

# PRO BAHN *Post*

Rundbrief von PRO BAHN Oberbayern

Dezember 2007



Trambahn in der Zweibrückenstraße

Foto: PMo am 22.4.07

- Mitgliederversammlung: Gastvortrag von Dieter Wellner . 4
- 25. Jahre Horber Schienen-Tage . . . . . 7
- Der engagierte Fahrgast . . . . . 9

## Trara um Transrapid

### Wie man aufs Abstellgleis schwebt

Die Frage des Transrapids hat sich im Lauf der Jahre zu einem emotionalen Schlagabtausch entwickelt, in dem sachliche Argumente kaum mehr wahrgenommen werden; er ist in weiten Kreisen zu einer ideologischen Grundsatzfrage geworden. Sicher sind auch wir Fahrgastaktivisten nicht frei davon, so sehr wir auch versuchen, unseren verkehrspolitischen Auftrag sachlich zu vertreten. Ich zum Beispiel fürchte den Stachel im Fleisch, der unser immer noch ziemlich schönes Eisenbahnnetz nachdrücklich zerstören könnte und damit mein persönliches Vergnügen gefährdet, mit dem Zug quer und durchs Land zu reisen. Das ist auch nicht dadurch aufzuwiegen, dass der Trara (wie ihn ökologisch bewegte Gegner nennen) selbst sicher ein bemerkenswertes Fahrerlebnis bieten könnte; er wird nie zu einem ähnlichen Netz auswachsen können, ist also niemals ein Ersatz.

Befürworter erklären uns an Infoständen meistens: Ihr seid technikfeindlich; ihr gefährdet den Standort Deutschland. Ich antworte darauf: Weder noch, denn unsere Satzung erlaubt uns zu Fragen der Technik oder nationalen Wirtschaftskraft gar keine Stellungnahme. Wir beurteilen getreu unserem Auftrag einzig und allein die Frage, ob dieses einzeln dastehende Projekt den Fahrgästen nützt, und wir kommen zu dem begründeten Schluss: nein. – Meistens gehen die Besucher dann still weiter ihres Weges. Damit haben sie nicht gerechnet; das sind ja Argumente!

Aber wie konnte es erst so weit kommen, dass hier die Fundamentalisten beider Seiten sich einen Glaubenskrieg liefern müssen? Vor Jahren sagte anlässlich eines Gesprächs über die Frage einmal ein leider unbekannter kluger Teilnehmer: Als das Projekt in der Politik keimte, ging es darum, die Eisenbahn durch die Magnettechnik nicht etwa zu ergänzen, sondern zu ersetzen.

Das stimmt ohne Zweifel. In der frischen Bundesrepublik konnte ein Vorstandsvorsitzender eines wichtigen Automobilwerkes öffentlich tönen, bis 2000 sei Deutschland schienenfrei; er wollte uns alle zu einem mühsamen Dasein als unbezahlte Berufskraftfahrer verurteilen. Die Eisenbahn galt als überholtes, veraltetes System, das in absehbarer Zukunft verschwinden musste.

Da lohnte es sich, das zwar auch alte, aber neu wieder ausgegrabene System der Magnetschwebetechnik und des Linearmotors nicht etwa als Weiterentwicklung, sondern zur Verdrängung des bekannten Schienenverkehrs zu verwenden. Der Transrapid ist viel teurer; na und? Wir lebten im reichen Wirtschaftswunderland. Er ist nicht geeignet für ein flächendeckendes Netz? Macht nichts, die Nebenlinien verschwinden allemal, die Menschen werden von Dorf zu Dorf ja Auto fahren.

Darum stand die Betonpiste gegen das Gleis. Bimodale Anwendungen waren durchaus im Gespräch, sowohl für den Fahrweg als auch für Fahrzeuge. Beim Fahrweg hätte das bedeutet, dass Magnetzüge in die Haupthallen der Bahnhöfe einfahren könnten, beim Fahrzeug, dass es geeignet wäre, von der Schnellstrecke in die Zweiglinien einzufädeln, allerdings mit dem Nachteil, dass es mit der Ausrüstung für beide Systeme schwerer würde und mehr Energie verbrauchen müsste.

Auch weitere Mischformen wären technisch ohne weiteres denkbar; zum Beispiel gab es den Gedanken an einen „Booster“, der auf Steigungen oder zur Beschleunigung hinter Bahnhöfen die Leistung des herkömmlichen Zuges verstärken sollte. Dafür muss er nicht unbedingt schweben. Und die 3,70 m Breite der Schwebbahn sind auch kein Systemvorteil; sie sind willkürlich gewählt, und das schmalere Profil der Schienenbahn ist nur historisch bedingt, nichts weiter.

Die Inkompatibilität beider Entwürfe war also Absicht; niemand hat damals damit gerechnet, wie gut die Rad-Schiene-Technik aufholen sollte, als man nur erst einmal anfing, sie entschlossen weiterzuentwickeln. Ihr Rückstand kam allein daher, dass man sie zeitweilig aufgegeben hatte. Der Transrapid hätte spätestens in den 70ern endgültig überzeugen müssen, um sich noch behaupten zu können; heute zeigt Hochgeschwindigkeitsverkehr auf der Schiene, wie überflüssig er ist, mindestens bei uns. Zwischen den 350 km/h, die Eisenbahnzüge bald fahren werden, und den 400 km/h des Traras ist die Lücke so klein, dass sich der Mehraufwand in unserem dicht verknoteten Europa nicht mehr lohnt, und es ist sicher kein rückschrittliches Denken, warum man in Frankreich unbeirrbar auf die Stahlschiene gesetzt hat, mit sehr großem Erfolg.

Der Trara hat sich also aus dem Mutwillen seiner Antreiber selbst auf die Abstellrampe geschwebt. Als Ergänzung und Weiterentwicklung der Eisenbahn hätte der Linear-motor vielleicht vernünftige Anwendungen finden können; auch dieser Zug ist nun abgefahren. Die Dampflok, der viele Bahnfreunde nachtrauern, ist doch nie ganz gestorben; sie kann auf den neuen Gleisen weiterhin verkehren, und mehrere Traktionsarten vertragen sich nebeneinander recht gut. Aber wo man von vornherein gegeneinander statt miteinander plant, bleibt einer auf der Strecke. Das sollte die Schiene sein; es ist anders gekommen.

Anscheinend glaubt niemand mehr wirklich an die Technik des Linearantriebs. Auch Länder wie die arabischen Emirate, wo eine neuartige Strecke kein Fremdkörper in einem vorhandenen Netz wäre, wo Geld gar keine Rolle spielt, wo man gern protzt, wo man technisches Spielzeug liebt, wo daraus keine ideologische Zwietracht entsteht, will man das Erzeugnis bisher nicht haben.

Es gab längst Referenzstrecken, zum Beispiel im Nahverkehr in Berlin die „M-Bahn“. Sie hat niemanden verführt, die Technik zu übernehmen, und ist so sang- wie auch

klanglos im Museum verschwunden. Und warum denkt offenbar niemand über Anwendungen nach wie erschütterungsfreie Fördertechnik für empfindliche Güter in Betrieben? Warum setzt man Linearmotoren nicht senkrecht für Aufzüge ohne Seile und mechanischen Verschleiß ein? Warum nicht für Bergbahnen, warum nicht für Fahrbetriebe in Vergnügungsparks? Warum versteift sich eine Gruppe von fundamentalistischen Fanatikern einzig auf den aberwitzig teuren Personenverkehr mit dem Magnetgeschoss? Warum wohl? Wäre die Schwebetechnik für irgend etwas wirklich gut, dann gäbe es sie längst als Anwendungsfall, auch ganz abseits einer prestigegeladenen Flugzeugattrappe, unauffällig und alltäglich. Wieso ist das nicht so?

Dazu gibt es eine Menge Stoff zum Nachdenken.

Michael Werner

## Mitgliederversammlung 2007

### Gastvortrag von Dieter Wellner

Die Mitgliederversammlung von PRO BAHN Oberbayern konnte dieses Jahr einen prominenten Referenten begrüßen: Ministerialdirigent Dieter Wellner, zuständig für das Referat Verkehr im Bayerischen Staatsministerium für Wirtschaft, Verkehr und Technologie sprach über die Perspektiven des Schienenverkehrs in Bayern zum Thema **„Bayerns Schienenverkehr zwischen Privatisierung und Mittelkürzung – die Zukunft des Bayerntakts“**. Am Anfang stand der Rückblick auf eine Erfolgsgeschichte: Im Zuge der Bahnreform wurde den Ländern 1996 die Zuständigkeit für den Schienenpersonennahverkehr auf die Länder übertragen. Schon im Vorfeld hatten die Deutsche Bahn und der Freistaat eine Reihe von Pilotprojekten ins Leben gerufen: Den Allgäu-Schwaben-Takt, den Werdenfels-Takt, den Pendolino Nürnberg – Hof und den Linienstern Mühldorf. Festgeschrieben wurde damals auch der Vorrang der Schiene vor dem Bus. Mit der Einführung des Bayerntakts wurden dann die jährlichen Zugkilometerleistungen schrittweise von 82 Millionen Zugkilometer (einschließlich der Pilotprojekte) auf 104 Millionen Zugkilometer gesteigert.

Je nach Strecke konnten zwischen 25 und 50 Prozent mehr Reisende auf die Schiene gelockt werden. Schon bald stießen die Mehrbestellungen an die Grenzen der Infrastruktur. Für den notwendigen Ausbau der Schienenwege gibt es aber keine Zuständigkeit der Länder, mit der Ausnahme der S-Bahn-Systeme, für die Mittel nach dem Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (GVFG) bereit gestellt werden. Hier ist der Bund

erst ab einem Projektumfang von 100 Mio Euro zuständig. Wellner zählte einige Projekte auf:

- Die S-Bahn Nürnberg wird bis 2012 auf weitere Strecken ausgedehnt.
- S-Bahn-Verlängerung nach Geretsried (hier wies Wellner angesichts der aktuellen Diskussion in Wolfratshausen auf die Gefahr hin, durch überzogene Forderungen die Wirtschaftlichkeit und damit die Finanzierung des Projekts zu gefährden)
- Die zweite Stammstrecke der Münchner S-Bahn, die Wellner ausdrücklich in Verbindung mit dem Ausbau der Außenäste sieht und die insgesamt mit 1,5 Mrd Euro zu Buche schlagen soll. Die Nutzen-Kosten-Untersuchung brachte aufgrund der hohen Baukosten und der – angesichts des hohen Modal-Splits in München – kaum noch zu steigenden Fahrgastzahlen bisher ein negatives Ergebnis. In die Bewertung wird nun die Zuverlässigkeit des Betriebs eingehen (wie beim Leipziger City-Tunnel), sodass man im Wirtschaftsministerium nun eine positive Bewertung und die entsprechenden Bundesmittel erhofft. Die Entscheidung über die Stammstrecke wird in den nächsten Monaten erwartet.
- Für die Flughafenanbindung hat der Freistaat entgegen sonstiger Gepflogenheiten die Planung selbst in die Hand genommen, da DB Netz hier nicht zeitnah reagieren konnte. Der Erdinger Ringschluss sieht einen viergleisigen Ausbau bis Markt Schwaben vor und zwei Gleise zwischen Erding und Freising. 2009 wird die Planfeststellung durchgeführt.

Natürlich klammerte Wellner auch das umstrittene Thema Transrapid nicht aus. Das Wirtschaftsministerium erhofft sich damit, den angesichts der fehlenden Fernbahnanbindung des Flughafens geringen Anteil der mit dem ÖV anreisenden Fernreisenden von bisher 3 bis 5 Prozent anzuheben. Im MVV-Bereich benutzen 35 % der Fluggäste öffentliche Verkehrsmittel. Acht Millionen Fahrgäste im Jahr soll der Transrapid vom Hauptbahnhof zum Flughafen befördern. Eine Express-S-Bahn zum Flughafen stellt sich dagegen für den Freistaat negativ dar: Man rechnet für den Betrieb dieser S-Bahn ein erforderliches Bestellerentgelt von 25 Millionen Euro, während der Transrapid nach Aussagen der Betreiber kostendeckend zu betreiben sei. Die 40 Prozent geringere Attraktivität der S-Bahn würde zu einem negativen Ergebnis der Nutzen-Kosten-Untersuchung und damit dem Verlust der Bundeszuschüsse führen. Die Express-S-Bahn sei daher auf absehbare Zeit nicht realisierbar. Das Risiko höherer Baukosten des Transrapid hat der Freistaat dadurch begrenzt, dass die Projektträger den Transrapid als Zielkostenprojekt mit maximal 1,85 Mrd. Euro anbieten werden.

Ein Thema des Vortrags war auch die Kürzung der Regionalisierungsmittel nach AEG. Hier hatte sich die große Koalition gegen die Länderinteressen durchgesetzt. Für den Zeitraum von 2006 bis 2013 erhält Bayern damit insgesamt 800 Millionen Euro weniger Regionalisierungsmittel. Während in anderen Bundesländern in der Folge tatsächlich Zugleistungen abbestellt werden mussten, kann Dieter Wellner eine gute Nachricht mel-

den: In Bayern wird die Bestellung nicht heruntergefahren, er sieht sogar Chancen für Mehrbestellungen. Möglich wird das durch Einsparungen, die mit geschickten Ausschreibungen von Zugleistungen erreicht werden. So wird die DB Regio künftig auf der Strecke München – Passau für den Zugkilometer ein Bestellerentgelt von knapp 80 Cent statt bisher ca. 7,50 Euro verlangen. Bei der Förderung von Bussen wurden ebenfalls Kürzungen vorgenommen. Dennoch sieht man auch die Möglichkeit, Investitionen nach GVFG mit Regionalisierungsmitteln zu unterstützen. Stolz ist man im Wirtschaftsministerium auch auf den Abschluss des Verkehrsdurchführungsvertrags mit der DB: Man hat hier der DB den Einsatz neuer Fahrzeuge im Wert von 1,3 Mrd Euro abgerungen, allein die Erneuerung der S-Bahn-Flotte schlug mit 700 Millionen Euro zu Buche. Ab 2009 werden die Regionalisierungsmittel wieder leicht angehoben.

Brandaktuell ist natürlich das Thema Kapitalprivatisierung der Deutschen Bahn. Der neue Entwurf nach dem Scheitern des Gesetzentwurfs nach den Vorstellungen von Mehdorn / Tiefensee sieht nun eine faktische Trennung von Netz und Betrieb vor, gleichwohl hier die konkrete Ausgestaltung nicht festliegt. In drei Sonderkonferenzen haben sich dazu die Länderverkehrsminister bisher beraten und versucht ihre zum Teil unterschiedlichen Meinungen und Interessenlagen auf einen Nenner zu bringen. Einigkeit besteht in dem Interesse an einer funktionierenden Netzinfrastruktur. Die Gemeinwohlverpflichtung steht hier an erster Stelle. Angesichts der Tatsache, dass das Netz zu 66 Prozent aus den Trassenentgelten des von den Ländern bestellten Nahverkehrs finanziert wird, verlangen die Länder zu Recht eine Mitbestimmung, die in eine klare Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung mit der DB Netz AG eingehen muss.

Im Anschluss an den Vortrag entwickelte sich eine lebhafte Diskussion, naturgemäß wurden vor allem beim Thema Transrapid kontroverse Auffassungen geäußert. Auch der München-Nürnberg-Express, Erweiterung des MVV, Streckenreaktivierungen, der Ausbau der Mangfalltalbahn und die Zukunft der Bayerischen Oberlandbahn brannten den Versammlungsteilnehmern auf den Nägeln.

Zum Abschluss bedankte sich PRO BAHN-Regionalvorsitzender Norbert Moy bei Dieter Wellner, der im kommenden Jahr in den wohlverdienten Ruhestand treten wird, für dessen umfassende Verdienste um den bayerischen Schienenverkehr und seine Fahrgäste. Insbesondere in der Phase der Regionalisierung hat Wellner entscheidende Impulse für eine Vorwärtsstrategie in der Angebotsplanung gegeben und mit Mut zum Risiko die anfangs umstrittenen Pilotprojekte des integralen Taktfahrplans auf den Weg gebracht. Wellner machte seine Wertschätzung für die Arbeit von PRO BAHN deutlich und erklärte, dass er auch trotz mancher kontroverser Themen immer gern das Gespräch mit den PRO BAHN-Vertretern geführt hat und ihren sachlichen Stil schätzt.

Norbert Moy

## 25. Horber Schienen-Tage

# Ein rundes Jubiläumsprogramm

Immerhin Ulli Grosse hat es gemerkt: Die 25. Veranstaltung bedeutet, dass diese Tagung erst seit 24 Jahren stattfindet. Trotzdem hieß das Motto: „Die Eisenbahn – vor 25 Jahren – in 25 Jahren“, und immerhin muss man bedenken, dass ein solches Treffen auch Zeit für Vorbereitung verlangt, also sicher sein Vierteljahrhundert doch gut ausfüllt.

Entsprechend umfangreich war dieses Mal das Rahmenprogramm. Eine zusätzliche Exkursion führte freitags im bewirteten Bistrowagen der Albtalbahn über die neu elektrifizierte Strecke Eutingen im Gäu – Freudenstadt und noch weiter die Steilrampe hinab bis Baiersbronn, leider bei verregnetem, verhangenem Wetter in der schönen Schwarzwaldlandschaft. Abends folgte dann der eigentliche Festakt. Es mag schrecklich klingen: eine Stunde lang Ansprachen, aber es war nicht so schlimm, im Gegenteil, denn die meisten Redner waren durchaus witzig und hatten den Gästen Neues zu sagen. Niemand langweilte sich. Ein dichtgedrängter Stehempfang mit Buffet schloss sich an; vom Essen blieb beim Meinungsaustausch nichts übrig. Wir danken den Hauswirtschaftsschülerinnen der Berufsschule Horb für Zubereitung und Bedienung!

Zeit blieb für ungefähr dreißig Vorträge, wie gewohnt aus einem bunt schillernden Kaleidoskop von Themen. Natürlich lag „Stuttgart 21“ buchstäblich geographisch nahe; dieses Mal fand sich kein einziger Befürworter. Winfried Wolf stellte die Gedanken vor, die seit der Veröffentlichung seines Buches „Eisenbahn und Autowahn“ neu hinzugekommen sind. Die Stichworte „Fahrzeugtechnik“, „Linienbusse mit elektrischem Antrieb“ und „Güterverkehr“ wurden wieder durch parallele Arbeitskreise ergänzt, dazu kam dieses Jahr „allgemein interessierende Eisenbahnbücher“, denn die Leiterin der Horber Stadtbibliothek hatte angefragt, welche Titel man zu diesem Themenkreis anschaffen solle.

Hagen von Ortloff durfte seinen Film über den Ausverkauf der Bahn nicht zeigen, weil, wie überraschend, ein Rechtsstreit mit der DB AG schwebt. Stattdessen sahen die Teilnehmer einen frischen Beitrag des WDR: „Bahnmonopoly – wer bleibt auf der Strecke?“ mit, wie von Ortloff sagte, sinngemäß ähnlichem Inhalt.

Anstrengend, trocken, aber aufschlussreich und wichtig waren Beiträge über das 5. Eisenbahnänderungsgesetz (Reinhard Hennes), wobei unter anderem das fast unnausprechliche Wort „Interoperabilität“ bekannt wurde, und über den Zugang zur Eisenbahninfrastruktur (Wolfgang Groß) den seit 2006 die Bundesnetzagentur zu regeln hat.

Beklemmend war dagegen der Vortrag, den Prof. Dieter Haubold für den wegen Krankheit abwesenden Eberhard Arnhold verlas, zur Erinnerung an die Bespitzelung der Mitarbeiter der Reichsbahn durch die Stasi.

Sicher der Aufmerksamkeit unserer südöstlichen Kreisgruppen wert: Peter Kemptner berichtete von einer kräftigen Initiative, die SKGLB nach Bad Ischl nach nun fünfzig Jahren zu reaktivieren. Wie Richard Fuchs (Salzburg, aber tätig beim Oberösterreichischen Verkehrsverbund) am Rande dazu erklärte, gehe es nun endlich mit dem Innentunnel voran, und Fachleute sagen, sobald er verwirklicht sei, gehe es mit dem übrigen Netzausbau von selbst weiter.

Im Kulturbürgerhaus der Stadt Horb war eine Ausstellung zur Geschichte der Schienen-Tage zu besichtigen, die erfreulich gut besucht wurde. Lob dafür hat sich Christoph Bielecki, der Sohn des HST-Gründers verdient, der unübersehbar sehr viel (Nacht-)Arbeit in die Schautafeln gesteckt hat.

Die nun schon traditionell sonntags angebotene Abschluss-Exkursion führte mit zwei Regioshuttle-Einheiten der Hohenzollerischen Landesbahn über eigene Strecken dieser NE-Bahn; streckenweise waren ein MAN-Schienenbus und ein NE 81 angehängt, in denen die Liebhaber mitreisten. Als Höhepunkt befuhr der Zug die Stichstrecke von Hechingen nach Schönberg, früher die Verbindung nach Rottweil, die erhalten geblieben ist, weil sie noch Industrieanschlüsse bedient; von Personenzüge wird sie jetzt im Schüler- und Gelegenheitsverkehr wieder befahren. Gerhard Schnaitmann von der NVBW bewährte sich wieder als sachkundiger Reiseführer.

Manche vertrauten Gesichter sahen sich wieder, andere fehlten leider wie Adolf-Heinrich von Arnim, der sich die lange Reise nicht mehr zugemutet hatte; die üblichen langen Horber Abende und dementsprechenden kurzen Nächte waren wie immer ein untrennbarer Bestandteil der Tagung. Viele wichtige Gedanken entstehen am Rande des offiziellen Treffens; als Wirtschaftsfaktor beleben die HST die Horber Gastronomie ungenügend, und der Rahmen, den sie bietet, befruchtet wiederum die HST.

Nächstes Jahr gibt es wieder etwas zu feiern: 25 Jahre Horber Schienen-Tage. Das Organisationsteam sitzt schon heftig an den Vorbereitungen.

Michael Werner

### Hinweis:

Wegen den Weihnachtsfeiertagen findet der Münchner **PRO BAHN-Stammtisch** nicht am Mittwoch, den 26.12. statt, sondern am Tag danach, also **am Donnerstag, den 27.12.2007.**

## Der engagierte Fahrgast

### Nicht resignieren, reagieren!

Vor einigen Monaten war ich aufgrund eines Theaterbesuches in München benötigt, mit zwei Begleitern die letzte S 4 vom Marienplatz ab 0.25 Uhr Richtung Ebersberg für die Heimfahrt nach Baldham zu benützen. Am Ostbahnhof kam plötzlich ein Bahnbediensteter uns durch den Mittelgang entgegen und fragte, wohin wir den „jetzt noch“ wollten. Wir antworteten: „Nach Baldham!“ „Da hätten Sie in den vorderen Wagen umsteigen müssen, der ist gerade abgefahren“, antwortete er und ob wir denn „die Durchsage“ nicht gehört hätten. Wir verneinten und waren nun gezwungen, die Heimfahrt per Taxi anzutreten zu 26 € Taxi-Entgelt.

Einige Tage später beschwerte ich mich schriftlich bei der S-Bahn-München über diesen Vorfall und bat um Erstattung der 26 € und argumentierte, dass ich solche Abkuppelungen am Ostbahnhof schon wiederholt beobachtet habe, allerdings mit dem Unterschied, dass ein Bediensteter durch den abzukuppelnden Wagen ging, um Fahrgäste zum Umsteigen in den vorderen Wagen aufzufordern und dann, wenn der Wagen geräumt war, dem Lokführer ein Abfahrtszeichen zu geben.

Die S-Bahn-München hat mir dann die 26 € als DB-Gutschein erstattet.

Neben meinem Erstattungsersuchen habe ich mir Zeit für diesen Beschwerdebrief auch deshalb genommen um zu bewirken, dass nachlässiges Personal „belehrt“ wird in der Hoffnung, dass anderen Fahrgästen künftig ein solches „Erlebnis“ erspart bleibt.

\*

Und nun ein weiteres „Erlebnis“:

Im August verbrachte ich einige Urlaubstage in Oberstdorf. U.a. benutzte ich dort den Ringlinien-Ortsbus und wollte damit vom Bahnhof zum Urlaubsquartier fahren zusammen mit mehreren Begleitern. Weil es heiß und sonnig war, umklammerte ich das Bushaltestellen-Schild nicht in Schmusepose, sondern wir standen an einer schattigen Hauswand einige Meter entfernt davon. Der Bus kam und fuhr – am Bahnhof! – durch. Wildes Hinterhergestikulieren half nicht, der Fahrer hatte dafür keine Augen. Als er mit seinem Bus gegenläufig an der gegenüberliegenden Haltestelle wieder ankam, sprach ich ihn an, warum er denn vorhin nicht gehalten habe. Da kam ich ihm aber offenbar gerade recht! Grobschlächtig antwortete er mir: „Sie können sich ja beim Bürgermeister beschweren!“ Das tat ich dann auch unter wörtlicher Wiedergabe des Dialoges, den ich mit dem Fahrer führte.

Der Bürgermeister hat sich bei mir brieflich sehr höflich entschuldigt und mitgeteilt: „Ich habe umgehend den Regionalverkehr Allgäu (RVA), der unsere Ortsbuslinie be-

treibt, mit dem von Ihnen geschilderten Vorgang konfrontiert. Der RVA hat sich zwischenzeitlich von dem betroffenen Fahrer getrennt und sich bei mir in aller Form für dieses nicht dienstleistungsgerechte Verhalten entschuldigt.“

Ich meine, man sollte den Mut aufbringen und sich die Zeit nehmen, solche „Fahrgastbehandlungen“ der geeigneten Stelle vorzutragen, um anderen Fahrgästen solche Erlebnisse zu ersparen.

Helmut Graf

### Fahrplanwechsel im Werdenfelstakt

Am 8. Dezember wollen wir die letzte Fahrt des IC Alpenland nach Garmisch-Partenkirchen begleiten. Abfahrt in Weilheim um 15.30 Uhr, bzw. in München um 14.44 Uhr. Die Rückfahrt erfolgt mit einem Regionalzug.

Am Montag, den 10. Dezember hat der „19-Uhr-Zug“ von München nach Murnau Premiere. Der Zug stand lange auf der Wunschliste von PRO BAHN. Wir würden uns freuen, wenn schon am ersten Tag möglichst viele Fahrgäste dabei sind.

Infos bei Norbert Moy, Tel.: 0881 / 638131 oder Email moynorbert@aol.com

### War da nicht noch etwas?

Nein? Oder doch? Genau: Nicht vergessen das PRO BAHN-Post-Abo für 2008 zu verlängern!

Wenn Sie weiter die Papier-Version abonnieren möchten, überweisen Sie bitte den Abopreis von 12 Euro auf das Konto 10 37 20 730 bei der Sparda-Bank München (BLZ 700 905 00).

Für die neue Online-Version, die für PRO BAHN-Mitglieder kostenlos ist, können Sie sich entweder im Internet unter <http://www.pro-bahn.de/members> oder durch ein E-Mail an [pbp-abo@muenchen.pro-bahn.de](mailto:pbp-abo@muenchen.pro-bahn.de) anmelden.

Bitte beachten Sie, daß die im letzten Heft angegebene E-Mail-Adresse leider fehlerhaft war. Deshalb möchte ich mich bei allen entschuldigen, die aufgrund der falschen Mail-Adresse bisher vergeblich versucht haben sich anzumelden.

Renate Forkel

**Samstag, 26. Januar 2008**

## **Exkursion von Bernried nach Weilheim**

Durch abwechslungsreiche Voralpenlandschaften führt uns der Weg von Bernried über Haushofen, Wilzhofen (Mittagseinkuhr) und am Hart nach Weilheim.

Gehzeit: ca. 4 ½ Stunden

Treff: München Hauptbahnhof (ehemaliger Starnberger Flügelbahnhof) bis 8.15 Uhr am Abfahrtsgleis

Abfahrt: um 8.32 Uhr Richtung Garmisch, in Tutzing umsteigen Richtung Kochel bis Bernried

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., Agnes-Bernauer-Platz 8, 80687 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-terminen@muenchen.pro-bahn.de](mailto:pbp-terminen@muenchen.pro-bahn.de)

PRO BAHN-Post-Aboverwaltung: Renate Forkel, Tel. 0881/638587, Mail: [pbp-abo@muenchen.pro-bahn.de](mailto:pbp-abo@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 2008 (monatlich) durch Überweisung von € 12.– auf Konto 1037 20 730, Sparda Bank München (BLZ 700 905 00). Bitte unbedingt vollständige Adresse im Feld „Verwendungszweck“ eintragen oder gesondert dem Herausgeber mitteilen.

Spenden für PRO BAHN Oberbayern bitte auf Konto 37 20 730, Sparda Bank München (BLZ 700 905 00)

Die PRO BAHN-Post 1/08 erscheint am 27.12.2007, Redaktionsschluss ist der 22.12.2007.

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

## **Termine**

Die **PRO BAHN-Geschäftsstelle** befindet sich am Agnes-Bernauer-Platz 8, 80687 München, Telefon: 089/53 00 31, Telefax: 089/53 75 66 (Tram 19 Agnes-Bernauer-Platz) oder 10 Min. Fußweg vom Bahnhof Laim oder U-Bahn Laimer Platz).

**Stammtisch in München:** Jeden letzten Mittwoch im Monat ab 19.30 Uhr im „Zwingereck“, Rumfordstraße 35, 80331 München, (S Isartor, Tram 17, 18 Reichenbachplatz)

## **PRO BAHN-Veranstaltungen**

- Do. 29.11. 19 Uhr; Weilheim, GH „Holzwurm“, Münchner Str. 36; **Stammtisch der Kreisgruppe Weilheim-Schongau**; Info: Norbert Moy (08 81/63 81 31, e-mail: [n.moy@bayern.pro-bahn.de](mailto:n.moy@bayern.pro-bahn.de))
- Mi. 05.12. 19 Uhr; Geschäftsstelle; **Aktiventreffen** (089/53 00 31)
- Fr. 07.12. 19 Uhr; Geschäftsstelle; **Stadt- und Kreisgruppe München** (089/53 00 31)
- Sa. 08.12. 15.15 Uhr; Bahnhof Weilheim, **IC-Abschiedsfahrt nach Garmisch-Partenkirchen**; Info: Norbert Moy(08 81/63 81 31), Matthias Wiegner (08 81/63 85 87)
- Do. 13.12. 19 Uhr; Rosenheim, Bahnhofsgaststätte; **Stammtisch der Stadt- und Kreisgruppe Rosenheim**; Info: Wolfgang Günther (080 62/40 27, Günter Polz 080 63/79 28)
- Fr. 14.12. 18.20 Uhr, Eichstätt, Café „Paradeis“, Am Marktplatz 9; **Stammtisch der Kreisgruppe Eichstätt**; Info: Rhaban Lammeyer (Tel + Fax: 084 21/38 69, e-mail: [Lammeyer@web.de](mailto:Lammeyer@web.de), [www.altmuehlnet.de/probahn](http://www.altmuehlnet.de/probahn))
- Mo. 17.12. 19.30 Uhr; Augsburg, Zeughaus, Zeugplatz 4 (Remshartzimmer, Raum 113); PRO BAHN-Treff Schwaben; Jörg Bruchertseifer: **Navigation gesucht – Planung von Reisen mit Bahn und Bus**; Info: Winfried Karg: (082 51/538 87 [ab 20 Uhr] e-mail: [w.karg@bayern.pro-bahn.de](mailto:w.karg@bayern.pro-bahn.de))
- Mi. 19.12. 19 Uhr; Geschäftsstelle; **Aktiventreffen** (089/53 00 31)
- Do. 27.12.** ab 19.30 Uhr; **Stammtisch** im „Zwingereck“, verlegt wegen Weihnachten (089/53 00 31)
- Mi. 02.01. 19 Uhr; Geschäftsstelle; **Aktiventreffen**
- Fr. 04.01. 19 Uhr; Geschäftsstelle; **Stadt- und Kreisgruppe München**

## **Termine anderer Veranstalter**

- Fr. 07.12. 17 Uhr; Salzburg, Bahnhofsgaststätte „Quo vadis“; **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. 12.12. 19 Uhr; Eine-Welt-Haus, Schwanthalerstr. 80, Raum 211/212; Vortrag mit Beamer von Christoph Grimm: **Eisenbahnvielfalt von Küste zu Küste**; Info: Interessengemeinschaft Münchner Schienenverkehrsfreunde, Gerald Bendrien (080 92/333 48, e-mail: [gerald.bendrien@web.de](mailto:gerald.bendrien@web.de))
- Sa. 29.12. Treff 07.50 Uhr; München Hbf, Gleis 28, Zug Richtung Landshut (08.05 Uhr) dort umsteigen Richtung Mühldorf Richtung Landshut Süd; **Exkursion von Landshuts südlichen Anhöhen zur Isar nach Moosburg**; Info: Eugen Reißing 089/700 46 08)
- Fr. 04.01. 17 Uhr; Salzburg, Bahnhofsgaststätte „Quo vadis“; **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))