

## 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. 25.11. 19 Uhr; Weilheim, GH „Holzwurm“, Münchner Str. 36; **Stammtisch der Kreisgruppe Weilheim-Schongau**; Info: N. Moy (08 81/63 81 31)
- Mo. 29.12. 19.45 Uhr; Bad Wörishofen, Bahnhofsgaststätte; Gerda Schwekutsch: **Der öffentliche Verkehr im Landkreis Unterallgäu**; Info: W. Karg (082 51/538 87, [www.pro-bahn.de/schwaben](http://www.pro-bahn.de/schwaben))
- Mi. 01.12. 19 Uhr; Geschäftsstelle; **Aktiventreffen**
- Mi. 08.12. 19 Uhr; Geschäftsstelle; **Stadt- und Kreisgruppe München**
- Do. 09.12. 19 Uhr; Rosenheim, Bahnhofsgaststätte; **Stammtisch der Stadt- und Kreisgruppe Rosenheim**; Info: W. Günther (080 62/40 27), G. Polz (080 63/79 28)
- Fr. 10.12. 18.45 Uhr, Ingolstadt, Café „Hohe Schule“, Goldknopfgasse 8; **Stammtisch der Kreisgruppe Eichstätt**; Info: Rhaban Lammeyer (Tel + Fax: 084 21/38 69, e-mail: [lammeyer@web.de](mailto:lammeyer@web.de))
- Sa. 11.12. 14 Uhr; Hauptbahnhof Lindau, König-Ludwig-Saal; Internationale Fachtagung „**Zu(g)kunft Euregio Bodensee**“; Anmeldung und Info: H.-D. Koch (08382/94 40 52), e-mail: [H.-D.Koch@t-online.de](mailto:H.-D.Koch@t-online.de). Wg. Fahrkarten ab München bei E. Reißing (089/700 46 08) melden.
- Mi. 15.12. 19 Uhr; Geschäftsstelle; **Aktiventreffen**
- Mo. 20.12. 19.30 Uhr; Augsburg, Zeughaus; Johann Groll: **Wissenswertes von der Bahn – Grundlagen des Eisenbahnverkehrs**; Info: W. Karg (082 51/538 87, [www.pro-bahn.de/schwaben](http://www.pro-bahn.de/schwaben))
- Mi. 29.12. ab 19 Uhr; **Stammtisch** im „Zwingereck“
- Mi. 05.01. 19 Uhr; Geschäftsstelle; **Aktiventreffen**
- Fr. 14.01. 19 Uhr; Geschäftsstelle; **Stadt- und Kreisgruppe München**

## Termine anderer Veranstalter

- Fr. 03.12. 17 Uhr; Salzburg, Bahnhofsgaststätte; **Salzburger Plattform der Verkehrsinitiativen**; Info: Regionale Schienen (00 43/664/411 82 23, Fax: 00 43/62 74/49 66, e-mail: [office@regionale-schienen.at](mailto:office@regionale-schienen.at), [www.regionale-schienen.at](http://www.regionale-schienen.at))
- Mi. 15.12. Betriebshof, Einsteinstr. 148; **Diavortrag: Eisenbahn-Kaleidoskop: 41 018, Münchner Nordring u. a. Themen**; Info: Otto Morneburg (089/90 46 92 45), Peter Wagner (089/ 812 97 42)
- Sa. 18.12. 07.55 Uhr; München Hbf, Gleis 24, Zug Richtung Plattling, umsteigen in Landshut; **Wanderung durch unbekanntes Niederbayern: Geisenhausen – Vilsbiburg – Hilling**; Info: E. Reißing (089/700 46 08)
- Fr. 07.01. 17 Uhr; Salzburg, Bahnhofsgaststätte; **Salzburger Plattform der Verkehrsinitiativen**; Info: Regionale Schienen (00 43/664/411 82 23, Fax: 00 43/62 74/49 66, e-mail: [office@regionale-schienen.at](mailto:office@regionale-schienen.at), [www.regionale-schienen.at](http://www.regionale-schienen.at))

# PRO BAHN *Post*

Rundbrief von PRO BAHN Oberbayern Dezember 2004



**Top-Bus in München – immer für Überraschungen gut**  
(Beschilderung der Haltestelle)

Foto(montage): PMo

- Horber Schienen-Tage: Zehn Jahre Bahnreform ..... 2
- Fahrplanwechsel am 12.12 im MVV ..... 5
- Unfähigkeit bei Verkehrsbetrieben ..... 6

- 4) Anbindung von Freising und Flughafen an die Ingolstädter Strecke mit einer S-Bahn Freising – Pfaffenhofen/Ilm;
- 5) Realisierung einer HGV-tauglichen Bahnstrecke (bis Autobahnkreuz Neufahrn) auf der Transrapidtrasse, ab dort Weiterführung nach Ingolstadt. Bei BAB-Kreuz Abzweig nach Freising, südlich Freising Abzweig zum Flughafen. Gemeinsame Nutzung der Strecken durch Expres-S-Bahn zum Flughafen und Zügen nach Ingolstadt und Landshut.

Nicht nur der Verkehr zum Flughafen wird aufgenommen, sondern auch ein Teil der Regionalverkehre um den Flughafen herum.

Konrad Nigg

### ***Glosse!!!***

## **München: Neues Busnetz ein Jobkiller . . . ?**

Bei dem aufmerksamen ÖPNV-Nutzer in München kommt der Verdacht auf, daß das neue Busnetz schon vor der ersten Fahrt Jobs gekostet hat. Hat die MVG vor ein paar Monaten noch „Schorsch“ zur Unterstützung der Öffentlichkeitsarbeit vorgestellt, scheint seine Zeit nach wenigen Einsätzen bei Baumaßnahmen jetzt schon wieder abgelaufen zu sein. „Schorsch“ paßte vielleicht aufgrund seines fortgeschrittenen Alters nicht zu einem modernen Busnetz. Möglicherweise war es aber auch die bayerische Sprache, die die MVG bewogen hat, nun Konsequenzen zu ziehen, nachdem es hierzu auch kritische Stimmen aus Reihen der Fahrgäste gab.

Statt „Schorsch“ übernimmt nun ein quickfideler Hund die Aufgabe, die Öffentlichkeit auf das neue Busnetz vorzubereiten und den potentiellen Fahrgästen das neue Busnetz näher zu bringen. Dabei scheint der Hund vor Energie nur so zu strotzen, so daß er auch über die Münchener Stadtgrenzen hinaus wirken darf. Ihm ist wohl die Aufgabe übertragen worden, im gesamten MVV-Gebiet das neue Netz zu bewerben. Bleibt abzuwarten, ob er die Sprache der Fahrgäste spricht, so daß diese sein Handeln verstehen und schnell umsetzen können.

Was immer auch mit „Schorsch“ passiert – es ist bislang unbekannt, ob er ganz freigestellt wurde oder nur in Altersteilzeit geschickt wurde –, die freie Zeit kann er ja nun zum Busfahren in München nutzen oder, führt er seinen Hund nun Gassi?

Andreas Frank

nehm mit weinroten Polstern, einem angenehmen Sitzabstand, fast nur vis-à-vis-Bestuhlung, Armlehnen allgemein; Heidemarie Mähler, die Geschäftsführerin des Unternehmens, erklärte dementsprechend, es gebe deshalb keine zwei Klassen, weil ja der ganze Zug erstklassig sei.

Die erste Exkursion am Donnerstag abend fand aber aus organisatorischen Gründen leider nicht mit diesen schönen Triebwagen statt, sondern schnöde in Bussen. Immerhin konnten die Teilnehmer im Zielort Freudenstadt auf dem letzten Streckenstück in die Karlsruher Stadtbahn einsteigen und die Steilstrecke zwischen Hauptbahnhof und Stadt erproben; daran hatten einige soviel Spaß, daß sie die Zeit nutzten und gleich noch einmal hin- und herfuhr (Ja, ich gebe zu, ich war auch dabei). Der eigentliche Zweck der Fahrt war aber eine Veranstaltung zum Thema „Bahn und Tourismus“, eine Leistungsschau der Region zum Schienenverkehrsangebot im Fremdenverkehr, aber durchaus mit kritischen Anmerkungen.

Die parallelen Arbeitskreise sind inzwischen zur festen Einrichtung geworden. Neben dem Güterverkehr und Bahn und Unterricht war dieses Mal der Bereich Fahrzeuge aufgeteilt worden in Technik und „Mensch und Fahrzeug“.

Auch die Bahn muß sich um Umweltverträglichkeit bemühen, wenn sie ihren Vorsprung erhalten will. Die Vorstellung eines neuen Drehgestells für Güterwagen mit verringerter Lärmemission war dazu ebenso ein Beitrag wie die Vorträge von Peter Westernberger von der DB AG und Martin Lambrecht vom Umwelt-Bundesamt, die sich aus verschiedenen Blickwinkeln um diesen Gegenstand bemühten. Und Dr. Gunther Ellwanger, ehemals UIC, wies zum wiederholten Mal auf die Verzerrungen hin, die dadurch entstehen, daß die Folgekosten der konkurrierenden Verkehrsträger nicht internalisiert sind (kurz gesagt: Der Autoverkehr zahlt Unfälle und Luftverschmutzung nicht selbst).

Die Schweiz war stark vertreten mit Berichten über „Bahn 2000“, aber auch zu grenzübergreifendem Geschehen auf der Gäubahn. Gunther Mackinger aus Österreich erklärte dagegen, wie die Salzburger Festungsseilbahn (unter anderem) durch den Verkauf von Bernstein fast kostendeckend fahren kann . . .

Besinnlicher dagegen war der Vortrag von Alois Bauer, der über eine Bewegung zum „Autofasten“ hinwies und ihre allmähliche Ausbreitung beschrieb; sind wir schon so weit, daß Autofahren als Genußmittel gilt und süchtig macht? Man sollte sicher darüber nachdenken.

Der Ausklang war im zweiten Anlauf, dieses Mal ohne technische Schwierigkeiten, ein Reisebericht über Zuckerrohrbahnen in Kuba, wie sie noch vor wenigen Jahren im Einsatz waren, Eisenbahn, genau wie wir sie bei uns zu Hause nicht wollen: urtümlich, mit Dampf, improvisiert, mit Ölpfützen im freien Gelände, einem Wellenschlag der

**Transrapid****Verschweebt?**

Zu Heft 3/04 der Transrapidzeitschrift „Schweeeben“, verteilt am 22. 10. 2004: Ich begann das Blättchen zu lesen und kam aus dem Staunen nicht heraus. Dieser eher betulich wirkende Verein, bekannt für die Verteilung von überholten, falschen oder zumindest zu optimistischen Daten und Selbstbeweihräucherung, kann kurzfristig reagieren.

Offensichtlich haben die Transrapidgegner am 7. 10. in Freising (anlässlich einer Informations- und Diskussionsveranstaltung unter Mitwirkung des Verfassers; Anm. d. Red.) Wirkungsteffer erzielt. Mit Daten zur Expreß-S-Bahn und Schilderungen der Vorzüge eines Netzkonzepts wurde der Nerv der Schweberlinge getroffen. Mit einem eilig zusammengeagelten Konglomerat (in der Eile vergaß man sogar Datum und Seitennumerierung) aus geordnetem Rückzug, Vernebelungspropaganda und – ich formuliere vorsichtshalber diplomatisch – zeisigmeierscher Form der Wahrheit versucht man die eigene Position zu retten.

Am 7. 10. kostete die Expreß-S-Bahn laut Dr. Zeismair noch 1,2 Milliarden, am 22. 10. waren es nur noch „ca. 1 Milliarde“.

Wenn S-Bahn-Gegner das einräumen, bedeutet das „unter 1 Milliarde“. Die von mir in Freising genannten Fahrzeiten für die Expreß-S-Bahn von 16 - 18 Minuten wurden von Herrn Dr. Zeismair mir bestritten, er nannte 26 - 28 Minuten. Dies, obwohl er wissen mußte, daß meine Zahlen stimmen. In Ausgabe 3 „Schweeeben“ wurde dies eingeräumt, Fahrzeiten „in etwa doppelt so lang wie die des Transrapid“.

Die nicht nur von mir erwähnten positiven netzwerkstarken Effekte einer konventionellen Lösung versucht man wie folgt zu diskreditieren: „sämtliche Störungen . . . übertragen.“ Wenn ein Zug zu spät kommt, muß man den nächsten oder übernächsten Anschluß nehmen. Dabei ist es unerheblich, ob es sich um eine S-Bahn, Expreß-S-Bahn, einen Bus oder einen Transrapid handelt.

Mit einem genauso falschen wie hilflosen „es gibt keine Alternativen zum Bau des Transrapid“ rennt Frau Doris Kirchner verzweifelt gegen die Wahrheit an. „Deutlich weniger Lärm als die Expreß-S-Bahn“: Die Wahrheitsliebe des Chefs hat auf Frau Kirchner abgefärbt. In Freising haben die Gutachter belegt, daß sogar der lärmende französische TGV bis 200 km/h leiser ist als der Transrapid bei geplanten 300 - 350 km/h.

Daß die „Investitionskosten von 1,6 Milliarden“ nicht ausreichen, räumt man mit den Zusatz: „Stand Machbarkeitsstudie 2001“ ein. Dabei handelt es sich nur um die Kosten der Trasse. 212 Millionen für fünf Fahrzeuge kommen dazu (Dr. Lindlar in „Eisenbahn-

**Fahrplanwechsel am 12.12. im MVV****Viel Neues – aber auch Kontinuität**

Am 12.12. ist wieder einmal Fahrplanwechsel. Dieses Jahr tut sich gerade im MVV einiges. Die S-Bahn führt den 10-Minuten-Takt auf einigen Streckenabschnitten ein. Das hat zur Folge, daß die Linienäste anders als bisher verknüpft werden und sich somit auch für viele Fahrgäste die gewohnten Liniennummern ändern. Im einzelnen ergeben sich folgende Liniendurchbindungen:

- S1 Freising bzw. Flughafen – Ostbahnhof
- S2 Petershausen – Erding
- S3 Maisach – Zorneding
- S4 Geltendorf – Ebersberg
- S5 Herrsching – Holzkirchen
- S6 Tutzing – Kreuzstraße
- S7 Wolfratshausen – Ostbahnhof
- S8 Flughafen – Nannhofen

Auf der S5 von Germering nach Deisenhofen sowie von Maisach (als Verstärker zur S8) nach Zorneding (als Verstärker zur S4) wird als S3 im Berufsverkehr der 10-Minuten Takt gefahren.

In München wird es bei den U- und Trambahnen nur kleine Anpassungen geben. Wichtigste Neuerung im U-Bahn-Bereich ist die Verlängerung der U1 bis zum Olympiainkaufszentrum seit dem 31.10; bei den Trambahnen sind die Taktverschiebungen bei den Linien 15 und 25 besonders zu beachten.

Völlig neu wird dagegen das Münchener Busnetz gestaltet. Zukünftig wird es drei Busgattungen in der Landeshauptstadt geben: Metrobus, Stadtbus und Taxibus. Es ändert sich fast alles, wie es in der Werbung zu dem neuen Busnetz seitens der MVG heißt.

Details zu dem neuen Busnetz sind über die Internetseiten [www.mvg-mobil.de](http://www.mvg-mobil.de) oder [www.mvv-muenchen.de](http://www.mvv-muenchen.de), über die MVG-Hotline 01803-442266 (9 Cent/Minute), in den Kundencentern und den Infopoints der MVG erhältlich.

Die Änderungen der S-Bahn sind ebenfalls im Internet auf den Seiten des MVV oder der S-Bahn ([www.s-bahn-muenchen.de](http://www.s-bahn-muenchen.de)) näher erläutert. Im Servicecenter der S-Bahn im 1. OG des Hauptbahnhofs gegenüber Gleis 24 kann man sich auch persönlich beraten lassen.

Alle Fahrplanänderungen inklusive der Regionalbusse sind im neuen MVV-Fahrplanbuch enthalten, welches in diesen Tagen verfügbar sein soll.

Andreas Frank

*Horber Schienen-Tage***Nach zehn Jahren Bahnreform**

**W**enn es während der Horber Schienen-Tage schneit, sagte Kurt Bielecki, dann bringe das Glück. Gelegentlich schneite es nicht; war das zum Beispiel in jenem Jahr der Fall, ehe der Interregio abgeschafft wurde? Falls das danach geht, dann stehen uns endlich bessere Zeiten bevor; zweimal gab es ein wunderschönes weißes Gestöber.

Gleich der erste Fachvortrag hinterließ einen tiefen Eindruck, Prof. Hermann Knoflacher aus Wien: „Warum Bahnreformen, wie sie gemacht werden, grundsätzlich scheitern müssen“. Der Fehler ist der, an der Bahn herumzubasteln, wo ihre gesellschaftliche Stellung doch gar nicht in ihrem eigenen Bereich liegt. Solange bei uns noch immer Hitlers „Garagenordnung“ gilt, solange Gesetze Stellplätze nahe beim Haus und beim Geschäft verlangen, erreicht nun einmal jeder viel schneller sein Auto als Haltestelle oder Bahnhof. Und dann greifen uralte biologische Antriebe: Man spart Energie, nämlich die des Weges, bis man erst fahren kann. Wenn überhaupt eine politische Reform gewollt wäre, dann müßte sie darin bestehen, umgekehrt jeden Auto-Stellplatz mit Gebühren zu belasten; in der Entfernung der nächstgelegenen Haltestelle kostet er soviel wie eine Zeitkarte für den ÖV, die man als Gegenleistung ungefragt erhält; ist er näher, wird er um so teurer, aber die Zeitkarte gibt es doch nur einmal.

Passend dazu war ein Hauptthema Erscheinungsbild und Wahrnehmung der Eisenbahn; es gab einen neuen Arbeitskreis Eisenbahn und Unterricht (am Rande stellte sich heraus, wie viele Lehrer im Kreis der Schienentäglern vertreten sind . . .). Wie hält sich die Bahn noch im Bewußtsein der Öffentlichkeit, wie soll sie sich darstellen? Der Rückblick auf zehn Jahre Bahnreform, Untertitel der diesjährigen Veranstaltung, machte jedenfalls nicht viel Mut.

Die Allianz pro Schiene zeichnet den „Bahnhof des Jahres“ mit einem Anerkennungspreis aus. In den zwei Kategorien Groß- und Kleinstadt sind es dieses Jahr Hannover und Lübben (Brandenburg).

Aus eigener Kraft wirklich gut darstellen konnte sich, schon zum zweiten Mal in Folge, die Vogtlandbahn mit einem Desiro, dieses Mal ein Fahrzeug mit Werbeanstrich für die anstehende Fußball-Weltmeisterschaft, aber, wie es sich für ein anständiges Verkehrsunternehmen gehört, nicht über die Fenster geklebt. Dieses Mal waren sogar zwei Triebwagen zur Besichtigung da: Die Erfurter Industriebahn stellte ihren neuen Itino vor, mit gleichem Grundaufbau geeignet zum unmittelbaren Vergleich. Der Wagen ist die zweiteilige Weiterentwicklung des bekannten Baumusters Regioshuttle mit den kennzeichnenden dreieckigen Fachwerkwfenstern. Das Exemplar der EIB wirkte geradezu vor-

*Samstag, 22. Januar 2004***Exkursion****im schönen Chiemgau von Waging am See nach Traunstein**

Die Wanderung führt uns durch abwechslungsreiche Landschaft an Gessenberg, Oberleiten und Freimann vorbei nach Rettenbach zur Mittagseinkehr. Danach geht es über Marberloh, Roitwalchen und Hufschlag nach Traunstein.

Gehzeit ca. 4,5 Stunden (keine größeren Anstiege, ggf. Gleitschutz mitnehmen)

Treff: München Ostbahnhof bis 8.45 Uhr am Reisezentrum

Abfahrt: 8.56 Uhr Richtung Salzburg, in Traunstein umsteigen nach Waging am See

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](mailto: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](mailto: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 Januar bis Dezember 2005 (monatlich) durch Überweisung von € 12.– 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 1/05 erscheint am 29.12.2004, Redaktionsschluß ist der 25.12.2004.

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

Gleise wie auf hoher See; und trotzdem hat man seine Freude daran, wenn die eigene Wirklichkeit (bisher noch) besser aussieht. Oder sind die verrotteten karibischen Gleise nur ein Vorgriff auf die Zukunft unseres eigenen Schienennetzes?

Die Wirklichkeit erlebte der Rest der Runde am nächsten Tag bei strahlendem Herbstwetter zur eigentlichen Exkursion: Mit der neuesten Version des Regioshuttles durch das Nagoldtal und mit der Stadtbahn bis Bad Wildbad, wo an die Vollbahnstrecke ein richtiges Stück Ortsstraßenbahn anschließt. Jetzt war das Wetter wieder schön; ob das nach dem Schneefall auch ein gutes Vorzeichen ist, für eine Bahn, die sich überall so entwickeln darf wie im Umkreis von Karlsruhe?

Michael Werner

### ***Die Sitzung der Stadt- und Kreisgruppe München***

wird im Dezember vom Freitag auf den folgenden Mittwoch verlegt. Termin ist somit Mittwoch, 08.12., um 19.00 Uhr in der Geschäftsstelle in der Schwanthalerstraße.

Wir würden uns freuen, wenn sich trotz der kurzfristig mitgeteilten Verlegung einige Mitglieder dazu entschließen würden, bei der Gruppe vorbeizuschauen. Aufgrund der Adventszeit und der Nähe zum Nikolaustag möchten wir den Termin ein wenig vorweihnachtlich gestalten.

Alle PRO BAHNER sind hierzu recht herzlich eingeladen.

### ***Liebe Leser,***

wieder geht das Jahr dem Ende entgegen. Wir möchten Sie daher bitten, den Jahresbezugspreis für 2005 in unveränderter Höhe von 12 Euro auf unser Konto 4774 76 803 (Sonderkonto PBP) bei der Postbank München (BLZ 700 100 80) zu überweisen, sofern Sie keine Lastschrifteinzugsermächtigung erteilt haben. Wenn Sie sich unsicher sind, ob Sie eine Einzugsermächtigung erteilt haben oder nicht, fragen Sie bitte in der Geschäftsstelle nach, oder warten Sie einfach den Abbuchungstermin am (voraussichtlich/ungefähr) 18.12.2004 ab.

revue“ 5/2002). Vielen Dank, daß Sie damit die von mir genannten „über zwei Milliarden“ Gesamtkosten bestätigt haben.

Auf Seite drei wird losgedröhnt: „Nur der Transrapid ist in der Lage, die großen Personenverkehrsströme nonstop, sicher, pünktlich und so rasch zu bewältigen . . .“ Na ja, Dr. Josef und die Wahrheit. Ein flughafenkonzentriertes S-Bahn-System kann das auch und viel billiger und dazu einen Großteil des nicht am Flughafen beginnenden und endenden Regionalverkehrs übernehmen. Vielen Dank für die Daten auf dieser Seite. Kapazität acht Millionen Passagiere pro Jahr? Aus Sicht der Münchener S-Bahn ist das eine Elftageration, aus Sicht der U-Bahn eine Neuntageration. Dasselbe Geld, in S- und U-Bahn investiert, würde vielleicht 80 Millionen Passagiere jährlich zusätzlich erschließen. U- und S-Bahn haben derzeit knapp 600 Millionen Fahrgäste jährlich.

Der ÖPNV soll durch den Transrapid jährlich 4,2 Millionen Personenfahrten gewinnen? Das sind nur 11.500 täglich (Schanghai derzeit 7000 täglich, dabei hat diese Stadt 20 Millionen Einwohner). Von den 4,2 Millionen sollen drei Millionen vom Straßenverkehr gewonnen werden. Insofern werden 1,2 Millionen von der S-Bahn geklaut. Genau das haben Sie am 7. 10. bestritten, Herr Zeislmaier.

Erstaunlich bis peinlich die von der Transrapidlobby bemühten Befürworter und Gastkommentatoren. DGB-Boß Sommer, des öfteren als Betonkopf in der Presse gescholten und als Aufsichtsrat bei Thyssen-Krupp mehr als ein Zubrot verdienend, ein Taxifunktionär mit holpriger Prosa und ein Ex-„DDR“-Kirchenjurist, als Schlüsselfigur beim Verstopfen der Maut geltend und in der Presse als IM „Sekretär“ der Stasi beschrieben. Herr Müntefering artikuliert seine Probleme mit der Beherrschung von Hochdeutsch.

Ein schönes Fundstück: „Gerade der Ausbau der Verkehrsnetze habe oberste Priorität. Wiesheu nannte an erster Stelle den S-Bahn-Ringschluß im Bereich Erding.“ Es freut mich, daß sogar Herr Wiesheu einmal recht hat. Gönnen wir ihm das gefundene Korn.

### **Nachtrag:**

Als Alternative zum Transrapid schlage ich eine flughafenzentrierte Erweiterung des S-Bahn-Netzes vor. Jede Einzelmaßnahme ist sofort wirksam.

- 1) Ringschluß Erding, Walpertskirchener Spange und Verlängerung der S-Bahn von Markt Schwaben nach Dorfen;
- 2) Pasinger Kurve (höhenfreie Verbindung von Pasing zur S-1-Strecke). Die S-Bahn dazu ist als Expres-S-Bahn zu konzipieren; nur Halte in Moosach und Feldmoching, ev. in Neufahrn, wenn die jetzige S1 ersetzt wird;
- 3) Verlängerung der S-Bahn von Freising nach Dorfen, Verbindungskurve südlich von Freising zur S1;

## Unfähigkeit bei Verkehrsbetrieben

### Lange Gesichter in Aying . . .

Lange Gesichter wird es am Montag nach dem Fahrplanwechsel bei den Fahrgästen der RVO-Buslinie 9582 geben, die vom Mangfalltal zur S-Bahn nach Aying fährt. Weil der Fahrplan der Linie über die Jahre so schön eingefahren ist, hat man ihn beibehalten. Dummerweise fährt aber nun nicht mehr die S-Bahn-Linie 7 nach Aying, sondern die S6. Und die fährt Richtung München ein paar Minuten früher.

Ein Auszug aus dem Fahrplan: Bus an 6.30 Uhr, S-Bahn ab 6.31 Uhr. Weil die nicht zu erreichen ist, hat man als Anschluß dann 6.51 Uhr. Noch „besser“ sieht es beim nächsten Bus aus, der um 8.30 Uhr Aying erreicht. Die S-Bahn würde 8.31 Uhr fahren – Schlußlichter anschauen – nächste S-Bahn um 9.11 Uhr. Was macht man 41 Minuten in Aying? Ob die Brauerei da schon offen hat? So geht das den ganzen Tag weiter.

In der Gegenrichtung schaut es auch nicht viel besser aus. Da sind dann freilich die Nachmittagsfahrten interessanter: S-Bahn an 16.28 Uhr, Bus ab 17.05 Uhr. Die nächste Verbindung S-Bahn an 17.28 Uhr, Bus ab 18.00 Uhr. Über eine halbe Stunde! Gerade mal der letzte Bus ab 18.40 Uhr hat eine halbwegs brauchbare Übergangszeit von 12 Minuten. Damit es im RVO-Fahrplan nicht ganz so schlimm aussieht, hat man bei dem Bus ab 17.05 Uhr eine S-Bahn in die Anschlußleiste aufgenommen, die um 16.48 Uhr ankommt. Dummerweise fährt die aber nur am Wochenende, und der Bus nur Mo - Fr.

Es kann mir keiner erzählen (sie tun's aber trotzdem), daß es nicht möglich ist, die Busse Richtung Aying 5 Minuten früher fahren zu lassen. Damit würde fast bei jeder Fahrt eine S-Bahn früher erreicht. In der Gegenrichtung wäre eine 5 Minuten spätere Abfahrt angebracht. Statt dessen wird mit minutengenauen Schülerfahrten und engen Einbindung in die Umlaufpläne argumentiert. Glaubt das jemand?

Die Fahrgäste werden sich an den Anblick von roten Schlußlichtern gewöhnen müssen . . . Oder man teilt an die Fahrgäste Peitschen aus, mit denen sie den Busfahrer zu schnellerer Fahrt „ermuntern“. Aber angesichts der endlosen Autokolonnen, in denen der Bus mitschwimmen muß, wahrscheinlich eine aussichtslose Angelegenheit. Da werden dann schon eher die endlosen Autokolonnen noch endloser.

### . . . und blutige Nasen an der Amalienburgstraße

Blutige Nasen können sich die Fahrgäste an der Trambahn-Endstation Amalienburgstraße holen. Da hat man zwischen Trambahn- und Bushaltestellen quer über den Fahrgastbereich einen Radweg durchgeschlagen. Fahrgäste, die von der ankommenden

Trambahn zu den abfahrbereiten Bussen laufen, sind unweigerlich auf Kollisionskurs mit den durchbretternden Radfahrern, deren Spur man auf eine elegante, langgezogene Kurve gelegt hat, damit sie auch besonders schnell fahren können.



Freilich hätte man das auch anders lösen können. Beispielsweise wäre auf der Rückseite der Businsel noch genug Platz. Dann würde der Radweg allerdings die ein- und ausfahrenden Busse kreuzen. Aber viele Busse fahren da nicht.

Oder man hätte die Fahrradspur in die nur wenige Meter entfernte Schragenhofstraße legen können. Das wäre für die Radfahrer besser gewesen, weil hier auf beiden Seiten auch die logische Fortführung der querenden Radwege ist. Aber dann hätte man eine Ampel mehr gebraucht.

So haben sich halt wieder mal ein paar unfähige Planer für die „einfachste“ Lösung entschieden. Blutige Nasen inbegriffen . . .

Da stellt sich auch die Frage, ob man die Planer im Falle eines – vorhersehbaren – Unfalls haftbar machen kann.

Die Amalienburgstraße scheint überhaupt ein Übungsfeld für ÖPNV-Lehrlinge zu sein. Um Verwechslungen zu vermeiden, würde man normalerweise Busse gleicher Linie, aber verschiedener Richtung, immer an unterschiedlichen Positionen halten lassen. Doch kürzlich wurden die neuen Schilder für die neuen Linien angeschraubt. Dabei hat man die aber nicht nach Richtungen zusammengefaßt, sondern nach Linien. Der 143er hält in beiden Richtungen am selben Pfosten, der 162er ebenfalls. Erschwerend kommt hinzu, daß beide Linien wechselnde Endstationen haben, so daß meistens auf dem Bus ein anderes Ziel als auf den Haltestellenschildern steht (siehe Titelbild). Angesichts der Unfähigkeit der Schilder-Anschrauber (oder deren Chefs?) ist hier die Peitsche für die Fahrgäste weniger angebracht. Dann eher schon das Megaphon für den Busfahrer, mit denen er den verwirrten Fahrgästen sämtliche nachfolgenden Haltestellen eintrichtern kann . . .

Peter Morath