

Termine

Die **PRO BAHN-Geschäftsstelle** befindet sich in der Schwanthalerstr. 74, 80336 München, Telefon: 089/53 00 31, Telefax: 089/53 75 66 (U 4/5 Theresienwiese; Tram 18, (N) 19 Hermann-Lingg-Str. oder 10 Min. Fußweg vom Hbf).

Stammtisch in München: Jeden letzten Mittwoch im Monat ab 19 Uhr im „Zwingereck“, Rumfordstraße 35, 80331 München, (S Isartor, Tram 17, 18 Reichenbachplatz)

PRO BAHN-Veranstaltungen

- Do. 28.10. 19 Uhr; Weilheim, GH „Holzwurm“, Münchner Str. 36; **Stammtisch der Kreisgruppe Weilheim-Schongau**; Info: N. Moy (08 81/63 81 31)
- So. 31.10. 10 - 16 Uhr; U-Bahnhof Olympia-Einkaufszentrum; **U-Bahn-Eröffnung mit PRO BAHN-Infostand**
- Mi. 03.11. 19 Uhr; Geschäftsstelle; **Aktiventreffen**
- Fr. 05.11. 19 Uhr; Geschäftsstelle; **Stadt- und Kreisgruppe München**
- Sa. 06.11. 11 Uhr; Hofbräuhaus, Münchner Zimmer; **Mitgliederversammlung des Regionalverbands Oberbayern**
- Mo. 08.11. 19 Uhr; Geschäftsstelle; „Buenos Dias“
- Do. 11.11. 19 Uhr; Rosenheim, Bahnhofsgaststätte; **Stammtisch der Stadt- und Kreisgruppe Rosenheim**; Info: W. Günther (080 62/40 27), G. Polz (080 63/79 28)
- Fr. 12.11. 17.45 Uhr; Eichstätt, Café Paradies; **Stammtisch der Kreisgruppe Eichstätt**; Info: R. Lammeyer (084 21)38 69
- Mi. 17.11. 19 Uhr; Geschäftsstelle; **Aktiventreffen**
- Mi. 24.11. ab 19 Uhr; **Stammtisch** im „Zwingereck“
- Mo. 29.11. 19.45 Uhr; Bad Wörishofen, Bahnhofsgaststätte; **Der öffentliche Verkehr im Landkreis Unterallgäu**; Info: W. Karg (082 51/538 87, URL: www.pro-bahn.de/schwaben)
- Mi. 01.12. 19 Uhr; Geschäftsstelle; **Aktiventreffen**
- Fr. 03.12. 19 Uhr; Geschäftsstelle; **Stadt- und Kreisgruppe München**

Termine anderer Veranstalter

- Fr. 05.11. 17 Uhr; Salzburg, Bahnhofsgaststätte; **Salzburger Plattform der Verkehrsinitiativen**; Info: Mag. Haibach (00 43/62 74/49 66, e-mail: haibach@sbg.org, www.pro-bahn-oesterreich.org)
17. - 21.11. 22. Horber Schienen-Tage; Info: Tagungsbüro Horber Schienen-Tage (089) 53 00 31; www.horber.schienen-tage.de
- Sa. 20.11. 09.40 Uhr; Ostbahnhof, Reisezentrum; Zug Richtung Salzburg, in Grafing umsteigen; **Exkursion in die Umgebung von Wasserburg am Inn**; Info: E. Reißing (089/700 46 08)
- Fr. 03.12. 17 Uhr; Salzburg, Bahnhofsgaststätte; **Salzburger Plattform der Verkehrsinitiativen**; Info: Mag. Haibach (siehe oben)

PRO BAHN *Post*

Rundbrief von PRO BAHN Oberbayern November 2004



Werksbesichtigung bei der SOB in Mühldorf im Rahmenprogramm der Landesversammlung des PRO BAHN-LV Bayern Foto: MWie

- 22. Horber Schienen-Tage 4
- Sternfahrt nach Erfurt 5
- Bahn und Bus und was dazwischen liegt 7
- Täglich 14 Minuten zu früh 8

Mitgliederversammlung des PRO BAHN-Regionalverbandes Oberbayern

am **Samstag, den 6. November 2004**

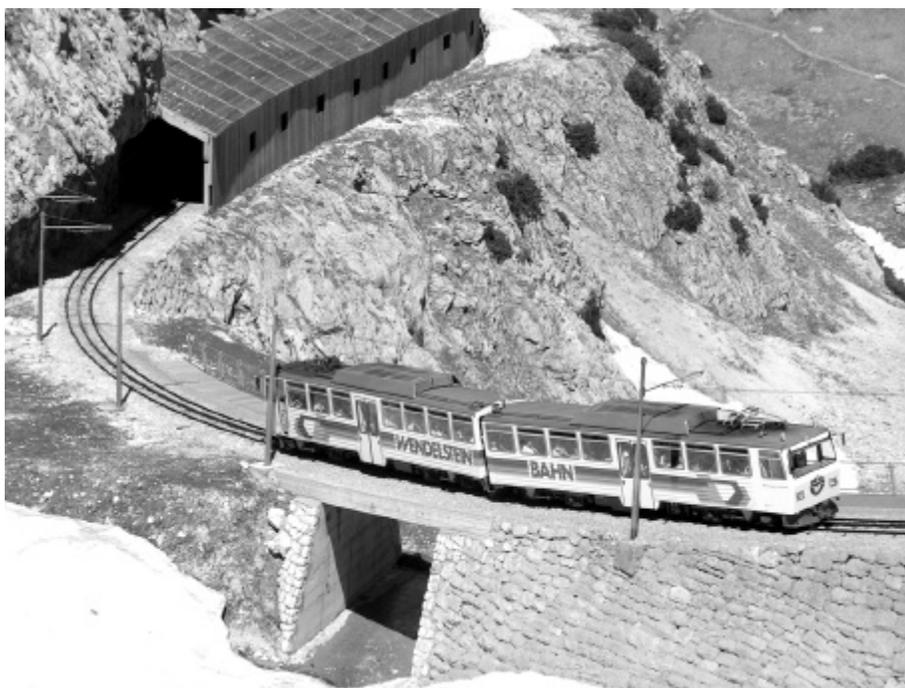
um **11 Uhr**

im **Hofbräuhaus**, Platzl 9, 80331 München, Münchner Zimmer

Michael Wuth, Geschäftsführer der S-Bahn München GmbH wird den Gastvortrag halten. Der formelle Teil der Mitgliederversammlung beginnt nach der anschließenden Mittagspause.

„Buenos Dias“

Auch in diesem Jahr zeigen PRO BAHN-Aktive wieder Bilder von Reisen, Veranstaltungen und von interessanten Bahnen und Verkehrsbetrieben. Beginn ist am Montag, dem 8. November um 19 Uhr in der PRO BAHN-Geschäftsstelle



Wendelsteinbahn

Foto: Klaus E., Köln

Im Anschluß und als eigentlicher Höhepunkt sprach Christoph Kraller, der Geschäftsführer der SüdOstBayernbahn. Er machte deutlich, daß die Nähe zur Region eine wichtige Voraussetzung erfolgreicher Arbeit ist. Wer mit den Bürgermeistern oder Bauern über die Schließung von Bahnübergängen verhandeln will, muß sich auskennen, wenn er ernstgenommen werden will. Die SOB genießt innerhalb des Konzerns viele Freiheiten und macht daraus ein Erfolgsmodell mit einem bemerkenswert guten Verkehrsangebot. Sämtliche einzelnen Geschäftsbereiche außer dem Güterverkehr sind unter dem Dach der regionalen Gesellschaft wieder vereint und werden in einem Stück betrieben.

Grenzen setzt vor allem die Politik; dringend notwendige Zweispurinseln, die helfen könnten, den Verkehr erheblich zu beschleunigen (z. B. München – Mühldorf unter einer Stunde) kommen wegen langer Planungszeiten bei immer neuen Anläufen nicht zustande; oder die Ausrüstung der Doppelstockzüge mit Klimaanlage ist nicht möglich, wenn die Konzernmutter die Fahrzeuge und die notwendige Infrastruktur nicht zur Verfügung stellt. Aber trotz solcher Hindernisse kann ein regionales Verkehrsunternehmen, in dem noch als erstes Ziel Eisenbahn gefahren wird, auch die Mitarbeiter motivieren; sie tun eher mehr, als sie müssen, und das ohne neoliberalen Druck des Arbeitgebers: Die SOB-Beschäftigten, die uns die Anlagen gezeigt hatten, waren freiwillig außerhalb der Arbeitszeit dafür eingespungen.

Mit immerhin 530 Angestellten ist die SOB auch ein wichtiger Anbieter von Arbeitsplätzen, ebenso von Ausbildungsstellen. Im Zug zurück nach München wußte die Zugbegleiterin jedenfalls nur Gutes über ihren Chef Kraller. Daß jemand gern arbeitet und seinen Vorgesetzten lobt, ist heutzutage jedenfalls nicht mehr häufig. Und auf diese Weise kann man auch guten Schienenverkehr anbieten.

Michael Werner



In der Werkstatt der SOB

Foto: MWie

Wir haben diese Mängel in Petershausen bei den zuständigen Stellen der Deutschen Bahn AG und der Regionalverkehr Bayerisch-Schwaben vorgebracht und hoffen nun auf schnelle Verbesserungen.

Manfred Binzer

Falsche Auskunft

Täglich 14 Minuten zu früh . . .

So stellte sich die Situation beim EC195 Zürich – München einige Wochen lang in Buchloe dar: Im Internet, an Fahrscheinautomaten, in den Städteverbindungen und im Reisezentrum erhielt man von der Deutschen Bahn stets die Auskunft, daß der Zug Buchloe um 17.20 Uhr verläßt und München Hauptbahnhof um 18.02 Uhr erreicht.

De facto war die Sache jedoch täglich anders: Der Zug verließ Buchloe laut Baustellfahrplan bereits um 17.06 Uhr und erreichte München deshalb bereits um 17.48 Uhr – wenn er nicht gerade Verspätung hatte . . .

Die Falschankunft und die früheren Fahrzeiten hat die DB über 6 Wochen standhaft durchgehalten. Auch eine Anfrage per Email an die im Internet angegebene Kontaktadresse blieb folgenlos. Es wurde an den falschen Zeiten festgehalten, und die falschen Zeiten wurden in allen Medien ausgegeben.

Eine Anrufodyssee durch die DB-Zentralen in Frankfurt und Berlin verlief dann zunächst etwas erfolgreicher. Es wurde zumindest die zuständige Abteilung ausfindig gemacht, die nach kurzer Recherche mitteilte, daß der im Internet und auf Bahnhöfen veröffentlichte Fahrplan falsch wäre und deshalb umgehend entfernt werden würde.

Erstaunen löste somit der Hinweis aus, daß die Züge des EC 195 aber seit langem laut den Aushängen fahren würden und auch das ausliegende Falblatt in den EC-Zügen die schnelleren und kürzeren Fahrzeiten ausweist. Hier wollte man in der Konzernzentrale nochmals nachforschen – bis zum Ende der Baumaßnahme am 29.8.2004 hat man deshalb erst einmal alles so belassen, wie es wochenlang war. Ob und wie viele Reisende deshalb in Buchloe möglicherweise den 14 Minuten früher verkehrende EC verpaßt haben, ist unbekannt. Gewußt hat es zumindest der Herausgeber der Fahrplanänderungen Fernverkehr Bayern . . .

Andreas Frank

Die Sternfahrt nach Erfurt

Impressionen eines Tages

Es ist Anfang Oktober, der 15. Jahrestag der Wiedervereinigung steht vor der Tür. Thüringen trifft die Vorbereitungen zur Feier am Tag der Deutschen Einheit in Erfurt.

Gleichzeitig in derselben Stadt, etwas abseits des großen Aufgebots findet ein anderes Treffen statt: eine Sternfahrt mit 15 verschiedensten Nahverkehrsfahrzeugen aus ganz Deutschland.

Ausgehend von der Idee zu einem Titelbild für den Tagungsband der Horber Schienen-Tage entstand die Idee zu diesem Treffen. Unterstützt und in die Tat umgesetzt durch die Erfurter Industriebahn, die Vogtlandbahn und die Nahverkehrsservicegesellschaft Thüringen war es am 2. Oktober dann so weit. 15 bunte Wagen verschiedenster

Hersteller und Betreiber aus allen Ecken von Deutschland trafen sich und stellten ihre Wagen vor.

Interessant dabei war, daß die Farbe rot doch eher unterlag, selbst die Wagen der eigentlich roten Gesellschaft, sprich der DB, waren teilweise weißblau. Wobei wir bei dem GTW 2/6 der Usedomer Bäderbahn wären, um auch einige Namen zu nennen. Andere Vertreter waren beispielsweise der Desiro der Vogtlandbahn und der Itino der EIB, der dank Heimspielvorteil mehrmals vertreten war. Auch die uns bekannte bayerische Oberlandbahn schickte einen ihrer Integrale nach Erfurt. Dies war Anlaß für die BOB, eine Exkursionsfahrt anzubieten, wodurch das ein oder andere bekannte Gesicht gesichtet wurde.



v.l.n.r. Rudolf Barth (Horber Schienen-Tage), Tobias Richter (Länderbahn, Vogtlandbahn), Heidemarie Mähler (Erfurter Industriebahn), Otto Mayer (Nahverkehrsservicegesellschaft Thüringen)
Foto: Cosima Pareik

Daß eine derart vielschichtige Ansammlung an Unternehmen vertreten sein konnte, ist sicher eine Folge der Bahnreform. Auch nicht staatliche Un-

Landesversammlung am 16. 10. 2004

Großer Bahnhof in Mühldorf

Das hübsche Städtchen Mühldorf im Inn-Salzachstil konnte leider nur beim Durchlauf vom Bahnhof und zurück etwas Beachtung auf sich ziehen, denn zusammen mit dem Rahmenprogramm blieb kaum Zeit, sich links und rechts vom Weg umzusehen. Aber was soll's; von München ist man in einer Stunde Bahnfahrt bequem da, schon ein Halbtagsausflug lohnt sich und ist hiermit dringend empfohlen.

Wir hatten keine Zeit übrig, denn die unverbesserlichen Bahnfanatiker bekamen von Anfang an viel geboten. Ein Bahnhof mit sieben Bahnsteigkanten, ein wichtiger Knoten mitten in einem so ländlichen Raum, das macht etwas her. Um 11.30 Uhr wurden wir von Mitarbeitern der SüdOstBayernbahn empfangen, die uns vor allem eines gleich versicherten: Für einen überzeugten Eisenbahner macht es Spaß, hier zu arbeiten. Es ist erfreulich, aus Kreisen von DB-Arbeitnehmern auch einmal solche Töne zu hören.

Etwas ärgerlich: Einer der Bahnsteige ist von der monumentalen gläsernen Querbrücke nicht über Aufzüge zu erreichen, und diesen Mißstand nachträglich zu ändern ist umständlich. Kein Wunder; die Brücke ist die Verbindung zu einem Parkhaus und nur deshalb erstellt worden, und wer PKW-Einstellhallen plant, hat andere Gesichtspunkte als ein durchschnittlicher Fahrgast. Aber man hat von hier aus einen Rundblick über einen eindrucksvoll großen Bahnhof, noch schöner als im Maßstab 1:87. Nur der Bereich Cargo oder jetzt Railion wirtschaftet getrennt von der SOB.

Die Werkstätten von Mühldorf versorgen nicht nur die eigenen Dieselfahrzeuge, sondern warten auch Loks und Triebwagen anderer Standorte; ein dementsprechend eindrucksvoller Fuhrpark war im Wartestand abgestellt. Die Baureihen 218 und 628 machen den Hauptanteil aus; einzelne Drehgestelle und Motoren der Dieselmotoren konnten aus der Nähe als Kraftpakete beeindruckend.

Auch das neue EStW bekamen wir zu sehen. Es wirkt von außen ein bißchen mickrig in Containern neben dem leerstehenden Gebäude des klassischen Gegenstücks; Elektronik braucht nun einmal weniger Platz. Man erklärte uns beruhigend, eine Zentralisierung nach München sei in absehbarer Zeit nicht zu befürchten; der Linienstern wird von seiner Mitte aus gesteuert.

Die eigentliche Versammlung fand im Gasthof Turmbräu nahe am Innufer statt. In einer straffen Sitzung ging es vor allem darum, einen neuen Vorstand zu wählen. Das Ergebnis sieht so aus: Vorsitzender weiterhin Matthias Wiegner, erster Stellvertreter Winfried Karg, zweiter Matthias Beß als Nachfolger von Thomas Schempf, der mit ihm das Amt des Regionalvorsitzenden von Unterfranken getauscht hat; Schatzmeister ist wieder Siegfried Weber.

Samstag, 18. Dezember 2004

Wanderung

durch unbekanntes Niederbayern: Geisenhausen – Vilsbiburg – Hilling

Von Geisenhausen gehen wir zuerst entlang der Kleinen Vils bis Diemannskirchen. Unser Weg führt weiter über Spitzenberg, Geiselsdorf und Schachten nach Vilsbiburg (Mittageinkehr). Am Nachmittag wandern wir über das Kloster Maria Hilf und Eibelswimm nach Hilling mit dem Bahnhof Aich.

Gehzeit ca. 4,5 Stunden

Treff: München Hauptbahnhof bis 7.55 Uhr am Abfahrtsbahnsteig

Abfahrt: 8.05 Uhr Richtung Plattling, in Landshut umsteigen Richtung Mühldorf bis Geisenhausen

Führungsgebühr für PRO BAHN-Mitglieder € 3.–, für Gäste € 6.–
Fahrpreis anteilig Bayernticket

Führung: Eugen Reißing

Veranstalter: Bund Naturschutz

Impressum:

PRO BAHN-Post – Rundbrief von PRO BAHN Oberbayern e.V.

PRO BAHN Oberbayern e.V., Schwantalerstraße 74, 80336 München, Tel. 089/53 00 31, Fax 089/53 75 66

PRO BAHN-Post-Redaktion: Dr. Michael Werner, Straßbergerstraße 28, 80809 München, Tel. 089/351 95 10

Mail: pbp-redaktion@muenchen.pro-bahn.de

PRO BAHN-Post Termine: Thomas Bedacht, Nebelhornstraße 38, 80686 München, Tel. 089/502 98 31

Mail: pbp-termine@muenchen.pro-bahn.de

Eigendruck im Selbstverlag; Nachdruck mit Quellenangabe erwünscht, Belegexemplar erbeten.

Beiträge, die mit vollem Namen des Verfassers gekennzeichnet sind, geben nicht unbedingt die Meinung der Redaktion bzw. des Verbandes wieder.

Bezug der PRO BAHN-Post von Dezember 2004 bis Dezember 2005 (monatlich) durch Überweisung von € 13,- auf Konto 4774 76-803, Postbank München (BLZ 700 100 80). Bitte unbedingt vollständige Adresse im Feld „Verwendungszweck“ eintragen oder gesondert dem Herausgeber mitteilen.

Die PRO BAHN-Post 12/04 erscheint am 24.11.2004, Redaktionsschluß ist der 20.11.2004.

PRO BAHN im Internet: <http://www.pro-bahn.de>

22. Horber Schienen-Tage

Horb a. Neckar, 17. - 21. November 2004

Zehn Jahre Bahnreform – Erfahrungen und der weitere Weg



Unter diesem Motto beginnen die 22. Horber Schienen-Tage am 17. November 2004 um 18 Uhr in Horb am Neckar. Vier Tagen lang geht es dann um alle Themen rund um die Schiene. Ein kompaktes Programm mit etwa 50 Vorträgen, mit Arbeitskreisen und Exkursionen zu regionalen und internationalen Themen prägt die diesjährige Veranstaltung.

Vorträge zur Bahnreform, ihrer Weiterentwicklung und ihren allgemein sichtbaren Erfolgen, beispielsweise dem verbesserten Regionalverkehr und dem Taktfahrplan, greifen unser Motto auf. Die Auswirkungen der aktuellen Sparzwänge, die Stellung der Bahn in der Gesellschaft, ihr Nutzen und ihr Erscheinungsbild beleuchten das Spannungsfeld, in dem sich Schienenverkehr und Politik bewegen. Wie kann die Stellung des Verkehrssystems Schiene in der Gesellschaft gestärkt werden? Diese Frage ist mit ein Ausgangspunkt für Vorträge und den Arbeitskreis zum Thema „Eisenbahn und Unterricht“.

Der Güterverkehr auf der Schiene, nachwievor ein besonderes Sorgenkind, ist auch in diesem Jahr ein Schwerpunktthema. Vorträge zu Betrieb, Technik und internationalen Erfahrungen bilden einen Ausgangspunkt für die Diskussion im Arbeitskreis, der wieder zusammen mit dem Verband deutscher Verkehrsunternehmen (VDV) durchgeführt wird.

Neue Fahrzeuge, die parallel zu den Veränderungen mit der Bahnreform in den letzten 10 Jahren entwickelt wurden, sind ein sichtbarer Teil des Verkehrssystems Schiene. Gleich zwei aktuelle Fahrzeuge für den Regionalverkehr, ein Itino und ein Desiro, werden in diesem Jahr Horb eigens zu den Schienen-Tagen besuchen. Fahrzeugtechnik für den Güter- und den Personenverkehr ist deshalb ebenfalls ein Schwerpunktthema für Vorträge, Diskussionen und einen Arbeitskreis.

Mit einem weiteren aktuellen Fahrzeug, einer Weiterentwicklung des RS1, werden die Teilnehmer bei der Abschlußexkursion über die Nordschwarzwaldbahn zur neuen Stadtbahnstrecke in Bad Wildbad fahren. Am Sonntagmittag enden dann die Horber Schienen-Tage in Pforzheim.

Das vollständige Programm ist im Internet unter horber.schienen-tage.de verfügbar. Auch 2004 wurden die Horber Schienen-Tage von der Bundeszentrale für politische Bildung als Fortbildungsveranstaltung anerkannt.

Tagungsbüro Horber Schienen-Tage, Schwanthalerstraße 74, 80336 München
Fax: 089 / 6428 0267, email: horber@schienen-tage.de

Buchtip

Mord in der Stadtbahn

Vielen PRO BAHNern wird nach dem Verfassen von Pressemitteilungen, Fahrplankonzepten oder Broschüren insgeheim der Wunsch innewohnen, auch mal was Belletristisches zu schreiben: einen ÖPNV-Krimi zum Beispiel. Zumal es so etwas auf dem Literatur-Markt nicht gibt – in „Normalkrimis“ wird praktisch immer nur Auto gefahren, mal von wenigen Klassikern wie dem Orient-Express abgesehen.

Nun, das Ziel, den ersten deutschsprachigen ÖV-Krimi zu schreiben, muß man seit „Straßenfeger“ von Karen Adams (Heyne-Verlag, ISBN: 3-453-86944-3, 297 Seiten, 7,95 Euro) aufgeben. Die Handlung des Buches spielt in Karlsruhe, und die Hauptrolle spielt neben einer Polizistin und einem amerikanischen Privatdetektiv die Karlsruher Stadtbahn. Es geht um die Aufklärung der Umstände, wieso innerhalb kurzer Zeit etliche Personen von der Straßenbahn überfahren wurden. Klar, daß das nicht nur unglückliche Unfälle waren.

Das Buch ist flott geschrieben, mit Liebe zum schieneengebundenen Verkehr, und es lebt von vielen kleinen Details, die der Autorin als Amerikanerin wohl an der deutschen Lebensweise aufgefallen sind und die sie auf die Personen der Geschichte projiziert. Dazu gehört natürlich die Liebe zum Auto, obwohl es mit der Stadtbahn genauso gut geht, aber auch die Schilderung typisch deutscher Gewohnheiten (z.B. bei der Nutzung von Balkonen). Nett sind zum Beispiel auch Szenen, wenn der Privatdetektiv im Rahmen einer Verfolgungsjagd spontan einen Zug benutzen muß – natürlich ohne Fahrschein – und prompt in eine Kontrolle gerät. Gerade die humorvollen Passagen lassen den „eigentlichen Fall“ manchmal in den Hintergrund treten – wer letztlich für die Todesfälle verantwortlich ist, ist dann fast schon egal. Am Rande sei noch vermerkt, daß es der Autorin sogar fast gelingt, eine gewisse Sympathie für einen Graffiti-Sprayer zu erzeugen.

Die Autorin schreibt in ihrem Nachwort, daß sie eigentlich den ersten Karlsruhe-Krimi schreiben wollte, ihr dann aber die „Konkurrenz“ zuvorkam. Nun ist es eben der erste Stadtbahn-Krimi geworden – auch was Schönes! Mir hat das Buch jedenfalls gut gefallen.

Matthias Wiegner

ternehmen haben die Chance bekommen, Wagen auf die Schiene zu bekommen. Die EIB, ehemals reine Industriebahn, hat sich den neuen Umständen gut angepaßt und hat sich in ein modernes und innovatives Unternehmen verwandelt.



links vorne beginnend: Heidemarie Mähler (Erfurter Industriebahn), Otto Mayer (Nahverkehrsservicegesellschaft Thüringen), Minister Andreas Trautvetter (Thüringen)

Foto: Cosima Pareik

Aufschlußreich war dabei beispielsweise die Beobachtung, daß an diesem Tag der Öffentlichkeit Jung und Alt geholfen haben. Engagiert waren nicht nur die Mitglieder der Jugendgruppe der ansässigen Feuerwehr, die eine spannende Übung zeigten, sondern auch einige Jugendliche, die beim Ablauf der Veranstaltung geholfen haben. Und auch die orangenen Warnwesten, etwas, das im Bahnbetrieb durchaus gewohnt ist, sah man nicht nur bei den Mitarbeitern des Unternehmens, sondern auch bei deren Kindern. So konnten auch die Kleinen stolz „ihr“ Unternehmen repräsentieren. Ein kinderfreundlicher Ansatz, der vielleicht diese Kinder später zu Bahnkunden und damit weg vom Auto bringt.

Wünschenswert wäre dies auf jeden Fall.

Cosima Pareik

Bahn und Bus

. . . und was dazwischen liegt

Die Verknüpfung von Bahn und Bus wird immer wieder auch von politischer Seite gefordert. Konsequenterweise wird der Ausbau von Bahnhöfen und Haltestellen auch durch so manchen Euro vom Land Bayern gefördert. Die theoretischen Voraussetzungen wären also vorhanden, doch wie sieht es in der Praxis aus?

Wir von der Kreisgruppe Neuburg-Schrobenhausen wollten es mal etwas genauer wissen und haben uns den Bahnhof Petershausen auf der Strecke München – Ingolstadt angesehen. Dieser Bahnhof ist insofern für uns von Bedeutung, da hier die Buslinie 9159 aus Schrobenhausen endet und direkter Anschluß nach München mit den RB-Zügen bzw. mit der S-Bahn besteht. Um attraktive Reisezeiten auf dieser Verbindung bieten zu können, sind die Umsteigezeiten kurz gehalten. Umso wichtiger ist es aber auch, jene Reisenden, die hier nicht täglich als Pendler unterwegs sind, auf dem sehr weitläufigen Bahnhofsgelände optimal zu führen.

Das Ergebnis unserer Begehung fiel ernüchternd aus: Am Bahnhof Petershausen wurde fast komplett auf Hinweise verzichtet, wo denn nun der nächste Zug nach München oder Ingolstadt abgeht.

Fahrgäste, die mit der Bahn ankommen, finden konsequenterweise auch überhaupt keine Hinweisschilder zur Bushaltestelle. Wer sich aber hier auf die Suche machen muß, kann seinen Anschluß-Bus vergessen. Wer die Bushaltestelle trotzdem findet, weiß noch lange nicht, wo sein Bus abfährt, denn nicht alle Linien sind mit Haltestellenschildern ausgewiesen. Immerhin sind die Fahrpläne dieser Linien zwar knapp über dem Erdboden, aber doch aufgehängt, so daß die Fahrgäste zumindest nachsehen können, wann bzw. ob überhaupt noch ein Bus fährt, nachdem sie ihren geplanten Anschluß ja soeben versäumt haben.

Bei einem Ausbau wie dem Projekt München – Ingolstadt kann es doch wohl nicht sein, daß das Geld für ein paar Hinweisschilder fehlt. Oder ist es tatsächlich so, daß den Verantwortlichen das Bewußtsein für diese Problematik fehlt, weil sie selbst für ihre Reisen das Auto nutzen anstatt den öffentlichen Verkehr?

Diejenigen Fahrgäste, die wegen solcher unerträglichen Unzulänglichkeiten ihren Anschluß verpassen, fühlen sich allzuoft in Ihrer Meinung bestätigt (die sie mit Sicherheit auch an Bekannte und Freunde weitergeben), daß der öffentliche Verkehr viel zu kompliziert ist, und fahren in Zukunft wieder mit dem eigenen Auto, weil ihnen da solche Unannehmlichkeiten erspart bleiben.