

PRO BAHN *Post*

Rundbrief von PRO BAHN Oberbayern

März 2008



Gütertransport auf dem Anschlußgleis zwischen Lohhof und Hochbrück – leider aber nicht für Altholz nach Anglberg. (Bild: Johannes Heigl)

- Kurznachrichten – Seite 2
- Trambahn: Ein Verkehrsmittel mit Zukunft – Seite 4
- Transporte zum Kraftwerk Anglberg – Seite 5
- Oberlandbahn: Wenn Erfolg zum Problem wird – Seite 7

Kurznachrichten

Lärm durch abgestellte S-Bahnen

Seit längerem gibt es Beschwerden gegen den Lärm, den die an Endstationen abgestellten S-Bahn-Züge erzeugen. Jetzt haben sich Anwohner aus Oberhaching, Aying, Herrsching und Holzkirchen zu einer gemeinsamen Initiative zusammengeschlossen. Unter anderem soll in Gesprächen mit der S-Bahn München geklärt werden, ob es intelligenter Lösungen gibt, als die Klimaanlage der Züge ganze Wochenenden lang durchlaufen zu lassen. Technische und juristische Sachverständige seien ebenfalls eingebunden. Den Wert der S-Bahn als Rückgrat der Mobilitätsinfrastruktur will man aber keinesfalls in Frage stellen.

Elektrifizierung München – Lindau

Der Ausbau und die Elektrifizierung der Bahnstrecke von Geltendorf über Memmingen nach Lindau werden zur Hälfte von Bayern und der Schweiz vorfinanziert. Am 15. Februar trafen sich die Verkehrsminister Deutschlands, der Schweiz und Bayerns in Memmingen und unterzeichneten eine entsprechende Absichtserklärung. Zwischen 2010 und 2015 soll der Ausbau stattfinden und die Fahrzeit von München nach Zürich auf unter dreieinviertel Stunden senken.

Modernisierung Bahnhof Pasing

Am 8. April soll der überfällige Umbau des Bahnhofs Pasing beginnen. Die Pläne dazu wurden jetzt im Bezirksausschuss 21 vorgestellt. Die Baumaßnahme, die unter anderem den Bau von Aufzügen und Rolltreppen zu den Bahnsteigen umfasst, wird sich über mehrere Jahre hinziehen. Nicht mehr vorgesehen sind weitere Bahnsteige oder die Verlegung der Bushaltestellen in den Bereich zwischen Bahnhofsgebäude und Gleisbereich. Eine Präsentation der DB gibt es im Internet unter <http://www.pasinger.de/docs/Bahnhof-Pasing-BA21-20070108.pdf>

Fahrradabstellanlagen

Fahrradabstellanlagen sind häufig ein Minuspunkt von Bahnhöfen. Am Beispiel der Garmischer Strecke hat die PRO BAHN Kreisgruppe Weilheim-Schongau die unschöne Situation dokumentiert. Auf http://www.pro-bahn.de/weilheim/service_rad.htm findet man Texte und Fotos zum Thema. Mehr dazu auch in der nächsten PRO BAHN-Post.

Südostbayernbahn: Infrastruktur und Fahrplan

Nur zäh geht es bei der Infrastruktur östlich von München voran. Zunächst wird im Abschnitt Ampfing – Mühldorf eine zweigleisige Begegnungsmöglichkeit geschaffen. Bis 2016 sollen zwischen Thann-Matzbach und Tüßling insgesamt vier solcher Begegnungsabschnitte eingerichtet werden. Zur Zeit existieren allerdings

nur Finanzierungszusagen. Noch weiter in der Zukunft liegt die Elektrifizierung zwischen Markt Schwaben und Burghausen, die wegen des starken Güterverkehrs und der geplanten Verbindung Mühldorf – Flughafen notwendig ist. Für diese Verbindung (Walpertskirchner Spange / Erdinger Ringschluss) könnte Mitte 2009 die Planfeststellung starten. Bereits zum Fahrplanwechsel im nächsten Dezember soll ein durchgehendes Zugpaar München – Mühldorf – Simbach – Linz – Steyr angeboten werden.

MVV-Tarif Dorfen

An mehreren Stellen gibt es Bestrebungen, weitere Gebiete in den MVV zu integrieren. Die von PRO BAHN am stärksten unterstützte Ausdehnung des Verbundtarifs betrifft die Bahnstrecke zwischen Markt Schwaben und Dorfen. Der Abschnitt liegt komplett im zum MVV gehörenden Landkreis Erding; die Regionalbusse in diesem Bereich fahren schon lange nach MVV-Tarif. Kürzlich wurde das Thema auch wieder von der Kommunalpolitik aufgegriffen – eine Mehrheit der politischen Kräfte unterstützt die Eingliederung. Aufgrund der unflexiblen Verbundstruktur gibt es allerdings Streit um die Abdeckung entstehender Mindereinnahmen. Die Tatsache, dass die Schieneninfrastruktur eine Ausweitung der durch den MVV-Tarif attraktiver werdenden Verkehre nicht erlaubt, ist ein weiteres Hindernis.

„Die moderne Tram in Europa“

Im Münchner Gasteig (S-Bahn-Halt Rosenheimer Platz) findet vom 27. Februar bis zum 12. März eine Ausstellung unter dem Motto „Die moderne Tram in Europa“ statt. Der Eintritt ist frei. Auf der Webseite http://www.mvg-mobil.de/tramausstellung_pr.htm erfährt man mehr. Die Stadt- und Kreisgruppe München plant vor ihrem regulären Treffen am 7. März einen gemeinsamen Besuch der Ausstellung – Treffpunkt im Gasteig um 17.30 Uhr.

München: geplanter Umbau Harras

Am Münchner Harras soll die Platzfläche umgestaltet werden. Davon betroffen sind auch Bushaltestellen und U-Bahn-Eingänge. Die beiden prämierten Entwürfe sind im Internet unter <http://www.muenchen.de/Rathaus/bau/wettbewerb/archiv/harras/219799/> zu finden.

Versandkostenpauschale für DB-Fahrkarten

Für Fahrkarten, die bei der DB im Internet bestellt werden und per Briefpost den Kunden erreichen, werden ab 1.4.2008 Versandkosten von 3,50 Euro fällig. Die Beförderungsbedingungen auf http://www.bahn.de/p/view/hilfe/agb/agb_befoerederungsbedingungen.shtml enthalten bereits die neuen Regelung (Seite 67/68). Der Postversand bei telefonischer Bestellung kostet schon seit längerem 2,50 Euro.

Zur Trambahnausstellung

Ein Verkehrsmittel mit Zukunft

Noch immer gibt es Teilnehmer verkehrspolitischer Gesprächsrunden, die Straßenbahnen als überholtes Verkehrssystem abtun wollen. Sie haben offenbar einiges verschlafen.

Der große Feldzug gegen Schienenfahrzeuge im Straßenverkehr hatte seinen Höhepunkt in den 60er und 70er Jahren. Damals glaubten die führenden Planer bedingungslos an die „autogerechte Stadt“ und entwarfen dementsprechend: breite, vielspurige Straßendurchbrüche für einen bedingungslosen Individualverkehr, die getrennten Bereiche des urbanen Lebens wie Wohnen, Gewerbe, Unterhaltung nach der „Charta von Athen“. Nun: daß eine autogerechte Gestaltung nicht zugleich menschengerecht sein kann, wissen wir inzwischen, und mit den beliebten Fußgängerzonen hat man versucht, vieles wiedergutzumachen.

Die „gute alte“ Tram hat man in dieser Zeit vernachlässigt und auf Verschleiß gefahren, denn sie galt als Auslaufmodell. Man hat sie technisch kaum mehr weiterentwickelt, und in dieser Zeit war sie in der Tat ziemlich veraltet. Nach Falttüren, Gelenkwagen und Fahrgastfluß kam erst einmal nichts mehr.

Der Informationsdienst für den öffentlichen Verkehr LITRA aus der Schweiz listet in seiner Mitteilung vom 29. Januar 2008 für die vergangenen dreißig Jahre volle 111 Tram und Stadtbahn-Neueröffnungen weltweit auf. Sicher sind einzelne davon verkappte Spurbussysteme wie „Translohr“, wenige wieder eingestellt oder auf Metro umgerüstet, damit sogar aufgewertet, aber die Summe bleibt beeindruckend. Das heißt: Tram, Straßenbahn und Stadtbahn sind international überall wieder im Kommen. Das sind keine nostalgischen Rückfälle, das muß man ernst nehmen.

Die Grenzen fließen heute. Während früher die Straßenbahn auf Rillenschienen zwischen Pferdekutschen fuhr, wechseln heute in Karlsruhe dieselben Fahrzeuge aus der Fußgängerzone in der Innenstadt bis zur zweigleisigen Vollbahn-Hauptstrecke. Und wie einst in den großen Zeiten der „Interurbans“ in Nordamerika findet sich wieder alles bis hin zum Buffetwagen, ebenfalls in Karlsruhe. Der Grundgedanke „Straßenbahn“ ist flexibler geworden und damit um so besser fähig für eine aussichtsreiche Zukunft.

Und kaum haben Kommunalpolitiker verstanden, daß man mit innerstädtischem Schienenverkehr viel günstiger auf der Oberfläche zu haben ist als unter der Erde und damit auch für mittlere Städte erschwinglich, da ging auch schon die Entwicklung weiter; lange Vielfachgelenkzüge, neue Laufwerkstechnologien und vor allem Niederflurtechnik haben gezeigt, daß die vergessene Straßenbahn schnell den Anschluß wieder bekommen hat. Ein modernes Stadtbahnfahrzeug

hat mit romantischen quietschenden Zweiachsern fast nichts mehr zu tun außer gerade noch die Rad-Schiene-Technik als Grundlage.

Besonders aufschlußreich für München und die kleinliche Auseinandersetzung über die Nordtangente sind neue Strecken oder Netze ohne Oberleitung in Frankreich (Bordeaux und Nizza). Es geht also!

Wo bleibt nun um München endlich die längst geplante Stadt-Umland-Bahn? Wollen wir uns von so vielen Städten in aller Welt abhängen und uns vormachen lassen, wie so etwas geht?

Und auch der Güterverkehr ist wieder auf Schienen in der Stadt zurückgekehrt, ein wichtiger Beitrag, die Lebensqualität zu verbessern, wenn man die Diesellaster von den Straßen drängen kann. LITRA führt Beispiele aus Zürich, Dresden, Wien und Amsterdam auf.

Das Tief ist also offenbar vorbei. In Kleinstädten wird dieses vielseitig verwendbare, hochmoderne Verkehrsmittel zwar wohl in absehbarer Zeit nicht wiederkommen, aber überall dort, wo ein hoher Fahrgastandrang die Busse überfordert, wo man krampfhaft über Multi-Gelenk-Gummibahnen nachdenkt, ist es wieder sinnvoll geworden, gleich Schienen zu verlegen.

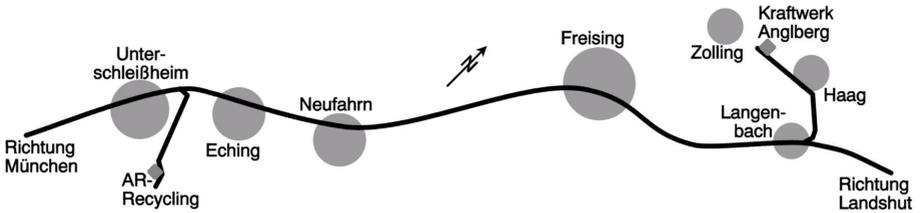
Michael Werner

Transporte zum Kraftwerk Anglberg

Neue Hoffnung oder politisches Strohfeuer?

Seit mehreren Jahren verfolgt PRO BAHN das Thema der Transporte von Altholz von der Firma AR-Recycling in Garching-Hochbrück zum Biomasse-Kraftwerk Anglberg im Landkreis Freising. Nach Bürgerprotesten gegen eine Flut geplanter LKW-Fahrten schien bereits Ende 2002 die Lösung gefunden: Der damalige Wirtschafts- und Verkehrsminister Wiesheu hatte der Deutschen Bahn AG und dem Kraftwerksbetreiber Eon eine Lösung abgerungen. Die Transporte sollten schon ab 2003 mit der Bahn durchgeführt werden.

Es kam aber anders: Probleme mit Genehmigungsverfahren sowie Einsprüche und Klagen von kommunaler Seite verzögerten notwendige Schritte für einen Bahntransport. Das Kraftwerk ging dagegen im Herbst 2003 in Betrieb – das Brennmaterial Altholz wird seitdem per LKW angeliefert. Mehr zur Leidensgeschichte dieses regionalen Güterverkehrsprojekts ist sowohl in den Ausgaben 06/2002, 01/2003 und 06/2004 der PRO BAHN Post, als auch im Internet unter <http://www.pro-bahn.de/oberbayern/anglberg> nachlesbar.



Mögliche Schienenverbindung für Altholz-Transporte

Erst 2006 wurden die letzten Klagen abgewiesen. Aufgrund des Drucks von Initiativen vor Ort prüfte die Firma Eon danach nochmals die Verlagerung der Transporte auf die Bahn. Leider verlangte die DB inzwischen das Doppelte der 2002 vereinbarten Transportpreise. Dies führte dann im August letzten Jahres dazu, dass Eon sich entschied, eine Lösung auf der Schiene nicht mehr anzustreben, sondern ganz auf LKW-Transporte zu setzen. Auch beim ehemaligen Minister Wiesheu, dessen Heimatwahlkreis Freising war, hatten sich die Interessen zwischenzeitlich verschoben – er ist nun angestellter Lobbyist der Deutschen Bahn AG.

Im Januar 2008 geriet das Thema nun in den Kommunalwahlkampf. Im Jahr 2004 hatte die Gemeinde Eching mitbekommen, dass ein ihr Gemeindegebiet berührendes Anschlussgleis für den Altholztransport genutzt werden sollte. Obwohl die Verkehrsleistung auf diesem Gleis nur geringfügig zugenommen hätte, erhob Eching zusammen mit der Stadt Unterschleißheim Einspruch und klagte anschließend gegen die Genehmigung zur Bahnverladung. Pikanterweise war dann Eching selber vom LKW-Verkehr betroffen, da die LKWs nicht die Route über die Autobahn nahmen, sondern sich den kürzeren Weg durch Eching, Neufahrn und Freising suchten. Dies führte zwar zu Protesten in Eching; bis zur Einsicht, dass man die LKW-Fahrten selber mitverschuldet hatte, dauerte es jedoch noch eine Weile.

Der Echinger Bürgermeister ist sich bis heute keiner Schuld bewusst. Er hat sich sogar von seiner Partei zum Kandidaten für das Amt des Freisinger Landrats nominieren lassen. Es konnte kaum ausbleiben, dass seine Rolle bei den LKW-Fahrten, die mehrere Orte im Landkreis berühren, auch Thema im Wahlkampf wurde. Selbst der Kraftwerksleiter von Eon war sich bei einer Pressekonferenz im letzten September sicher, dass die Transporte heute auf der Schiene stattfinden würden, wenn die Bahnverladung 2002 ohne Einsprüche genehmigt worden wäre. Da ist es nicht verwunderlich, dass sich Enttäuschung und Wut der von den LKW-Fahrten betroffenen Bürger gegen diejenigen richtet, die die Ende 2002 gefundene Lösung torpediert haben.

Um das Thema etwas aus den Wahlkampfwirren herauszuhalten haben Landkreis-Kandidaten einer anderen Partei vorgeschlagen, im Rahmen eines ein-zuberufenden Umweltgipfels nach Lösungen zu suchen, wie das Altholz vielleicht doch noch auf die Schiene kommen kann. Der amtierende Landrat hat auf diesen Vorschlag allerdings mit Skepsis reagiert. Es sieht also so aus, als ob es auch vom Wahlausgang im Landkreis Freising abhängt, ob der Bahntransport noch einmal eine Chance bekommt, oder ob sich die Bürger wegen des Versagens der Verantwortlichen auf Dauer mit den LKWs einrichten müssen.

An der aktuellen Nutzung des Anschlussgleises nach Garching-Hochbrück kann man erkennen, dass Güterverkehr auf der Schiene nicht nur bei großen Entfernungen sinnvoll ist. Die Firma ARS Altmann führt neuerdings Zugfahrten zwischen dem BMW Versandzentrum Garching und ihrem Logistikzentrum in Wolnzach durch. Nicht nur die Entfernung ist mit der Strecke nach Anglberg vergleichbar; Wolnzach liegt ebenso wie Anglberg an einem Reststück des ehemaligen Holledauer Eisenbahnnetzes.

Edmund Lauterbach

Wenn der Erfolg zum Problem wird

Die Bayerische Oberlandbahn muss jetzt ihre Zukunft planen

Der Start des ersten bayerischen Regionalisierungsprojekts im Jahr 1998 ist vielen Fahrgästen noch in guter – oder besser gesagt in schlechter Erinnerung. Viel Lehrgeld mussten die Verantwortlichen, am meisten jedoch die Kunden der neuen Bayerischen Oberlandbahn (BOB) bezahlen, bis der Betrieb mit den neuen „Integral“-Triebzügen aus Jenbach reibungslos lief. Trotz des Fehlstarts entwickelte sich die BOB zum Vorzeigemodell und Publikumsrenner. Der Betrieb läuft heute weitgehend pünktlich, das Flügeln und Kuppeln funktioniert einwandfrei. Doch jetzt hat die BOB wieder ein Problem: Denn anstatt der prognostizierten 5000 bis 6000 Fahrgäste sind mittlerweile etwa 12000 Fahrgäste täglich zwischen Lenggries, Tegernsee, Bayrischzell und der Landeshauptstadt unterwegs. Die 17 Integral-Züge reichen längst nicht mehr für den Andrang der Fahrgäste im Berufs- und Ausflugsverkehr aus; zusätzliche Taktverstärkerzüge werden mit drei Talent-Triebwagen gefahren, die allerdings nicht mit der übrigen Flotte kompatibel sind und sich nicht in den Grundtakt mit Flügeln und Kuppeln der Zugteile einbinden lassen. Es ist kein Wunder, dass auf den Sitzungen des Fahrgastbeirats der BOB überfüllte Züge und die Weiterentwicklung des Verkehrs im Oberland ein Dauerthema sind. Bürgermeister aus dem Oberland wurden hierzu bereits schon beim Bayerischen Wirtschaftsministerium vorstel-

lig. Den Plan, fünf weitere Integrale zu beschaffen, hat BOB-Chef Heino Seeger mittlerweile aufgeben müssen: Nachdem die Schienenfahrzeugherstellung in Jenbach aufgegeben beendet wurde, hat sich kein Fahrzeughersteller mehr bereit gefunden, die „Exoten-Konstruktion“ des Integral nachzubauen, zumindest nicht zu einem akzeptablen Preis.

Im Jahr 2013 läuft nun der Verkehrsvertrag zwischen Freistaat und BOB wieder aus. Es bietet sich also an, für die Neuauflage der BOB die Probleme grundlegend zu lösen. Bei der BOB entsann man sich den Anfängen des Konzepts, als Anfang der neunziger Jahre unter Mitwirkung von PRO BAHN das „Quadro-Konzept“ entwickelt wurde. Wie der Name vermittelt, sah das ursprüngliche Flügelungskonzept vier Äste vor, nämlich auch die elektrifizierte Mangfalltalbahn, die heute von DB Regio betrieben wird. Nachdem sich also die Integrale nicht mehr vermehren lassen, schlägt die BOB nun vor, ihr Netz in ein Ostnetz und ein Westnetz zu teilen. Auf den westlichen Streckenästen nach Lenggries und Tegernsee werden die Integrale zusammengezogen, die Strecke von Holzkirchen nach Bayrischzell und die Mangfalltalbahn nach Rosenheim bilden das Ostnetz. Mancher mag sich nun fragen, wie sich ein Flügelungskonzept mit einer elektrifizierten und einer dieselbetriebenen Strecke realisieren lässt. Es ist technisch möglich, dieselbetriebene und elektrische Triebwagen gemeinsam zu steuern. Die Umsetzung scheitert daran, dass eine solche Fahrzeugfamilie derzeit nicht kurzfristig am Markt verfügbar ist. Aus dem Bayerischen Wirtschaftsministerium kam nun überraschend der Vorschlag, die Strecke Holzkirchen – Bayrischzell zu elektrifizieren. Diese Elektrifizierung soll dem Vernehmen nach rechtzeitig vor 2013, also dem Start des neuen Verkehrsvertrags vollendet sein.

In jedem Fall wird der künftige Betreiber der BOB neben den 17 Integralen sich einen Satz elektrischer Triebzüge zulegen müssen, die das Kuppeln und Flügeln genauso problemlos wie der Integral beherrschen müssen. Die Kapazitätsprobleme dürften damit gelöst werden, zwischen Holzkirchen und München wird die BOB dann zweimal pro Stunde und Richtung verkehren; zusätzliche Taktverdichter südlich von Holzkirchen sollen den Fahrplan auf einen angenäherten Halbstundentakt verdichten und für Anschlüsse zwischen Ost- und Westnetz sorgen. Die Mangfalltalbahn läuft von Rosenheim umsteigefrei bis München durch und kann nun auf den 30-iger Knoten in Rosenheim ausgerichtet werden. Anzumerken ist allerdings, dass die DB Netz für dieses Konzept noch ein paar Weichenverbindungen in Holzkirchen wieder installieren muss. Ein positiver Nebeneffekt: Das von PRO BAHN kritisierte Tarifproblem zwischen BOB und DB wäre dann zum Großteil beseitigt.

Eine freihändige Vertragsverlängerung mit der BOB auf Basis dieses Konzepts wird der Freistaat aber nicht machen können, insbesondere da auch die Mangfalltalbahn nicht einfach ohne Ausschreibung der DB Regio entzogen und der BOB übergeben werden kann. Die Ausschreibung der BEG wird alle vier

Streckenäste umfassen, sodass ein wirtschaftlich vernünftiges Netz entsteht. Das Risiko für die Veolia Verkehr, die Oberlandbahn an einen Wettbewerber zu verlieren, besteht dabei natürlich. Der Freistaat wird aber hoffentlich den Bewerbern wohl vorschreiben, die von der Öffentlichkeit mitfinanzierten 17 Integrale weiter im Oberland einzusetzen. Das dürfte die Begeisterung anderer Verkehrsunternehmen dämpfen.

Für die Zeit bis 2013 will die BOB dem Freistaat eine kurzfristig realisierbare „light“-Version ihres Konzepts anbieten: Die Bayrischzeller Strecke wird separat mit Dieseltriebwagen bis München betrieben. Dazu müsste die Flotte der drei Talenttriebwagen aufgestockt werden. In Holzkirchen bestehen dann zumindest gute Umsteigeverbindungen für die Fahrgäste aus dem Mangfalltal Richtung München. Auch dieses Konzept bedeutet für den Fahrgast mehr Fahrmöglichkeiten zwischen München und Holzkirchen, für den Besteller aber erhebliche Zugkilometermehrungen. Zu wünschen wäre den Pendlern und Ausflüglern im Oberland auf jeden Fall eine Umsetzung dieses kurzfristig realisierbaren Konzepts.

Kommentar

Man reibt sich schon ungläubig die Augen, wenn man aus dem bayerischen Verkehrsministerium den Vorschlag zur Elektrifizierung einer Zweigstrecke hört. Hatten nicht vor kurzem Vertreter des Freistaats noch das Ende des christlichen Abendlands herbeigeredet, als man ein paar hundert Meter elektrifizierte Trambahnstrecke durch den englischen Garten bauen wollte? Aus Sicht von PRO BAHN ist der Vorschlag schon in Ordnung: Der elektrische Zugbetrieb ist leistungsfähiger und leiser als der Dieselbetrieb – keine Frage. Möglicherweise wird aber der Freistaat die Geister, die er im Englischen Garten noch rief, am Schliersee nicht mehr los: Wenn die Landschaftsschützer sehen, wie „sensibel“ die DB Netz zwischen Garmisch und Mittenwald die filigranen und unauffällig grünen Fahrleistungsmaste aus Stahl durch knallig helle Betonstangerl ersetzt hat und so einen landschaftsprägenden Beitrag zur Ergänzung von Buckelwiesen und Karwendelgebirge geleistet hat, ist der Ärger bei der Planfeststellung vorprogrammiert.

Wäre da das Kuppeln von diesel- und elektrobetriebenen Triebwagen nicht doch einfacher? Das sei hier gesagt: Die Fahrzeugtechnik stellt hier kein Problem mehr dar, dank Umrichtertechnik und gemeinsamer Leittechnik lassen sich elektrische und dieselbetriebene Triebfahrzeuge problemlos von einem Führerstand steuern. Betrachtet man jedoch das wilde Sammelsurium an Triebwagen, das heute die Schienen bevölkert, wird das Problem klar: Unterschiedliche Kupplungshöhen, Fussbodenhöhen und Leittechnik, ja sogar unterschiedliche Softwarestände innerhalb einer Serie führen dazu, dass nichts zusammenpasst. Die „modularen Baukasten-Systeme“ gibt es bisher nur in den Prospekten der Hersteller. Warum

ist das so? Was sich am Markt durchsetzt, bestimmt der größte Kunde – also die DB AG. Und die will billig „von der Stange“ kaufen – ob die Instandhaltung des bunten Triebwagen-Zoos dann später auch noch günstig ist, darf bezweifelt werden. Den kleinen Bahnen bleibt nichts anderes übrig, als sich an die großen Serien anzuhängen und die gleichen langweiligen Fahrzeuge zu kaufen. Nur bei der Lackierung darf noch gewählt werden, für Sonderausstattungen muss draufgelegt werden. Die Aufgabenträger hätten schon vor Jahren mit einem hersteller- und betreiberunabhängigen Pflichtenheft eine Linie in den Fahrzeugpark bringen und nutzbringende Innovationen wie die Kuppelbarkeit zwischen Diesel- und Elektrotraktion befördern können. Doch das ist wohl zu viel erwartet: gerade auch die BEG teilt die Strecken streng nach „Diesel“ und „Elektrisch“ ein und stellt danach die Ausschreibungen zusammen. Ob diese strenge Grenze zwischen den Traktionsarten auch verkehrlich immer passt, steht auf einem anderen Blatt. Doch die Hoffnung stirbt zuletzt: Für den Bayerischen ÖPNV-Preis 2008 sucht die BEG Projekte, bei denen „bestehende Grenzen im ÖPNV überwunden“ werden.

Norbert Moy

Werden Sie Mitglied bei PRO BAHN

Sie sind noch kein Mitglied, wollen es aber werden? Die Mitgliedschaft kostet 42 Euro für Einzelmitglieder, 49 Euro für Familien oder 29 Euro für Junioren. Anmeldungen sind unter <http://www.pro-bahn.de/beitritt> oder schriftlich an PRO BAHN e.V., Friedrichstr. 95, 10117 Berlin, Fax: 030 - 2096 2586 möglich.

Wir freuen uns über jedes neues Mitglied!

Herausgeber: PRO BAHN Regionalverband Oberbayern e.V., Agnes-Bernauer-Platz 8, 80687 München; Telefon 089 / 53 00 31, Fax 089 / 53 75 66, <http://www.pro-bahn.de/oberbayern/>.

Verantwortliche Redakteure: Andi Barth, Renate Forkel. Elektronisch ist die Redaktion über pbp-redaktion@muenchen.pro-bahn.de erreichbar, die Abonnentenverwaltung über pbp-abo@muenchen.pro-bahn.de.

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

Jahresabonnement der gedruckten Version durch Überweisung von 12 Euro auf das Konto 37 20 730, Sparda Bank München (BLZ 700 905 00).

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

Samstag, 5. April 2008

Exkursion: Im Tal der Schwarzen Laber

Vom Bahnhof Beratzhausen führt uns der Weg in das schöne Tal der schwarzen Laber. An einigen Mühlen vorbei erreichen wir den Ort Laaber (Mittags-einkehr), weiter an der Laber entlang und kommen über Trockenrasenhängen zum Bahnhof Undorf.

Gehzeit: ca. 5 Stunden

Treff: München-Hauptbahnhof bis 7.30 am Abfahrtsbahnsteig

Abfahrt: 7.44 Uhr RE Nürnberg über Regensburg bis Beratzhausen

Führungsgebühr: 6 Euro, für PRO BAHN Mitglieder 3 Euro

Fahrpreis: anteilig Bayernticket

Führung: Eugen Reißing

Veranstalter: Bund Naturschutz

Termine

PRO BAHN-Termine und allgemeine Hinweise siehe nächste Seite

Termine anderer Veranstalter

- Bis 12.03 7–24 Uhr; München, Gasteig, Rosenheimer Straße 5, 1.OG, Glashalle Ost; **Ausstellung „Die moderne Tram in Europa“**; Info: http://www.mvg-mobil.de/tramausstellung_pr.htm
- Fr. 07.03 16 Uhr; Salzburg, Bahnhofsgaststätte „Quo vadis“, Marmorsaal; **Salzburger Plattform der Verkehrsinitiativen**; Info: 00 43/664/411 8223
- Sa. 08.03. 8:50 Uhr; München Hbf (RE Richtung Nürnberg 9:05 Uhr); **Exkursion „Im Tal der Anlauter nach Kinding“**; Info: Eugen Reißing (089/700 46 08)
- Mi. 12.03. 19 Uhr; München, „Eine-Welt-Haus“, Schwanthalerstr. 80, R. 211/212; **Diavortrag** von Frank Hohmann: „Nahverkehr der 90er Jahre in Berlin!"; Info: IG Münchner Schienenverkehrsfreunde, G. Bendrien, 080 92/333 48
- Do. 13.03. 18:30 Uhr; München, Verkehrszentrum im Deutschen Museum; **Podiumsdiskussion „Nächster Halt: Olympia? Anforderungen an ein intelligentes Verkehrskonzept“** mit M. Beger, Bay. Verkehrsministerium, H. Mentz, Planungsreferat, N. Moy, PRO BAHN; Info: Green City, 089/890 668 11; Eintritt: 3 Euro
- Mo. 24.03. Bad Endorf/Obing; **LEO Osterfahrt**; Info: Chiemgauer Lokalbahn, info@chiemgauer-lokalbahn.de
- Sa. 05.04. 7:30 Uhr; München Hbf (RE Richtung Nürnberg 7:44 Uhr); **Exkursion „Im Tal der Schwarzen Laber“**; Info: Eugen Reißing (089/700 46 08)

Termine

PRO BAHN Geschäftsstelle: Agnes-Bernauer-Platz 8, 80687 München. Telefon 089/53 00 31, Fax 089/53 75 66. Tram 19 Agnes-Bernauer-Platz oder je 10 Minuten Fußweg: S-Bahn Laim, U5 Laimer Platz.

Allgemeine Treffen: Aktiventreffen am 1. und 3. Mittwoch im Monat ab 19.00 Uhr in der Geschäftsstelle, Stammtisch am letzten Mittwoch im Monat ab 19.30 Uhr im „Zwinger-eck“, Rumfordstr. 31, 80331 München (S-Bahn Isartor, Tram 17/18 Reichenbachplatz).

Änderungen und weitere Termine finden Sie unter http://www.pro-bahn.de/bayern/index_termin.htm.

PRO BAHN-Veranstaltungen

Mi. 05.03. 19 Uhr; Geschäftsstelle; **Aktiventreffen**

Fr. 07.03. 17:30 Uhr; München, Gasteig, Rosenheimer Straße 5, 1.OG, Glashalle Ost; **„Die moderne Tram in Europa“** Gemeinsamer Ausstellungsbesuch der Stadt- und Kreisgruppe München

Fr. 07.03. 19 Uhr; Geschäftsstelle; **Stadt- und Kreisgruppe München**

Do. 13.03. 19 Uhr; Rosenheim; Bahnhofsgaststätte; **Stammtisch der Stadt- und Kreisgruppe Rosenheim**; Info: Wolfgang Günther (080 62/4027), Günther Polz (080 63/7928)

Fr. 14.03. 18:20 Uhr; Eichstätt, Cafe „Paradeis“, Am Marktplatz 9; **Stammtisch der Kreisgruppe Eichstätt**; Info: Rhaban Lammeyer (Tel + Fax 084 21/3869, lammeyer@web.de, www.pro-bahn.de/eichstaett)

Mi. 19.03. 19 Uhr; Geschäftsstelle; Aktiventreffen

Mi. 26.03. ab 19:30 Uhr; München; Gaststätte Zwinger-eck; **Stammtisch**

Do. 27.03. 19 Uhr; Weilheim, GH Holzworm, Münchner Str. 36; **Stammtisch der Kreisgruppe Weilheim-Schongau**; Info: Norbert Moy (0881/638 131, Norbert.Moy@bayern.pro-bahn.de)

Mo. 31.03. 19:30 Uhr; Augsburg; Zeughaus, Zeugplatz 4 (Remshartzimmer, Raum 113); **PRO BAHN-Treff Schwaben**; „Vorstellung der neuen Elektrotriebwagen und des Fahrplankonzepts München–Augsburg–Donauwörth/Ulm“, H.J. Ziegler und H. Jahnke, DB Regio; Info: [W. Karg@bayern.pro-bahn.de](mailto:W.Karg@bayern.pro-bahn.de), 082 51/53 887

Mi. 02.04. 19 Uhr; Geschäftsstelle; **Aktiventreffen**

Fr. 04.04. 19 Uhr; Geschäftsstelle; **Stadt- und Kreisgruppe München**

Termine anderer Veranstalter

siehe vorherige Seite