

PRO BAHN *Post*

Rundbrief von PRO BAHN Oberbayern

November 2008



100 Jahre Trambahn nach Laim und Pasing – am 15. November wird gefeiert, natürlich mit Beteiligung von PRO BAHN. (Bild: Rudi Barth)

- Kurznachrichten – Seite 2
- Landesversammlung in Nürnberg – Seite 3
- Neuregelung Ausschreibungen / Resolution – Seite 4
- Ohne Halt durch Gießen – Seite 6
- Mit dem „Railjet“ von München nach Wien – Seite 9

PRO BAHN
Ihr Fahrgastverband



Kurznachrichten

Fortlaufend erscheinen Hinweise auf aktuelle Themen auf den Webseiten von PRO BAHN unter <http://www.pro-bahn.de/aktuell/>, teilweise auch mit Hinweisen auf weitere Informationsquellen.

München: Neuer S-Bahn-Chef

Zum Jahreswechsel wird der Chefposten der Münchner S-Bahn neu besetzt. Der bisherige Geschäftsleiter Michael Wuth wechselt zum Regionalbereich Süd-Ost von DB Netz. Die Leitung der S-Bahn München übernimmt dann Bernhard Weisser, der zur Zeit bei DB Regio NRW als Geschäftsführer Produktion tätig ist. Bernhard Weisser scheint die Probleme der Münchner S-Bahn schon zu kennen, da er die Verbesserung der Pünktlichkeit als Schwerpunkt seiner Aufgabe nannte.

150 Jahre München - Landshut

Die Bahnverbindung von München nach Landshut wurde am 3. November 1858 eröffnet. Aus diesem Anlass wird vom 6. bis 30. November im Freisinger Bürgerturm eine kleine Ausstellung zur Geschichte der Bahnstrecke gezeigt. Jeweils donnerstags bis sonntags von 13 bis 17 Uhr ist die Ausstellung geöffnet. Den Bürgerturm (Unterer Graben 25) erreicht man vom Bahnhof in einer Viertelstunde zu Fuß, quer durch die sehenswerte Freisinger Altstadt, oder mit den Freisinger Stadtbussen (Haltestellen Untere Hauptstraße, Amtsgerichtsgasse, Klebelstraße oder Kammergasse).

Informationen zum Erdinger Ringschluss

Das Bayerische Staatsministerium für Wirtschaft, Infrastruktur, Verkehr und Technologie hat ein Faltblatt zum Thema Ringschluss Erding aufgelegt. Als PDF-Datei ist es unter http://www.stmwivt.bayern.de/pdf/verkehr/ringschluss/Erdinger_Ringschluss.pdf erhältlich.

BRB erkennt Werdenfels-Ticket an

Die Bayerische Regiobahn GmbH (BRB) wird mit der Übernahme der Ammerseebahn und der Pfaffenwinkelbahn auch das Werdenfelsticket anerkennen. Das war zunächst nicht geplant gewesen.

Konzept für Filzenexpress-Ausbau

Die Bayerische Eisenbahngesellschaft (BEG) hat ein Konzept zum Ausbau des Filzenexpresses (Ebersberg – Wasserburg) vorgestellt, dass unabhängig von dem zweiten S-Bahn-Tunnel realisiert werden kann. Mit dem Bau eines zweiten Gleises in Steinhöring könnte ein Stundentakt erreicht werden, sowie eine Fahrzeit von Reithmering nach München von 55 Minuten. Dieses Konzept entspricht den über 10 Jahre alten Vorschlägen von PRO BAHN. Derzeit überprüft die Südost-

bayernbahn das Konzept der BEG und die Kostenschätzung von 6,6 Millionen Euro.

Buchung für neuen Fahrplan ab Mitte Oktober

In diesem Jahr beginnt der Fahrkartenverkauf der Deutschen Bahn für den neuen Jahresfahrplan bereits ab 16. Oktober, also etwa 2 Monate vor dem Fahrplanwechsel und 2 Wochen früher als in den vergangenen Jahren.

15. November: 100 Jahre Trambahn Pasing

Am 15. November wird „100 Jahre Trambahn Pasing“ am Pasinger Marienplatz gefeiert. PRO BAHN ist natürlich wieder mit einem Infostand dabei.

Fuggerexpress mit Verspätung

Aufgrund von technischen Problemen mit den neuen Lirex-Zügen wird der „Fuggerexpress“ zwischen München und Augsburg seinen Betrieb nicht wie geplant zum Fahrplanwechsel aufnehmen können. Angeblich wird an einem Übergangskonzept gebastelt. Auf der Innotrans in Berlin war schon einer der neuen Züge der BR 440 ausgestellt. Man merkt der engen Bestuhlung an, dass hier der Versuch unternommen wird, lokbespannte Doppelstockzüge durch einstöckige Fahrzeuge zu ersetzen.

Landesversammlung in Nürnberg

Landesvorstand im Amt bestätigt

Am 18. Oktober fand in Nürnberg die 9. Mitgliederversammlung von PRO BAHN Bayern statt.

Die Landesversammlung gedachte mit einer Gedenkminute an Hans-Dietrich Koch, der im Juli gestorben ist und Leiter des AK Lindau und Westallgäu war.

Der Landesvorsitzende Matthias Wiegner berichtete über politische Aktivitäten und die Arbeit in Gremien wie dem Beirat der BEG sowie vom 5. bayerischen Nahverkehrskongress der BEG, wo er zu einem Vortrag eingeladen war. Die stellvertretenden Vorsitzenden Matthias Beß und Winfried Karg berichteten über Aktivitäten zur Verbesserung der teilweise unzumutbaren Zustände bei Scheinenersatzverkehren und über die Problematik der „Aufweichung“ des Taktfahrplanes im schwäbischen Raum.

Winfried Karg präsentiert außerdem den Entwurf eines neuen Werbeprospektes, der nicht nur Eisenbahnfreunde ansprechen soll.

Bei den anschließenden Neuwahlen des Vorstandes wurde der Vorstand in Einzelwahlgängen komplett einstimmig bestätigt.

Als Kassenprüfer werden Fritz Ferstl aus Nürnberg und Andreas Barth aus München gewählt, sowie Gerd Weibelzahl aus Grub als Ersatzkassenprüfer.

Eine den Vorgaben der Landesversammlung 2007 entsprechende Neufassung der Satzung wurde vorgelegt und beschlossen. Die Satzung berücksichtigt die Bedenken des Finanzamtes bezüglich der internen Struktur der nicht-selbstständigen Untergliederungen, der Regionalverband Oberbayern ist davon nicht betroffen.

Von Andi Barth wurde eine Resolution über die Umsetzung der EU-Verordnung 1370/2007 über die Vergabe von Aufträgen an Verkehrsunternehmen vorgelegt, die von der Versammlung verabschiedet wurde.

Im Anschluß an die Landesversammlung berichtete Rainer Bier aus Coburg noch über die Aktivitäten im Zusammenhang mit der Forderung nach einem Sytemhalt Coburg für die ICE-Neubaustrecke und die Anbindung Südthüringens über eine reaktivierte Werrabahn.

Renate Forkel

Neuregelung Personenbeförderungsgesetz aufgrund der Verordnung 1370/2007

Bisher sind die Vergabemodalitäten von Bus und Straßenbahnen im Personenbeförderungsgesetz geregelt, die für Schienenverkehr in den entsprechenden Ländergesetzen. Zusätzlich schränken einige Länder wie beispielsweise Bayern die kommunalen Unternehmen im wesentlichen auf den Bereich der entsprechenden Kommune ein, während andere Länder wie beispielsweise Hamburg eine aggressiv Beteiligung an Ausschreibungswettbewerben durch ihr Unternehmen stützen. Europarechtlich stützt sich die Ausschreibung im wesentlich auf die Verordnung 1191/69/EWG.

In Deutschland ist der Busverkehr ein komisches Zwitterwesen – es gibt exklusive Konzessionen, eigen- und gemeinwirtschaftliche Verkehre, beschränkt geltende Nahverkehrspläne, und vieles mehr. Faktisch sind auch eigenwirtschaftliche Verkehre oft bezuschußt – beispielsweise über Schülerverkehr.

Die meisten großen Städte führen den Verkehr mit ihren eigenen Betrieben durch, und nutzen zur Finanzierung auch den kommunalen Querverbund. Dabei sind sie oft sehr erfolgreich, und punkten auch in Qualitätsumfragen. Wichtig ist dabei: Die Städte als Eigentümer sind auch politisch verantwortlich, die Entscheidungswege kurz, die Verantwortlichkeiten (relativ) klar.

Im Schienenverkehr gibt es ein anderes erfolgreiches Modell: Die Regionalisie-

rung hat oft zu einem besseren Angebot geführt, die Aufgabenträger stützen sich stark auf Ausschreibung der Verkehre. Auch hier ist – zumindest auf dem Papier – die Verantwortung klar.

Beide Modelle haben ihre Mankos, sind aber im Grundsatz gut.

Nun hat die Europäische Union (also die Verkehrsminister zusammen mit dem Parlament) vor einem Jahr die neue Verordnung 1370/2007 (EG) erlassen, die die bisherige Verordnung 1191/69 (EWG) ablöst. Die neue Verordnung sieht im wesentlichen zwei Alternativen für die Leistungserbringung vor: Entweder erbringt der Aufgabenträger ohne Ausschreibung direkt (oder durch eigene Unternehmen) die Leistungen; allerdings müssen sich dann seine Unternehmen komplett aus dem Wettbewerb anderswo raushalten. Oder der Aufgabenträger schreibt die Leistungen offen aus und der „beste“ (nach einer vorher veröffentlichten Bewertungsfunktion) fährt. Welcher Weg gewählt wird, kann nach EU-Recht dem Aufgabenträger überlassen bleiben. (Als weitere Varianten ist die Vergabe kleiner Aufträge ohne Ausschreibung sowie eine Notvergabe möglich, und im Schienenbereich auch ohne weitere Voraussetzungen.)

Die Bundesregierung hat im August 2008 einen ersten Entwurf für die Anpassung der deutschen Gesetze vorgelegt. Dieser Entwurf sieht vor, dass die von den politisch verantwortlichen Aufgabenträgern festgelegten Nahverkehrspläne wenig Geltung haben, und im wesentlichen die Aufsichtsbehörden die relevanten Entscheidungen treffen dürfen. Zudem soll den privaten Unternehmen Rosinenpickerei erlaubt werden. Gegen diesen Entwurf haben unter anderem die kommunalen Spitzenverbände wie der Deutsche Städtetag protestiert.

In einer Resolution hat die Landesversammlung Bayern des Fahrgastverbands PRO BAHN gefordert, dass auch künftig die Städte ihr komplettes Verkehrsnetz ohne Ausschreibung selbst betreiben dürfen sollen, und das die Nahverkehrspläne der politisch verantwortlichen Aufgabenträger verbindliche Regeln für alle Unternehmen darstellen. Die EU-Verordnung lässt dem Bundesgesetzgeber die Möglichkeit, diesen Bereich in eigener Verantwortung zu regeln.

Andi Barth

Resolution der Landesversammlung Bayern am 18. Oktober 2008

Eigenerbringung und Ausschreibung ermöglichen zusammen attraktive Öffentliche Verkehrsmittel

Angesicht der Diskussionen um die Umsetzung der EU-Verordnung (EG) 1370/2007 in Deutschland stellt die Landesversammlung Bayern des Fahrgastverbandes PRO BAHN fest:

1. Regionalisierung und Ausschreibungswettbewerb haben im Schienen-Nahverkehr zu einer deutlichen Verbesserung des Angebots in der letzten Dekade geführt.
2. In den meisten großen Städten wird ein attraktives Angebot direkt durch die Aufgabenträger oder unter ihrer Kontrolle stehende Verkehrsunternehmen erbracht.
3. Die tatsächliche Wahrnehmung der starken unmittelbaren politischen Verantwortung für den Verkehr ist in beiden Fällen Basis und Voraussetzung für die positiven Ergebnisse.
4. Die neue EU-Verordnung verhindert, dass ein kommunales Unternehmen in seinem Bereich ohne Wettbewerb agiert und gleichzeitig außerhalb anderen Unternehmen konkurrenziert.

Deshalb fordert der Fahrgastverband PRO BAHN:

1. Die politische Verantwortung der Aufgabenträger muß weiter ausgebaut und gestärkt werden und von allen Aufgabenträgern auch tatsächlich wahrgenommen werden.
2. Die gewählten Organe des Aufgabenträgers (z.B. Kreistag, Landtag) sollen die wesentlichen Rahmenbedingungen (Qualitätsstandards, Tarife, Takte, Umsteigebeziehungen, ...) in einem (Nah)Verkehrsplan festlegen, der mit den benachbarten Aufgabenträger (auch nach oben/unten) koordiniert ist. Dieser (Nah)Verkehrsplan muß auch die Genehmigungsbehörden binden, und auch für von Unternehmen initiierte Verkehre gelten.
3. Die gewählten Organen des Aufgabenträgers tragen die politische Verantwortung für den Verkehr. Entsprechend müssen sie auch entscheiden können, ob das Angebot vom Aufgabenträger selbst erbracht werden soll, oder Dritte dies nach einer Ausschreibung übernehmen.
4. Die nach Artikel 5(6) der Verordnung optional mögliche Direktvergabe von Aufträgen auf der Schiene ohne Wettbewerb an Dritte ohne inhaltliche Voraussetzungen soll in Deutschland nicht zugelassen werden, außer als Übergangsschritt, um schrittweise das bestehende Angebot in Wettbewerb zu überführen. Dabei ist ein konkreter Plan zur Ausschreibung der Verkehrsnetze erforderlich.

Ohne Halt durch Griesen?

Ein Hilferuf von Fahrgästen erreichte PRO BAHN aus dem Garmischer Ortsteil Griesen an der Grenze zu Tirol: Vom 14. Dezember 2008 an bis zum 20. April 2009 soll in der Zeit zwischen 8 und 18 Uhr die Ausserfernbahn ohne Halt durch Griesen rauschen. Dafür will die Bayerische Eisenbahngesellschaft (BEG) die Zü-

ge während der Wintersportsaison an der im letzten Jahr wiedereröffneten Haltestelle „Hausberg“ halten lassen.

Nachdem beim Umbau des Bahnhofs Garmisch im Jahr 2000 die direkte Einführung der Zugspitzbahn in den Bahnhof Garmisch gescheitert ist (dem Vernehmen nach an den geforderten Stationsgebühren), müssen derzeit die Skifahrer etwa 150 Meter Fußweg bis zum Bahnhof Garmisch der Zugspitzbahn zurücklegen. Mit dem Halt am Hausberg würde der Fußweg zur ebenfalls dort haltenden Zugspitzbahn auf nahezu 0 reduziert.

Aus Sicht der BEG lassen sich zwischen Garmisch-Partenkirchen und Ehrwald nur zwei Halte in den Fahrplan einpflegen. Die Fahrzeit Garmisch – Reutte dauert 55 bzw. 56 Minuten, der Zug hat daher zeitweise an beiden Endstationen eine sehr kurze Wendezeit.

Die Zahl der täglichen Ein- und Aussteiger in Griesen bewegt sich nach Auskunft der BEG im einstelligen Bereich, sodass man glaubt, den Verlust der Griesener Fahrgäste verschmerzen zu können. Angesichts der Tatsache, dass Griesen ein sogenannter „Bedarfshalt“ ist, sollte sich andererseits auch die Fahrzeitverlängerung bei so wenig Fahrgästen in Grenzen halten.

Die BEG spielt den Ball an die Marktgemeinde Garmisch-Partenkirchen zurück: Diese sei nicht bereit, Anstrengungen von DB Netz, durch Infrastrukturverbesserungen die Fahrzeit kurzfristig zu verkürzen, mitzutragen. Im Gespräch mit PRO BAHN zeigt Garmischs Bürgermeister Thomas Schmid wenig Verständnis für diese Position und will für den Halt in Griesen kämpfen.

Den von DB Netz vorgeschlagenen Maßnahmen an den Bahnübergängen zeigt sich Schmid durchaus aufgeschlossen. Allerdings müssen die dafür notwendigen Finanzbeträge erst in den Haushalt der Gemeinde eingestellt werden, sodass hier eine kurzfristige Lösung nicht realisierbar ist.

Die Griesener wehren sich gegen die Fahrplanänderungen: Unterschriften wurden gesammelt und Schreiben an die verantwortlichen Stellen geschickt. Ihr Argument: Die Ausserfernbahn ist in Griesen der einzige öffentliche Nahverkehr. Da kaum eigene Infrastruktur vorhanden ist, sind Bürger ohne Auto auf die Zugverbindung nach Garmisch angewiesen, um ihre täglichen Besorgungen oder Arztbesuche zu erledigen. Eine ersatzlose Streichung, ohne den Bürgern einen Ersatzverkehr mit Bussen oder Sammeltaxen anzubieten, wird nicht akzeptiert. Solche Maßnahmen stärken auch nicht das Vertrauen in die Verlässlichkeit des ÖV, die aber die Voraussetzung ist für eine dauerhafte Nutzung des Angebots.

Ob die akademisch sekundengenaue Erarbeitung theoretischer Fahrzeiten angesichts des real existierenden Fahrplans sinnvoll ist, sei dahin gestellt. Vermutlich dürfte die Existenz eines Bedarfshalts in Griesen im „Rauschen“ der Verspätungen ohnehin völlig untergehen. Die betrieblichen Mängel aufgrund fehlender

Pufferzeiten dürften aber auch den Skifahrern zum Hausberg zu schaffen machen.

Wenn in Garmisch die Anschlüsse verpasst werden, werden sie wieder die 150 Meter Fußweg in Kauf nehmen und auf die Zugspitzbahn umsteigen. Denn auch zur Ausserfernbahn muss der Bahnsteig über Treppen gewechselt werden. Interessant wäre deshalb der Halt am Hausberg vor allem für umsteigefreie Direktverbindungen von und nach München.

Wieder einmal sollen die Fahrgäste für die Fehlentscheidung im Rahmen des Umbaus des Bahnhofs Garmisch büßen. Die ursprüngliche Planung sah nämlich vor, die Zugspitzbahn direkt in den DB-Bahnhof einzubinden.

Norbert Moy

Zahlreiche Schienenersatzverkehre im November

Max Maulwurf extrem fleissig

... und zwar fast flächendeckend. Im November müssen sich die Fahrgäste im südlichen Bayern besonders Nachts und an den Wochenenden auf eine größere Anzahl von Schienenersatzverkehren einstellen.

Auf der Relation München–Ingolstadt–Treuchtlingen kommt es ab Dachau vom 7. bis zum 13. November jeweils von 0.30 bis 2.00 Uhr und vom Freitag, 14. November, 18.20 Uhr bis Montag, 17. November, 6.45 Uhr zu Umleitungen und Verspätungen und am 15. November auch zu Zugausfällen.

Im Bereich des Werdenfelstaktes gibt auf der Strecke Weilheim–Schongau SEV von Samstag, 1. November, 0.15 Uhr bis Samstag, 8. November, 12.40 Uhr. Außerdem werden vom 10. bis 29. November zwischen Tutzing und Weilheim jeweils von 22.45 Uhr bis 6 Uhr die Züge durch Busse ersetzt.

Zwischen München und Freising kommt es von Fr., 31. Oktober, 22.30 Uhr bis So., 2. November, Betriebsschluss aufgrund von Gleisbauarbeiten wieder einmal zu Zugausfällen, umgeleiteten Zügen mit verlängerter Fahrzeit und Halteausfällen in Moosach und Feldmoching. Bei ähnlichen Bauarbeiten Ende August war erstmalig die ersatzweise Nutzung der U-Bahnlinie U2 zwischen Hauptbahnhof und Feldmoching möglich. Leider wird dieses Mal wieder lediglich lapidar darauf hingewiesen, dass in der U2 die MVV-Tarifbestimmungen gelten. Besonders „lustig“ wird es für Reisende nach Passau, da es zwischen Vilshofen und Passau am 1. und 2. November auch noch Schienenersatzverkehr gibt. Weitere Schienenersatzverkehre zwischen Passau und Vilshofen gibt es am 3. und 4. November, ganztägig sowie an den darauf folgenden drei Wochenenden jeweils von Freitag, 19.20 Uhr bis zum Betriebsschluss am Sonntag.

Schließlich entfallen noch in München in der Nacht Donnerstag/Freitag, 6./7. November und in der Nacht Sonntag/Montag, 9./10. November jeweils von 23.20 bis 1.00 Uhr zwischen Pasing bzw. Laim und Hackerbrücke und München-Ost mit Ausnahme der S8 alle S-Bahnen. In den Nächten 10./11. bis 12./13. November werden jeweils von 23.20 Uhr bis Betriebsschluss die S-Bahnen der Linien S1, S2, S4, S5, S6 und S8 zwischen München-Pasing/München-Laim und Donnersbergerbrücke durch Busse im 5-Minuten-Takt ersetzt.

Außerdem gibt es noch Schienenersatzverkehre auf den Strecken bzw. Streckenabschnitten Brannenburg–Kufstein (27. Oktober bis 5. November und Sa. 15. November), Siegsdorf–Ruhpolding (19. bis 23. November), Freilassing–Piding/Bad Reichenhall (31. Oktober, 21.50 Uhr bis 3. November, 1.00 Uhr), Bobingen–Kaufering (8. und 9. November, jeweils ganztägig), Ampfing–Mühldorf (1. November, 19.50 Uhr bis Betriebsschluss 8. November, 23.25 Uhr bis 9. November, Betriebsschluss), Mammendorf/Maisach–Olching (Nacht 1./2. November von 0 bis 3.45 Uhr) sowie Augsburg–München (Nacht 1./2. November von 0 bis 4 Uhr).

Achtung, diese Aufstellung ist trotz ihres Umfangs immer noch nicht vollständig! Details, Fahrpläne und noch mehr Verkehrseinschränkungen und Schienenersatzverkehre gibt es unter <http://bauarbeiten.bahn.de/bayern>.

Renate Forkel

Mit dem „Railjet“ von München nach Wien und Budapest

Eine neues Fernreiseangebot wird es ab Fahrplanwechsel von München nach Österreich geben. Die Österreichischen Bundesbahnen sprechen sogar von einer neuen Dimension im Fernreiseverkehr.

Der österreichische Hochgeschwindigkeitszug „Railjet“ (230 km/h Höchstgeschwindigkeit) ist eine lokbespannte Wendezuggarnitur aus sieben Wagen, die sich durch Zusammenkuppeln von zwei Garnituren auf eine Länge von 14 Wagen erweitern lässt. Die insgesamt 408 Sitzplätze teilen sich auf drei Klassen auf: „economy“, „first class“ und „premium“. Dabei stellen die 16 Premium-Plätze die Neuigkeit dar. Im pauschalen Zuschlag zum Fahrschein 1.Klasse von 25 Euro sind Getränke, kleine Speisen sowie Zeitungen enthalten.

Nicht zu vergessen, dass die Premium-Klasse neu entwickelte Sessel mit Beinstützen und Klapptischchen bietet. Jeder Zug verfügt über einen ausschwenkbaren Hublift für Rollstuhlfahrer, die übrigens in der ersten Klasse zum Preis der zweiten Reisen dürfen. Abgeschlossene Abteile gibt es im Railjet nicht, allen-

falls ansatzweise im Premium-Bereich. Die Großraumwagen der economy-Klasse bieten 80 Sitzplätze, was auch den bekannten DB-Großraumwagen der Bpmz-Bauart entspricht. Einen klassischen Speisewagen findet der Fahrgast übrigens nicht vor. Während die Premium- und Firstclass-Kunden mit einer eigenen Galle am Platz versorgt werden, bietet das Cafe nur 20 Stehplätze an. Glücklicherweise hat man in diesem Bereich höhere Fenster eingebaut, sodass man auch im Stehen noch einen Blick auf die Landschaft werfen kann (sofern noch keine Lärmschutzwände angebracht wurden). Insgesamt 67 Züge hat die ÖBB bei Siemens bestellt.

Interessant ist das Fahrgast-Informationssystem. 50 Monitore im Fahrgastbereich sowie 14 weitere Bildschirme in den Einstiegsbereichen informieren über die nächsten Halte, die Anschlüsse sowie die aktuelle Fahrgeschwindigkeit. Dank eines GPS-Empfängers wird zeitweise auf einer Karte die aktuelle Position des Zuges eingeblendet. Das System kann jedoch seine Herkunft als PKW-Navigationssystem kaum verbergen: In der Karte sind alle Strassen mit Nummer dargestellt, die Bahnstrecken jedoch kaum erkennbar. Also nicht wundern, wenn der Railjet plötzlich über freie Felder fährt! Für die Kinder gibt es in der economy-Klasse eine Ecke mit einem Kinderkino. Wer sich für die Details interessiert, dem sei die Internet-Seite <http://www.railjet.at> empfohlen. Dort kann man sich u.a. die Grundrisse und Seitenansichten der Wagen ansehen.

Ab dem Fahrplanwechsel im Dezember wird München und Wien mit 5 Zugpaaren im 2-Stundentakt umsteigefrei verbunden. Ein Zugpaar fährt bis nach Budapest. Die Fahrzeiten betragen für die Relation München – Wien knapp über 4 Stunden (so wie jetzt auch schon) und nach Budapest 7,5 Stunden. Da aber im Dezember erst drei Railjets zur Verfügung stehen, werden den Grossteil der Verbindungen zunächst konventionelle Zugarnituren übernehmen.

Im Vierteljahresrhythmus werden diese durch „Railjets“ ersetzt. Im Fahrplanjahr 2010 wird dann eine weitere Linie Wien – Zürich eingeführt, die die Linie München – Wien auf der Westbahn ab Salzburg zum Stundentakt ergänzt. Durchgreifende Fahrzeitverkürzungen erwartet die ÖBB aber erst im Jahr 2013, wenn der Lainzer Tunnel unter dem Wiener Wald sowie die Ausbauten im Unterinntal fertiggestellt sind.

Eine Verbesserung der Verkehrsrelation München – Wien war nun längst überfällig. Das Schicksal des deutschen Metroplatan dürfte der Railjet nicht erleiden, da er im Tarifsystem integriert bleibt, sich nicht auf einzelne Verbindungen beschränkt und auf Reservierungspflichten verzichtet. Sicher werden viele Fahrgäste des Railjets die Abteile oder den Speisewagen vermissen, die dem Zeitgeist zum Opfer gefallen sind. Trotzdem ist der ÖBB mit ihrem neuen Zug viel Erfolg zu wünschen.

Norbert Moy

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), Internetversion für Mitglieder kostenlos.

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

Samstag, 8. November 2008

Regionalversammlung in München

Die Regionalversammlung 2008 findet am 8.11.2008 im Hofbräuhaus München, Platzl 9, Münchner Zimmer statt. Die Mitgliederversammlung beginnt um 11 Uhr mit einem Gastvortrag, den dieses Jahr Heino Seeger, Geschäftsführer der Bayerischen Oberlandbahn zum Thema: „10 Jahre Bayerische Oberlandbahn“ halten wird. Gäste sind hierbei herzlich willkommen.

Der formelle Teil der Mitgliederversammlung beginnt nach der anschließenden Mittagspause. Auf der Tagesordnung steht unter anderem die Wahl des Vorstandes.

Termine anderer Veranstalter

PRO BAHN-Termine und allgemeine Hinweise siehe nächste Seite

- Bis 09.11. Heimatmuseum Schloss Adelsheim Berchtesgaden; **Ausstellung** „120 Jahre Bahngeschichte Berchtesgadens“ Info: <http://www.heimatmuseum-berchtesgaden.de/newsbericht.php?Id=60>
- Fr. 07.11. 16 Uhr; Salzburg, Bahnhofsgaststätte „Quo vadis“, Marmorsaal; **Salzburger Plattform der Verkehrsinitiativen**; Info: 00 43/664/411 8223
- Di. 11.11. 19 Uhr; München, „Eine-Welt-Haus“, Schwanthalerstr. 80, R. 211/212; **Vortrag** von Helmut Rath: „Erste Diaerlebnisse mit Altbau-E-Loks in der Mitte der siebziger Jahre“; Info: IG Münchner Schienenverkehrsfreunde, G. Bendrien, 080 92/333 48
- Mi. 19.11. bis 23.11.; Horb am Neckar, Feuerwehrhaus; **26. Horber Schienen Tage**; Info: <http://horber.schienen-tage.de>.
- Fr. 05.12. 16 Uhr; Salzburg, Bahnhofsgaststätte „Quo vadis“, Marmorsaal; **Salzburger Plattform der Verkehrsinitiativen**; Info: 00 43/664/411 8223

PRO BAHN-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.

Mi. 05.11. 19 Uhr; Geschäftsstelle; **Aktiventreffen**

Fr. 07.11. 17 Uhr; München; **Besichtigung** des elektronischen Stellwerks der S-Bahn; Anmeldung erforderlich; Details siehe Einladung zur Mitgliederversammlung von PRO BAHN Oberbayern

Fr. 07.11. 19 Uhr; Geschäftsstelle; **Stadt- und Kreisgruppe München**

Sa. 08.11. 11 Uhr; München, Hofbräuhaus München, Münchener Zimmer; **Mitgliederversammlung** von PRO BAHN Oberbayern; Info: Siehe Einladung

Mo. 10.11. 19 Uhr; Geschäftsstelle; **Dia-Abend**; Info: buenos-dias@muenchen.pro-bahn.de oder 089/53 00 31

Do. 13.11. 19 Uhr; Rosenheim; **Stammtisch der Stadt- und Kreisgruppe Rosenheim; Achtung, geänderter Ort!**. Wegen Schließung der Bahnhofsgaststätte ist der genaue Ort noch nicht bekannt und kann ab dem 3.11. unter den folgenden Telefonnummern erfragt werden: Wolfgang Günther (080 62/4027), Günther Polz (080 63/7928)

Fr. 14.11. 18:20 Uhr; Eichstätt, Cafe „Paradeis“, Am Marktplatz 9; **Stammtisch der Kreisgruppe Eichstätt**; Info: Rhaban Lammeyer (Tel + Fax 084 21/3869, lammeyer@web.de, <http://www.pro-bahn.de/eichstaett>)

Sa. 15.11. 11–16 Uhr; München-Pasing, Platz vor dem Pasinger Rathaus (Ecke Bäckerstr.); **Infostand** „100 Jahre Trambahn nach Pasing“.

Mo. 24.11. 19:30 Uhr; Augsburg, Zeughaus, Zeugplatz 4 (Remshartzimmer, Raum 113); **PRO BAHN-Treff Schwaben**; Thema noch offen; Info: w.karg@bayern.pro-bahn.de, 082 51/53 887

Mi. 26.11. ab 19:30 Uhr; München; Gaststätte Zwinger-**eck**; **Stammtisch**

Do. 27.11. 19 Uhr; Weilheim, GH Holzworm, Münchner Str. 36; **Stammtisch der Kreisgruppe Weilheim-Schongau**; Info: Norbert Moy (0881/638 131, Norberty@bayern.pro-bahn.de)

Mi. 03.12. 19 Uhr; Geschäftsstelle; **Aktiventreffen**

Fr. 05.12. 19 Uhr; Geschäftsstelle; **Stadt- und Kreisgruppe München**

- **Geänderter Ort beim Stammtisch der Stadt- und Kreisgruppe Rosenheim.**
- **Das Aktiventreffen am 19.11. entfällt wegen der Horber Schienentage.**

Termine anderer Veranstalter siehe vorherige Seite
