite 7
- 150 Jahre Tram in München – Seite 8
- Kein Platz mehr für den Nahverkehr – Seite 8
- Buch: Vom Dornröschenschlaf zur ABS 38 – Seite 10

Kurznachrichten

Münchner ÖPNV fit machen für Olympia

Nach der Entscheidung für München als deutsche Kandidatenstadt für die Olympischen Spiele in 2036, 2040 oder 2044 müssen in München die verkehrlichen Voraussetzungen geschaffen werden. Der Fahrgastverband PRO BAHN fordert, nicht zu warten, sondern jetzt mit den Planungen zu beginnen (<https://www.presseportal.de/pm/177328/6359847>). Priorität muss dabei bekommen, was wirklich nötig und realistischerweise auch rechtzeitig umsetzbar ist und was auch nach den Spielen einen Nutzen für die Bürger hat. Wenn bis zur ersten IOC-Vergabe 2029 keine konkreten Pläne vorliegen, würde München sicherlich seine Chancen verschlechtern. PRO BAHN setzt bei den Projekten auf die Empfehlungen der Münchner MCube-Studie (<https://kurzlinks.de/ivv4>) wie die U29-Spange, S-Bahn auf dem Nordring und die vorgeschlagene Olympia-Tram. Existierende Pläne für Verkehrsprojekte (Tram Y-Nord/Lerchenauer Feld, neue Betriebshöfe) sind zügig umzusetzen. Am Münchner Hauptbahnhof ist unbedingt der vielfach versprochene westliche Verbindungssteg zwischen den Bahnsteigen zu errichten, um die erhöhte Verkehrsmenge zu bewältigen.

Ausschreibung 2. Münchner S-Bahn-Vertrag

Die Bayerische Eisenbahngesellschaft (BEG) hat am 24. September die Ausschreibung für den zweiten Münchner S-Bahn-Vertrag veröffentlicht (<https://ted.europa.eu/de/notice/-/detail/657558-2026>). Die Laufzeit beginnt Ende 2034 und endet zwischen 2041 und 2044. Es sind zwei Betriebsstufen vorgesehen, wobei die zweite bei Eröffnung der zweiten Stammstrecke beginnt. Von der BEG gibt es eine Pressemitteilung (<https://kurzlinks.de/d56y>) sowie einen Steckbrief unter <https://beg.bahnland-bayern.de/de/wettbewerb/vergabeverfahren/2-muenchner-s-bahn-vertrag>.

Preiserhöhung beim MVV

PRO BAHN kritisiert die am 20. September bekanntgewordene MVV-Tarifierhöhung um 4,9 Prozent (<https://www.pro-bahn.de/muenchen/presse/20260920.html>). Dass alle Diskussionen dazu hinter verschlossenen Türen und maximal intransparent stattgefunden haben, zeigt einen deutlichen Fehler des heutigen MVV-Systems. Schlechteres Angebot, Baustellen und Störungen bei der S-Bahn, überfüllte Trams und Busse im städtischen Bereich und ein weiterhin schlechtes Angebot in den ländlichen Regionen bei gleichzeitiger Preiserhöhung entlarven die Sonntagsreden der Politik zur Verkehrswende.

Bahn fahren muss flexibel bleiben

DB-Chefin Palla hat neben der Verschiebung von Korridorsanierungen auch, ohne konkret zu werden, ein Konzept „Next Level ICE“ angekündigt. Beispielsweise in der Süddeutschen Zeitung wurde in dem Zusammenhang auf die

Reservierungspflicht in Frankreich und Italien hingewiesen. Der Fahrgastverband PRO BAHN lehnt eine Reservierungspflicht im deutschen Fernverkehr ab (<https://www.presseportal.de/pm/177328/6350943>). Die Probleme bei Anschlussverlusten oder Zugausfall und die Gefahr, im letzten Zug des Tages keinen Platz zu bekommen, würden bei einer Pflichtreservierung das Bahnfahren deutlich erschweren. PRO BAHN fordert stattdessen Verbesserungen beim Reservierungssystem, und dort, wo es eng wird, mehr Kapazität bei Fernzügen. Außerdem soll der Bund zu seiner Verantwortung (Artikel 87e GG) stehen, und mittels Gesetz ein Zerfleddern der Bahntarife und Fahrgastrechte verhindern.

Bayerischer Antrag zum Schienenfernverkehr im Bundesrat

Dass der Bund endlich seine Verantwortung für den Fernverkehr stärker wahrnehmen soll, meint nicht nur PRO BAHN, sondern ist inzwischen auch ein Anliegen des Freistaats Bayern, der einen entsprechenden Antrag im Bundesrat eingebracht hat (<https://dserver.bundestag.de/brd/2026/0417-26.pdf>). Ziel ist dabei, trotz zunehmenden Wettbewerbs Fernverkehr auch in der Fläche zu ermöglichen und die Trassen für Nahverkehrsleistungen zu erhalten. Zitat aus der Pressemitteilung: „Kein Wildwest beim Kampf um lukrative Trassen!“.

Keine Rückkehr zur Bahnsteigsperr!

Nach der Debatte um eine Reservierungspflicht im ICE gab es innerhalb einer Woche einen zweiten Vorstoß, den offenen Bahnbetrieb in Deutschland nach ausländischem Muster zu schließen. Bundesverkehrsminister Steffen Bilger hält es für sinnvoll, den Weg zum Gleis im Fernverkehr an eine gültige Fahrkarte zu knüpfen und begründet das mit Angriffen auf die Verkehrsinfrastruktur. Der Fahrgastverband PRO BAHN lehnt Zugangskontrollen zu den Bahnsteigen deutscher Bahnhöfe ab (<https://www.presseportal.de/pm/177328/6352709>). Eine Fahrkartenschleuse hält keinen Täter fern, sie hält Fahrgäste auf. Die Frage ist in Deutschland erst vor kurzem ausführlich geprüft und verworfen worden. Eine Neuauflage der Debatte ist unnötig.

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.

Samstag, 24. Oktober 2026

36. Mitgliederversammlung von PRO BAHN Bayern

Die diesjährige Mitgliederversammlung des PRO BAHN Landesverband Bayern findet am 24. Oktober in Memmingen im Hotel „Weisses Ross“ (Salzstraße 12, 87700 Memmingen) statt.

Beginn ist um 11:30 Uhr mit einem Gastvortrag. Arno Beugel und Winfried Karg von Arverio Bayern berichten zum Thema „Erfahrungen aus fünf Jahren Betrieb der Strecke München–Memmingen–Lindau“.

Im Zusammenhang mit der anschließenden Mittagspause bitte unbedingt beachten, dass eine Mittagsverpflegung nur mit der Anmeldung über <https://tinyurl.com/pbb1v2026> vor dem 9. Oktober sichergestellt werden kann.

Auf der eigentlichen Mitgliederversammlung nach der Mittagspause steht neben dem Bericht des Vorstands unter anderem die Neuwahl der Delegierten zum Bundesverbandstag auf der Tagesordnung. Neu ist hierbei, dass die Kandidatur als Delegierter vorab bis zum 18. Oktober in Schriftform erklärt werden muss, bevorzugt über das Formular unter <https://www.pro-bahn.de/by2026> (dabei ist die in der schriftlichen Einladung genannte PIN einzugeben), alternativ als E-Mail an delegiertenwahl@muenchen.pro-bahn.de oder per Brief an die Geschäftsstelle. Die vorherige Meldung ist notwendig, da die Stimmzettel gemäß der neuen Delegierten-Wahlordnung vorab erstellt werden müssen.

Die Einladung mit der vollständigen Tagesordnung wurde den Mitgliedern von PRO BAHN Bayern in der zweiten Septemberhälfte zugeschickt und kann auch unter www.pro-bahn.de/bayern/einladung.htm abgerufen werden.

Wegen der zahlreichen Baustellen – insbesondere auf den Bahnstrecken im Allgäu – empfiehlt es sich, die für die Anreise gewählte Bahnverbindung unbedingt am Vortag und am Morgen der Veranstaltung noch einmal zu prüfen.

Straße und Schiene gleich behandeln – Schieneninfrastruktur regionalisieren?

Nirgendwo in Deutschland wird die Ungleichbehandlung von Schiene und Straße so deutlich vor Augen geführt wie im Loisachtal zwischen Murnau und Garmisch: Hier ein milliardenteurer Ausbau der Bundesstraße 2 mit Tunneln, daneben eine eingleisige Bahnstrecke gespickt mit Langsamfahrstellen, die kaum mehr als einen Stundentakt zulässt. Selber Eigentümer, selbe Verkehrsbeziehung – aber zwei Welten beim Ausbaustandard.

Warum ist das so und könnte eine Regionalisierung der Verantwortlichkeiten

eine Lösung sein? Diese Frage stellt sich angesichts des Zustands vieler Bahnstrecken immer dringlicher. Ein Modell könnte die Bundesauftragsverwaltung bei den Bundesstraßen liefern.

Wer in Bayern eine Bundesstraße ausbaut, trifft auf eine klare Aufgabenverteilung: Die Straße gehört dem Bund und der Bund finanziert die wesentlichen Ausgaben. Planung und Umsetzung erfolgen aber durch die Straßenbauverwaltung des Freistaats. Art. 90 Grundgesetz bestimmt ausdrücklich, dass die Länder die Bundesstraßen des Fernverkehrs – mit Ausnahme der inzwischen vom Bund verwalteten Autobahnen – im Auftrag des Bundes verwalten.

Bei der Eisenbahn sieht es völlig anders aus. Eine Strecke wie München–Mittenwald gehört zur Infrastruktur der Eisenbahnen des Bundes. Für deren Ausbau und Erhalt trägt der Bund die Gewährleistungsverantwortung; Planung, Bau und Betrieb liegen aber bei den Eisenbahninfrastrukturunternehmen des Bundes, insbesondere bei DB InfraGO. Art. 87e Grundgesetz schreibt vor, dass die Eisenbahnen des Bundes als privatrechtlich organisierte Wirtschaftsunternehmen geführt werden. Soweit diese Unternehmen Schienenwege bauen, unterhalten und betreiben, müssen sie im Eigentum des Bundes stehen.

Das Ergebnis ist eine bemerkenswerte Asymmetrie: Für eine Bundesstraße kann Bayern mit seinen Staatlichen Bauämtern selbst Planungskapazitäten bereitstellen und Projekte im Auftrag des Bundes umsetzen. Bei einer Eisenbahnstrecke kann der Freistaat zwar Ausbauwünsche formulieren, sich an Planungen und Finanzierungen beteiligen und als Besteller des Schienenpersonennahverkehrs (SPNV) Anforderungen definieren. Er verfügt aber nicht über ein vergleichbares Instrument, um einen Ausbau einer DB-Strecke selbst in die Hand zu nehmen.

Seit der Bahnreform und der Regionalisierung des SPNV sind die Länder für die Bestellung des Schienenpersonennahverkehrs verantwortlich. Über die Infrastruktur, auf der dieses Angebot gefahren werden soll, verfügen sie jedoch nicht. Zwischen München und Garmisch würde der Freistaat einen Halbstundentakt bestellen – doch auf den Infrastrukturausbau hat er nur wenig Einfluss – ein massives strukturelles Problem.

Ein denkbares Modell wäre deshalb, das Modell der Bundesstraße auf die Schiene zu übertragen und Eigentum und Finanzierung beim Bund zu belassen, regionale Schieneninfrastruktur aber im Auftrag des Bundes durch die Länder planen und ausbauen zu lassen. Fernverkehrsstrecken, große Knoten, Hochgeschwindigkeitsstrecken und das überregionale Güterverkehrsnetz könnten weiterhin unmittelbar in Bundesverantwortung und bei DB InfraGO verbleiben.

Für überwiegend regional genutzte Strecken könnte dagegen eine andere Aufgabenverteilung gelten: Der Bund bleibt Eigentümer und finanziert. Das Land entscheidet im Rahmen bundesweit festgelegter Vorgaben über die regionale Infrastrukturplanung und übernimmt Planung und Projektsteuerung. DB InfraGO

bleibt Betreiber des Netzes.

Entscheidend wäre dabei die Trennung von Aufgaben- und Finanzierungsverantwortung. Regionalisierung darf nicht bedeuten, dass der Bund den Ländern marode Eisenbahnstrecken übergibt und sich anschließend aus deren Finanzierung zurückzieht. Ein vergleichbares Schienenmodell müsste daher mit einer dauerhaften und an die Kostenentwicklung angepassten Bundesfinanzierung verbunden werden.

Welche Gesetze müssten dazu geändert werden? An erster Stelle stünde Art. 87e Grundgesetz. Sein heutiger Absatz 1 schreibt für die Eisenbahnen des Bundes grundsätzlich eine bundeseigene Eisenbahnverkehrsverwaltung vor. Für ein echtes Bundesauftragsmodell könnte Art. 87e deshalb beispielsweise um eine Regelung ergänzt werden, wonach bestimmte Schienenwege der Eisenbahnen des Bundes durch die Länder im Auftrag des Bundes geplant und verwaltet werden können.

Daneben müsste insbesondere das Bundesschienenwegeausbaugesetz angepasst werden. Für eine Länder-Auftragsverwaltung müsste zusätzlich geregelt werden, dass Planung und Baudurchführung bei bestimmten Projekten auf ein Land übertragen werden können.

Auch das Allgemeine Eisenbahngesetz, das Eisenbahnregulierungsrecht und die Zuständigkeitsregeln für das Eisenbahn-Bundesamt müssten überprüft und teilweise angepasst werden. Dabei wäre insbesondere sauber zwischen Planung und Bauherrschaft einerseits und Sicherheitsaufsicht sowie Genehmigung andererseits zu trennen. Das Eisenbahn-Bundesamt könnte also weiterhin unabhängige Aufsichts- und Genehmigungsbehörde bleiben, während ein Land die Rolle des Projektträgers übernimmt.

Eine solche Reform hätte aber auch Risiken: Eine Auftragsverwaltung durch den Freistaat wäre nicht automatisch eine Garantie für bessere Infrastruktur. Wesentlich für den Erfolg dürfte auch sein, im Zuge der Regionalisierung auch die Regelwerke für regionale Bahnstrecken zu entschlacken und Genehmigungsverfahren zu beschleunigen. Auch die Finanzierung müsste dauerhaft per Gesetz abgesichert werden. Eine Übertragung der Verantwortung ohne ausreichende Bundesmittel würde die Probleme lediglich vom Bund auf die Länder verlagern.

Eine Diskussion über eine Bundesauftragsverwaltung auch für regionale Schienenwege wäre deshalb zumindest naheliegend. Sie darf nicht bedeuten, die finanzielle Verantwortung für die Eisenbahn vom Bund auf die Länder abzuschieben. Im Gegenteil: Denkbar wäre gerade eine klare Arbeitsteilung – der Bund finanziert und setzt bundesweite Standards; die Länder planen und realisieren regionale Schienenprojekte; DB InfraGO betreibt weiterhin ein einheitliches Netz.

Damit wäre die Ausgangsfrage am Ende überraschend einfach: Warum sollte

ein Staat, der seinen Ländern zutraut, Bundesstraßen im Auftrag des Bundes zu planen und zu bauen, ein vergleichbares Modell bei regionalen Bundesschienenwegen von vornherein ausschließen?

Norbert Moy

Sanierung Wittelsbacherbrücke: Tram unbedingt berücksichtigen

Der Fahrgastverband PRO BAHN fordert, bei der anstehenden Sanierung der Wittelsbacherbrücke gleich die Kapuzinertram (Cityring, heute: Bus 58/68) zwischen Silberhornstraße und Hauptbahnhof zu berücksichtigen und die Brücke entsprechend vorzurüsten. Die letzte grundlegende Sanierung der Brücke war Anfang der 1980er-Jahre. Wenn die voraussichtlich Ende 2029 startende Sanierung wieder etwa 45 Jahre lang hält, ist klar: Die Tram soll deutlich früher realisiert werden, als die dann nächste Sanierung ansteht. Deshalb ist es richtig und kostensparend, sie bei der jetzt anstehenden Brückensanierung gleich zu berücksichtigen.

Die Kapuzinertram wertet die heute hochfrequentierten Buslinien 58/68 zwischen Silberhornstraße und Hauptbahnhof auf und ist nach der Kapuzinerstraße und dem dort liegenden Kloster benannt. Eine Tram ist spürbar attraktiver und leistungsfähiger als der Bus und führt damit auch zu mehr Fahrgästen, gerade bei einer so ausgelasteten Linie wie hier. Dies haben die Erfahrungen sowohl in München als auch bundesweit gezeigt.

Die Kapuzinertram ist neben der vom Freistaat Bayern blockierten Tram-Nordtangente die wichtigste Tram-Strecke, die unabhängig von Neubauvierteln ist. Gute und bezahlbare Verkehrsinfrastruktur, die die Lebensqualität der Bürger stützt und nicht belastet, ist ein Schlüsselfaktor für die Zukunftsfähigkeit der Stadt. Daher muss gezielt in den Öffentlichen Verkehr investiert werden. Die Tram ist dabei erheblich leistungsfähiger als der Bus und zugleich deutlich günstiger als die U-Bahn. Die Baukosten dieser Strecke übernimmt der Bund voraussichtlich zu 90 Prozent zuzüglich der Planungskosten. Damit verbleiben kaum noch Baukosten bei der Stadt, sie profitiert jedoch von der besseren Infrastruktur.

Der Stadtrat hat am 3. März 2021 neue Trambahnstrecken beschlossen, inklusive der Kapuzinertram. Er hat die Verwaltung beauftragt, diese Strecken zu ermöglichen und diese ausdrücklich auch bei Brückensanierungen zu berücksichtigen. Es ist daher jetzt die Aufgabe der Verwaltungen von Stadt und Stadtwerken, diesen Beschluss umzusetzen und die Brücke für den Bau der Tramstrecke vorzubereiten. Das Baureferat hat angekündigt, Probebohrungen im Umfeld der Wittelsbacherbrücke zur Vorbereitung der anstehenden Sanierung zu machen.

Weitere Informationen zur Kapuzinertram unter <https://www.pro-bahn.de/muenchen/tram/kapuzinertram/>.

Andreas Frank

150 Jahre Tram in München

Vor 150 Jahren, am 21. Oktober 1876, nahm die Münchner Tram auf einer 2,8 km langen Strecke den Betrieb auf – damals noch als Pferdebahn. Erste elektrische Fahrzeuge gab es erst ab 1895. Bemerkenswert ist, dass damals bis zur Genehmigung der ersten Pferdetram 15 Jahre ins Land gingen, da der Magistrat zunächst keinen Bedarf gesehen hat.

Das Tramnetz wuchs danach ständig und erreichte 1964 mit 134,6 km seine maximale Länge. Danach schrumpfte es im Zuge des Ausbaus der U-Bahn und zeitweise war die Existenz der Tram sogar gefährdet. Viele Bürger und auch PRO BAHN setzten sich damals für den Fortbestand der Tram ein, bis in den 1990er Jahren wieder Strecken neu eröffnet wurden. Leider gibt es aber, auch von Seiten der Politik, immer wieder Widerstände gegen neue Trambahnstrecken.

Das 150-jährige Jubiläum der Tram wird natürlich gefeiert – unter anderem mit einem Fahrzeug-Korso mit historischen und aktuellen Fahrzeugen am Vormittag des 17. Oktober und einem Tag der offenen Tür im Betriebshof in der Einsteinstraße 148 am 18. Oktober von 10 bis 17 Uhr. Hier wird auch PRO BAHN mit einem Infostand vertreten sein.

Einzelheiten zum Festprogramm und mehr Informationen zur Geschichte der Tram gibt es unter <https://www.mvg.de/news/150-jahre-tram.html>.

Bei der Anreise ist zu beachten, dass die S-Bahn-Stammstrecke an diesem Wochenende mal wieder gesperrt ist und die Station Leuchtenbergring nur von der S2 und S6 bedient wird und nur aus und in Richtung Berg am Laim.

Renate Forkel

Konsequenzen des Plans zur Erhöhung der Schienenwegkapazität

Kein Platz mehr für den Nahverkehr

Bereits im Zusammenhang mit dem Ergebnisbericht der Taskforce „Zuverlässige Bahn“ hat der Fahrgastverband PRO BAHN darauf verwiesen, dass die Streichung von Regionalverkehrszügen zur Entlastung von Knotenbahnhöfen keine Lösung des Problems ist. Versteckt ist dieser Ansatz in den Maßnahmen 1 und 2 des Ergebnisdokuments der Task Force. In der bereits dort angekündigten Analyse für die hochbelasteten Knoten wie beispielsweise für den Münche-

ner Hauptbahnhof, die mit dem Plan zur Erhöhung der Schienenwegkapazität (PEK) konkretisiert wird, ist neben baulichen Maßnahmen von Seiten der DB InfraGO AG auch die Streichung von Zugverbindungen angedacht (siehe <https://kurzlinks.de/pog0> und Kommentar in der PRO BAHN Post vom August 2026 unter <https://www.pro-bahn.de/oberbayern/pbp/pbp202608.pdf>).

War in dem Bericht der Taskforce noch von „freiwilligen Maßnahmen“ die Rede, werden mit der PEK Zugzahlen verbindlich festgeschrieben. Im Endeffekt wird in diesem Entwurf die Kapazität für den Regionalverkehr auf der Strecke Augsburg-München zu Gunsten des Fernverkehrs massiv reduziert. Verkehren laut den Zahlen des PEK derzeit ca. 33 ICEs zwischen 6 und 22 Uhr pro Richtung, sind dann 56, also 75% mehr vorgesehen. Gleichzeitig wird die Zahl der SPNV Verbindungen von 40 auf 32 reduziert (zwei Züge je Stunde). Damit entfallen alle heute verkehrenden Berufsverkehrsverstärker auf der Strecke – zu Gunsten von Fernverkehrszügen, die es derzeit noch gar nicht gibt.

Derzeit verkehren im Berufsverkehr zwischen 6.00 und 8.30 Uhr vier Züge pro Stunde von Augsburg Richtung München sowie zwischen 16.00 und 18.30 Uhr vier Züge pro Stunde von München nach Augsburg. Unter Berücksichtigung der Sitzplatzkapazität aus den Ausschreibungsunterlagen würden sich für die verbleibenden Züge notwendige Mindestsitzplatzkapazitäten von ca. 1400 bis 1700 Sitzplätzen ergeben! Bei der maximal möglichen Zuglänge stehen jedoch pro Zug lediglich 1072 Plätze zur Verfügung (zwei Desiro HC Doppelstockzüge, Länge 262 m). Und beim Ausfall nur eines Zuges (und das kann man nicht ausschließen) müssten Fahrgäste, für die derzeit eine Sitzplatzkapazität von 3000 Plätzen vorgesehen ist, in einem Zug mit 1000 Plätzen befördert werden.

In der Realität würde das bedeuten, dass im morgendlichen Berufsverkehr Pendler in Kissing, Mering Sankt Afra und insbesondere Mering kaum noch zusteigen könnten. Am Nachmittag trifft es Fahrgäste aller Ziele, die in Pasing einsteigen wollen. Diese Situation gibt es bei Unregelmäßigkeiten schon heute immer wieder. Nur kommt heute der nächste Zug dann 15 Minuten später und hat meistens Platz für alle. Fahrgäste im Rollstuhl, mit Rollator oder Kinderwagen hätten in dem neuen Szenario überhaupt keine Chance im Berufsverkehr. Dabei sind aber gerade sie auf die Bahn angewiesen.

Ob dieser Plan der DB InfraGO so umgesetzt wird, ist momentan offen: Arverio und der Freistaat Bayern haben Widerspruch gegen die Maßnahmen eingelegt, über den dann letztendlich vermutlich die Bundesnetzagentur entscheiden muss. Aus der Region kommt inzwischen massiver Gegenwind.

Neben einer Petition auf OpenPetition (<https://kurzlinks.de/82gs>), zu der jeder zur Teilnahme aufgerufen ist, gibt es verschiedene Veranstaltungen, um die Bürger vor den drohenden Einschnitten zu warnen. Am 10. Oktober gibt es eine Podiumsdiskussion der Grünen in Königsbrunn. In Mering findet am 12. Oktober

im Evangelischen Gemeindehaus ebenfalls eine Podiumsdiskussion der Meringer SPD statt, an der u.a. Landtagsabgeordnete verschiedener Parteien und PRO BAHN teilnehmen werden. (<https://spd-mering.de/termine/?id=1216000>).

Martin Sailer (Landrat Landkreis Augsburg, CSU), Dr. Marc Sturm (Landrat Landkreis Aichach-Friedberg, Freie Wähler) und Dr. Florian Freund (Oberbürgermeister Augsburg, SPD) haben sich im September 2026 in einem gemeinsamen Protestbrief direkt an den DB-Infrastrukturvorstand gewandt. Der Nördlinger Bundestagsabgeordnete Ulrich Lange, Parlamentarischer Staatssekretär im Bundesverkehrsministerium, hat einen Runden Tisch angekündigt.

Parteiübergreifender Einsatz für die Pendler auf der Achse Augsburg–München für eine von PRO BAHN gestartete Landtagspetition führte bereits seinerzeit beim Fugger-Express zu deutlichen Kapazitätserhöhungen. Als Fahrgastverband danken wir auch diesmal allen Vertretern der Region für ihren Einsatz und wünschen dem gemeinsamen Widerstand der Region einen Erfolg!

Jörg Lange

Buchneuerscheinung zur Strecke München–Mühldorf–Freilassing

Vom Dornröschenschlaf zur ABS 38

PRO BAHN-Mitglied Karl Bürger engagiert sich seit den 1980er Jahren für den Bahnhof Walpertskirchen, dessen Schließung er verhindern konnte. Im Sommer 1997 übernahm er eine Patenschaft für den Haltepunkt und kümmert sich seitdem in Zusammenarbeit mit der Gemeinde Walpertskirchen um die Pflege des Haltepunkts, der mit Blumenschmuck und einem angegliederten kleinen Eisenbahnmuseum mit Signalen und einer Wärterbude wie ein kleiner Park wirkt. Diesen über drei Jahrzehnte langen Einsatz für den Bahnhof Walpertskirchen hat die Süddeutsche Zeitung in der Ausgabe des SZ Magazins vom 11. September in einem Bericht gewürdigt (<https://kurzlinks.de/iojm>).

Zusätzlich zum Engagement für den Haltepunkt Walpertskirchen ist Karl Bürger Verfasser mehrerer Bücher zum Thema Eisenbahn und Zeitgeschichte. Seit kurzem ist sein neues Buch erhältlich, in dem – wie gewohnt umfassend und detailreich – die Historie, Gegenwart und Zukunft der Ausbaustrecke (ABS 38) München–Mühldorf–Freilassing und ihrer Zweigstrecken behandelt werden.

Das Buch beginnt mit dem Zuendegehen der Dampfzeit in den 1960ern und beschreibt natürlich die „unendliche Geschichte“ dieser Ausbaustrecke, die seit 1985 (!) im Bundesverkehrswegeplan zur Ausführung vorgesehen ist. In dem reich bebilderten Buch wird auch an die längst verschwundenen Zweigstrecken erinnert, wie z.B. nach Haag, Velden oder Tittmoning. Behandelt werden aber auch die zur ABS 38 gehörenden Projekte (Daglfinger Spange, Truderinger Kurve

und -Spange, Erdinger Ringschluss, Walpertskirchener Spange, Piracher Berg, Tüßlinger Kurve).

Einen Schwerpunkt des Buches bildet die Zeit des „Dornröschenschlafs“, in der die Strecken München–Mühldorf, Mühldorf–Freilassing und Mühldorf–Simbach sehr stiefmütterlich behandelt wurden und geradezu museal erschienen. Diese bis in jüngste Zeit reichende Ära behandelt das Werk sehr ausführlich, und ebenso die Gründe, warum die Ausbaustrecke bis heute nicht realisiert ist. Seit mehr als drei Jahrzehnten wird an dem Projekt herumgeplant – vielleicht geht die ABS 38 ja, wie im Märchen Dornröschen, erst 100 Jahre nach 1985, also erst 2085, in Betrieb.

Das Buch im A4-Format umfasst 237 Seiten und enthält neben den weit über 600 zum Großteil bisher noch nie veröffentlichten Fotos auch historische Streckenkarten und Lagepläne sowie historische Fahrkarten, viele davon aus „königlich bayerischen Zeiten“.

Bestellt werden kann das Buch (ISBN 978-3-00-085464-4, 39,90 Euro) beim Autor: Karl Bürger, karl-buerger@t-online.de oder telefonisch unter 08122/3597.

Renate Forkel

Termine anderer Veranstalter

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“.

Mo.12.10. 19:30 Uhr; Mering, Ev. Gemeindesaal St. Johannes, Martin-Luther-Str. 1; **Podiumsdiskussion** zu geplanten Zugstreichungen zwischen München und Augsburg (mit Beteiligung von PRO BAHN). Info: <https://spd-mering.de/termine/?id=1216000> und S.8.

Do. 15.10. 19:00 Uhr; Fuchstal (Asch), Restaurant „Zum Blätz“, Am Bahnhof 1, 86925 Fuchstal (Asch) **Arbeitskreis Fuchstalbahn**. Weitere Informationen: <https://www.uip-online.de/arbeitskreis-fuchstalbahn/>.

Sa. 17.10. 9:30–10:45 Uhr; München, Maffeistraße/Theatinerstraße – Maxmonument – Einsteinstraße; **Trambahn-Korso** anlässlich des Jubiläums „150 Jahre Tram“; Info: <https://www.mvg.de/news/150-jahre-tram.html>

So. 18.10. 10–17 Uhr; München, Tram-Betriebshof, Einsteinstraße 148; **Tag der offenen Tür** anlässlich des Jubiläums „150 Jahre Tram“; Info: <https://www.mvg.de/news/150-jahre-tram.html>

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.

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

So. 18.10. 10–17 Uhr; München, Tram-Betriebshof, Einsteinstraße 148; **Info-stand** anlässlich des Jubiläums „150 Jahre Tram“; Info: S. 8 und oberbayern@pro-bahn.de.

Mi. 21.10. 19 Uhr; München, Geschäftsstelle/Videokonferenz; **PRO BAHN Treff Oberbayern**; Info und Einwahldaten: oberbayern@pro-bahn.de

Sa. 24.10. 11:30 Uhr; in Memmingen im Hotel „Weisses Ross“; Salzstraße 12; **36. Mitgliederversammlung von PRO BAHN Bayern**; Info: S.4, https://www.pro-bahn.de/bayern/lv_2026.htm und schriftliche Einladung an PRO BAHN Mitglieder.

Mo.26.10. 19:30 Uhr; Videokonferenz; **PRO BAHN Treff Schwaben**: Vortrag von M. Lieb, Qualitätsanwalt im Auftrag des Landes Baden-Württemberg; „Was kann ein Qualitätsanwalt für Fahrgäste bewegen?“, Info: errol.yazgac@pro-bahn.de, https://www.pro-bahn.de/bayern/termin_zeigen.php?app=aus

Mi. 28.10. ab 19 Uhr; München, Gasthaus „Harlachinger Gartenstadt“, Naupliastraße 2 **Stammtisch**.

Do. 29.10. ab 19 Uhr; Murnau, Gaststätte Lions King, Kreuzfeld 2; **Treffen der Regionalgruppe Oberland**; Info: Norbert Moy (n.moy@bayern.pro-bahn.de)

Mi. 04.11. 19 Uhr; München, Geschäftsstelle/Videokonferenz; **PRO BAHN Treff Oberbayern**; Info und Einwahldaten: oberbayern@pro-bahn.de

Fr. 06.11. 19 Uhr; Videokonferenz; **PRO BAHN Treff Region München**, Info und Einwahldaten: muenchen@pro-bahn.de