

# PRO BAHN *Post*

Rundbrief von PRO BAHN Oberbayern

Januar 2010



„Großer Bahnhof“ für den Beginn des ICE-Zeitalters in Tutzing.  
(Bild: E. Lauerbach)

- Kurznachrichten – Seite 2
- Kleinbahnhöfe in der Schweiz – Seite 3
- Flughafengutachen ohne Akzeptanz in der Region – Seite 4
- Nachhaltiges Verkehrskonzept für Olympia 2018– Seite 5
- ICE-Premierenfahrt: Neue Ära im Werdenfels – Seite 7
- Neues aus der Bibliothek – Seite 9
- Stationspreise der Deutschen Bahn in der Kritik – Seite 10

**PRO BAHN**  
Ihr Fahrgastverband



# Das PRO BAHN-Post-Team wünscht allen Lesern ein gutes Neues Jahr

---

## Kurznachrichten

### Noch eine Premiere

Ab 2. Januar werden jeweils am Wochenende drei ICE-Züge der Strecke Innsbruck–Berlin in Mittenwald halten. Folgende Abfahrtszeiten gelten dabei: Samstag, 8.52 Uhr (Richtung Berlin), 17.55 Uhr (Richtung Innsbruck) und Sonntag, 10.52 Uhr (Richtung Berlin). Ein- und Aussteigen kann man nur an einer einzigen Tür mit einer „mobilen Einstiegshilfe“ – einer kleinen, dreistufigen Treppe, die an dieser Tür aufgestellt wird. So etwas kennt man sonst eigentlich nur von Bahnhöfen im ländlichen Amerika und es klingt schon fast etwas nach einem verfrühten Aprilscherz.

### Fahrplanaktion im Oberland

Bei der bayerischen Oberlandbahn musste bekanntlich zum Fahrplanwechsel der Takt um eine halbe Stunde verschoben werden. Die frisch gegründete PRO BAHN-Kreisgruppe Oberland war am Freitag vor dem „kritischen Wochenende“ an Bord vieler Züge, um die Fahrgäste auf die Fahrplanänderungen aufmerksam zu machen und entsprechendes Infomaterial der BOB zu verteilen. Eine höchst notwendige Aktion, wie sich gezeigt hat!

### Mit der Bahn direkt zu Piste und Loipe

Unter diesem Motto wirbt die DB für die Anreise mit der Bahn ab München und Augsburg zu diversen Skigebieten und Loipennetzen. Unter <http://www.bahn.de/regional/view/regionen/bayern/spezial1/skigebiete-ueb.shtml> gibt es Anreisetipps, Hinweise zu den Skigebieten und Loipenpläne. Den beliebten PRO BAHN-Loipenführer wird es in dieser Langlaufsaison allerdings nicht mehr geben.

### Angebotsverbesserungen auf der Rottalbahn

Zum Fahrplanwechsel am 13. Dezember 2009 wurde auf der Rottalbahn Mühldorf–Passau der Stundentakt eingeführt und zusätzliche Abendfahrten von der BEG bestellt. Damit hat sich das Verkehrsangebot auf der Strecke fast verdoppelt. Außerdem wurden durch die Südostbayernbahn Bahnhöfe und Haltestellen saniert, neue Bahnsteige gebaut und Bahnübergänge technisch gesichert sowie der für den Stundentakt erforderliche Kreuzungsbahnhof Massing gebaut. PRO BAHN begrüßt die Verbesserungen und wünscht der Rottalbahn viele Fahrgäste. Weitere Informationen zur Rottalbahn gibt es unter [http://www.suedostbayernbahn.de/so\\_bayern/view/angebote/rottalbahn.shtml](http://www.suedostbayernbahn.de/so_bayern/view/angebote/rottalbahn.shtml).

## **Skiexpress fährt wieder**

Bis 4. April fährt an Wochenenden wieder der Garmischer Ski-Express. Das ist ein Pauschalangebot ab 39 Euro (mit Skigebiet Zugspitze 45 Euro) für die Bahnfahrt von München zum Haltepunkt „Hausberg“ und zurück inkl. Tages-Skipass. Abfahrt in München ist um 7 Uhr, der Zug hält auch in Pasing, Tutzing und Weilheim und fährt dann ohne Halt weiter. Details gibt es unter [http://www.bahn.de/regio\\_oberbayern/view/reisetipps/ski-express.shtml](http://www.bahn.de/regio_oberbayern/view/reisetipps/ski-express.shtml).

## **Fehlstart bei der „Berchtesgadener Land Bahn“**

Die „Berchtesgadener Land Bahn“, die ab 13. Dezember 2009 den Schienenverkehr zwischen Berchtesgaden und Salzburg übernommen hat, musste mit Schienenersatzverkehr und Ersatzzügen starten. Den vorgesehenen FLIRT-Garnituren fehlt die Genehmigung des Eisenbahnbundesamtes (EBA). Das EBA sieht die Schuld für die nicht erteilte Genehmigung beim Hersteller Stadler. Auch bei der „eurobahn“ in Nordrhein-Westfalen gibt es Probleme mit der Zulassung der neuen FLIRT-Baureihe.

## **Online-Tickets der DB**

Für die Rechtmäßigkeit seines Online-Tickets kann man im Zug nun auch seinen Personalausweis vorzeigen. Neu ist auch, dass man Tickets auch für Dritte kaufen kann (Details siehe <http://www.bahn.de/p/view/buchung/onlineticket/onlineticket.shtml>). Es empfiehlt sich jedoch, den Text genau durchzulesen, wir bekommen immer wieder Mails von Fahrgästen, die Probleme hatten, weil sie sich nicht richtig legitimieren konnten oder den Ausdruck des Fahrscheins vergessen hatten.

Weitere aktuelle Meldungen gibt es unter <http://www.pro-bahn.de/aktuell/>.

## *Andere Länder – andere Sitten*

## **Kleinbahnhöfe in der Schweiz**

Was soll aus einem Bahnhof werden, wenn die Signale ferngesteuert werden und der Automat den Fahrscheinverkauf übernommen hat? Bei der DB AG gibt es dafür eine bevorzugte Lösung: Man will die überflüssigen Bauwerke so schnell wie möglich loswerden. Offenbar war es zu mühsam, mit den Kommunen über einzelne Bahnhöfe zu verhandeln und man verkaufte deshalb die Gebäude samt Umgriff „paketweise“ an sogenannte Investoren. Der erste Eigentümer, die „First Rail Property“ ging schon bald in die Insolvenz. Die derzeitigen Eigentümer heißen Patron Capital Ltd. und Procom Invest GmbH & Co.KG. Ihnen gehören rund 1000 Bahnhöfe in Deutschland. Das Konsortium hat Investitionen in die Gebäude angekündigt, ein fahrgastorientiertes Konzept für die Zukunft ließ sich bislang aber nicht erkennen.

Die Frage nach der Zukunft der Gebäude an kleinen Bahnhöfen stellt sich nicht nur in Deutschland, sondern in gleicher Weise auch in der Schweiz. Dort haben mittlerweile 550 Empfangsgebäude an kleinen Stationen ihre ursprüngliche Funktion verloren, wie die „SBB-Zeitung“ berichtet. Ziel der Schweizerischen Bundesbahnen (SBB) bleibt dabei, „den Kunden einen optimalen Zugang zur Bahn zu schaffen, die Gebäude äußerlich in einem anständigen Zustand zu erhalten und für Sauberkeit und Sicherheit zu sorgen“.

Um Kosten und Nutzen in ein vernünftiges Verhältnis zu bringen, gibt es drei Varianten für die Bahnhöfe: Umnutzung, Verkauf oder Abbruch. Die beiden letzten Varianten gelten aber nur als „ultima ratio“, denn erstaunlicherweise hat die Immobilien-Abteilung der SBB beschlossen, die meisten „Aufnahmsgebäude“ sowie einen angemessenen Umgriff im Eigentum zu behalten. Der Leiter der Bewirtschaftung bei SBB-Immobilien, Remo Zberg, hat dafür auch eine klare Begründung: „Wir möchten auch in Zukunft bestimmen können, was geht, und sind uns bewusst, dass ein Bahnhof – ob er sich in unserem oder in fremdem Eigentum befindet – stets mit der SBB in Verbindung gebracht wird.“

Norbert Moy

## **Flughafengutachten ohne Akzeptanz in der Region**

Im Dezember wurde eine Statistik veröffentlicht, aus der hervorgeht, dass die S1 die Münchner S-Bahn-Linie mit den meisten Störungen ist. Dies hatte PRO BAHN schon 2005 festgestellt (<http://www.pro-bahn.de/oberbayern/s-bahn/takt10>). Da aus den damaligen Ergebnissen keine für den Fahrgast spürbaren Konsequenzen gezogen wurden, sind solche auch jetzt kaum zu erwarten.

Stattdessen wurde im November ein Gutachten zum Flughafenanschluss veröffentlicht, dessen Umsetzung alles noch viel schlimmer machen wird. PRO BAHN hat in einer Pressemitteilung vom 23.11.2009 Nachbesserungen gefordert. Nachbesserungen wurden von Ministerpräsident Seehofer Ende November zwar zugesagt. Ob dabei aber für die Flughafenregion und die Pendler auf der stark belasteten Strecke München–Freising–Landshut etwas wirklich Positives herauskommt, wagt man nach den bisherigen Erfahrungen kaum zu hoffen.

In einer zweiten Pressemitteilung vom 15.12.2009 hat PRO BAHN klar zum Ausdruck gebracht, dass nur die sogenannte Westvariante oder der Nordtunnel die Strecke der S1 entlasten kann. Ohne eine solche Entlastung bestehen aber für den Bahnkorridor Richtung Landshut nur schlechte Zukunftsperspektiven. Das Verkehrswachstum nur der Straße zu überlassen ist angesichts der Klimadiskussionen nicht zeitgemäß.

In ein unzeitgemäßes Denken ist jedoch das Flughafengutachten zurückgefallen.

Es wurde einmal mehr einseitig der Punkt-zu-Punkt-Verkehr zwischen München und dem Flughafen gegenüber allen anderen Interessen priorisiert. Selbst wenn eine Nachbesserung Ergebnisse erbringt, von denen die Bürger der Region mehr haben: der Schaden ist bereits jetzt angerichtet. Als Folge des Gutachtens wurden Konzepte wieder aus der Schublade geholt, die schon in der Vergangenheit Lösungen für die Bahnstrecke München–Freising blockiert haben. So fühlt sich die Initiative „Bahn im Tunnel“ geradezu „wiederbelebt“, weil der Widerspruch, den das Flughafengutachten provoziert, ihr neuen Zulauf bringt.

Wären Auftraggeber und Gutacher ihrer Verantwortung gerecht geworden, so hätten sie sich die Lage auf und an den betroffenen Bahnstrecken genauer anschauen müssen. Stattdessen wurde einmal mehr am grünen Tisch geplant. Im Ergebnis ist das Flughafengutachten einfach schlecht und nicht das Geld wert, das es gekostet hat. Im Gegenteil: es hat dafür gesorgt, dass in der Region die Stimmung kippt und die Fronten wieder verhärteter sind.

Dass Gutachten nicht jedem gefallen ist normal. Dass es bessere und schlechtere gibt, auch. Ein Gutachten mit einem solchen Destruktionspotential wie dieses Flughafengutachten erlebt man aber selten. Naheliegendste Erklärung dafür ist, dass etwas mit der Aufgabenstellung und den politischen Vorgaben nicht in Ordnung war. Gerade von einem Minister, der wie Herr Zeil erklärt hat, Verkehrsprojekte nicht mit allen Mitteln gegen den Widerstand der Bevölkerung durchsetzen zu wollen, hätte man anderes erwartet. Aber der Wille, positive Fakten für einen zweiten Innentadtunnel zu schaffen, macht wohl blind für reale Verkehrs- und Akzeptanzprobleme.

Edmund Lauterbach

*Olympia 2018*

## **Vorschläge für ein nachhaltiges Verkehrskonzept**

München, das Werdenfeler Land und das Berchtesgadener Land bewerben sich für die Olympischen Winterspiele 2018. Die Befürworter versprechen „grüne Spiele“ und eine vorbildliche Umweltausrichtung. Derzeit beginnen in Berlin die entscheidenden Finanzverhandlungen zu den olympischen Investitionen. Was jetzt nicht über das sogenannte „Mini Bid-Book“ gesichert wird, wird kaum noch realisierbar sein.

Die bisherigen offiziellen Vorstellungen zum Verkehrskonzept gehen allerdings von einem sehr starkem Übergewicht an Vorhaben für den Autoverkehr aus, während die bisher geplanten Maßnahmen beim öffentlichen Verkehr bei weitem nicht geeignet sind, die Verkehrsspitzen während der Olympischen Spiele ausreichend zu bedienen. Deshalb hat PRO BAHN zusammen mit dem Arbeitskreis Attraktiver Nahverkehr Vorschläge für ein nachhaltigeres Verkehrskonzept

erarbeitet.

Der Leitgedanke des Konzeptpapiers ist es, umweltfreundliche Spiele durch ÖPNV-Investitionen von dauerhaftem Nutzen zu erreichen. Alle vorgeschlagenen Maßnahmen sind auch nach den Spielen notwendig und sinnvoll weiter nutzbar. Damit wird verhindert, dass Investitionsruinen für zwei Wochen Olympia entstehen. Zudem können mit einem attraktiven Olympiaverkehr Bayern und Deutschland weltweit punkten. Die Mehrzahl der Besucher aus dem Ausland ist auf die öffentlichen Verkehrsmittel angewiesen und wird die entsprechenden Eindrücke mit nach Hause nehmen. Schließlich ist eine gute Infrastruktur – wie sich bereits zur Fußball-WM 2006 gezeigt hat – eine schöne Visitenkarte für Deutschland und nicht zuletzt auch für die hiesige Bahnindustrie.

Im einzelnen werden folgende Maßnahmen vorgeschlagen:

Im Bereich des internationalen Fernverkehrs besteht besonders dringender Ausbaubedarf bei den Bahnverbindungen in die Schweiz und nach Tschechien. Es ist mit ökologischen Spielen nicht vereinbar, wenn selbst Besucher aus dem nahen Ausland aus Zeitgründen mit dem Flugzeug anreisen müssen.

Auf der Relation München–Garmisch-Partenkirchen ist der Bau eines zweiten Gleises zwischen Tutzing und Murnau sowie zwischen Oberau und Garmisch-Partenkirchen erforderlich um dichte Takte und einen zuverlässigen Betrieb im Spitzenverkehr zu ermöglichen. Im Ortsbereich von Garmisch-Partenkirchen sind zusätzliche Halte in Kainzenbad und an der Kandahar-Abfahrt notwendig.

Auf der Bahnlinie Richtung Oberammergau müssen vor allem die Sünden der Vergangenheit korrigiert werden: Eine Vergrößerung des auf nur ein Gleis zurückgebauten Bahnhofs in Oberammergau schafft wieder Platz für mehr Züge. Der Wiedereinbau einer Begegnungsmöglichkeit in Altenau erlaubt dichtere Takte, so dass mehr Passagiere befördert werden können. Davon profitieren nicht nur Berufs- und Ausflugsverkehr, sondern auch die Besucher der Oberammergauer Passionsspiele.

Der Wiederaufbau der Königsseebahn schafft die Infrastruktur sowohl für den Transport der Olympiabesucher als auch für den täglichen Touristenverkehr zum Königssee.

Die Zusammenführung der Strecken von Garmisch-Partenkirchen und Lindau unmittelbar westlich des Bahnhofs Pasing ist ein ständiges Nadelöhr. Für einen reibungslosen Bahnbetrieb ist ein Ausbau unerlässlich.

Im Münchner Stadtgebiet ermöglichen zwei kurze Trambahn-Neubaustrecken die Führung einer Olympia-Sonderlinie von Engelschalking bis Moosach. Sie verbindet während der Olympischen Spiele beide Flughafen-S-Bahnen, Olympia-gelände, Olympisches Dorf, „Ice-Cluster“, wichtige Hotel-Standorte und Sehenswürdigkeiten untereinander. Beide neuen Streckenabschnitte sind seit langem

Bestandteil des Verkehrsentwicklungsplans und werden unabhängig von den Olympischen Spielen durch die künftige Tramlinie 22 („Nordtangente“) genutzt.

Da sich mit dem derzeitigen Zustand des Bahnhof Laim der leistungsfähige Großraum München nicht angemessen präsentieren kann, muß der Bahnhof umgebaut werden. Basierend auf den Vorschlägen von Vieregg-Rössler läßt sich hier eine moderne Architektur mit kurzen und guten Umsteigewegen realisieren, die zudem unabhängig vom weiteren Ausbau des S-Bahn-Systems ist. Bei dem vorgeschlagenen Umbau sollte auch die Sendlinger Spange („S20“) in den Bahnhof Laim eingebunden werden, statt wie bisher daran vorbeifahren.

Ein wachsendes Straßenbahnnetz benötigt mittelfristig einen zweiten Betriebsbahnhof. Ein sinnvoller Standort ist die derzeitige Tram-Wendeschleife Olympiapark Süd. Das neue Betriebsbahnhofgebäude kann während der Olympischen Spiele als Pressezentrum dienen, wie es in Innsbruck während der Olympiade 1976 erfolgreich demonstriert wurde. Attraktive Betriebsgebäude können eine Bereicherung der Stadtlandschaft am südlichen Ausläufer des Olympiaparks sein.

Zur besseren Erreichbarkeit der Innenstadt vom Hauptbahnhof aus sollte die bestehende Fußgängerzone Schützenstraße über den Bahnhofplatz bis zum Gebäude des Hauptbahnhofs ausgedehnt werden. Andernorts betritt man die Stadt schließlich auch nicht mit dem vorsichtigen Überqueren von Autostraßen, sondern man gelangt über schön gestaltete Vorplätze direkt in die Stadt oder in die gewünschte Tram, wie die Beispiele Karlsruhe, Bremen oder Düsseldorf zeigen.

Das vollständige Konzept mit Graphiken ist unter <http://www.pro-bahn.de/olympia2018> zu finden.

Renate Forkel, Andreas Barth

*PRO BAHN initiierte viel beachtete Premierenfahrt*

## **Neue Ära im Werdenfels**

Am 8. Dezember 2007 begleitete eine PRO BAHN-Delegation den IC Alpenland auf seiner letzten Fahrt von Weilheim nach Garmisch-Partenkirchen. Damit sollte auf den Rückzug des hochwertigen Reisezugverkehrs ins Werdenfels aufmerksam gemacht werden. Zwei Jahre später hatte sich die DB jedoch wieder zu einer Vorwärtsstrategie entschieden und zum einen die Zahl der ICE-Verbindungen erhöht, zum anderen auch neue Halte eingeführt (bisher hielten die ICEs nur in Garmisch). Erstmals halten nun auch in Tutzing und Oberau ICE-Züge am Wochenende – insgesamt gibt es seit dem Fahrplanwechsel acht Halte. Damit war klar, dass wieder eine PRO BAHN Gruppe unterwegs sein musste!

Nachdem die Idee für eine Premierenfahrt am 19. Dezember 2009 von Tutzing nach Oberau geboren war, machte sich unser Tutzinger „Aktivist“ Helmut Ler-

che sofort auf, um die örtliche Prominenz für einen feierlichen Empfang des Premierenzugs zu begeistern. Mit Erfolg: Der Tutzingener Bürgermeister, der Chef des Tourismusverbands und zahlreiche Gemeinderäte waren anwesend, begleitet von einem beachtlichen Presseaufgebot. Die Traubinger Blaskapelle spielte auf und der neu eröffnete ServiceStore sorgte für kostenlose Bewirtung. Auch die DB war offiziell und hochrangig vertreten. In Oberau war der Empfang durch Bürgermeister und Tourismuschef bei einem Sektempfang nicht weniger herzlich.

Die Premierenfahrt verlief überaus erfreulich, nicht nur wegen des gut besuchten ICEs. Durch die offensive Pressearbeit hatten sich viele Bürger eingefunden und alle waren guter Laune, so dass Anlässe, die sonst für Unmut gesorgt hätten, mit einem Schmunzeln zur Kenntnis genommen wurden: Der ICE Werdenfels hatte 20 Minuten Verspätung und in Oberau fuhr er auf dem falschen Gleis ein. Besonders die Einfahrt in Oberau war dramaturgisch ein gelungener Effekt: Auf Gleis 2 stand das Empfangskomitee mit den Sektgläsern (und den Pressefotografen), während die Fahrgäste an Gleis 1 (für Ortsunkundige: der Bahnsteig ist hier besonders niedrig und für ICE-Halte völlig ungeeignet) aus dem Zug hüpfen und der Lokführer aus dem Staunen nicht herauskam. Zum Glück konnten alle Fahrgäste unbeschadet aussteigen, so dass die gute Stimmung weiter garantiert war.

PRO BAHN ist zuversichtlich, dass die neuen Zugverbindungen rege genutzt werden, da umsteigefreie Verbindungen besonders für Familien und ältere Leute ein gutes Argument für die Nutzung der Eisenbahn sind. Mit den neuen Halten gibt es nun Direktverbindungen aus Hamburg und Schleswig-Holstein, aus Berlin und dem Ruhrgebiet. Erfreulich ist, dass die Gemeinden die neuen Zughalte in ihren Urlaubsprospekten und Webseiten offensiv bewerben. PRO BAHN hatte zur Unterstützung bereits kurz vor Fahrplanwechsel Übersichten der neuen ICE-Verbindungen veröffentlicht.

Ein wichtiges Argument für die Nutzung der Bahn im Urlaubsverkehr ist jedoch nicht nur eine möglichst unkomplizierte Anreise, ebenso wichtig ist die Möglichkeit, vor Ort mit öffentlichen Verkehrsmitteln mobil sein zu können. Der Werdenfels-Takt ist dafür sicher eine gute Grundlage, jedoch gibt es noch Nachholbedarf bei der Verknüpfung mit den Buslinien. Auch 15 Jahre (!) nach Einführung des Bayern-Taktes fahren noch viele Regional- und Stadtbusse ohne Anschluss zum Bahnfahrplan. Hier wünscht sich PRO BAHN verstärkte Bemühungen vor Ort. Auch ist es eher peinlich, wenn in Oberau zwar der ICE hält, es aber keinen Fernverkehrsautomaten gibt, d.h., Fahrkarten für den ICE nicht erworben werden können.

Da in Murnau gerade der Bahnhof behindertengerecht umgebaut wird, werden wahrscheinlich auch dort spätestens zum nächsten Fahrplanwechsel im Dezember 2010 ICE-Züge halten. Noch schneller wird Mittenwald zum ICE-Halt: mit provisorischen Ausstiegshilfen wird man dort ab dem 2. Januar anreisen können.



Eine ausführliche Dokumentation zur Premierenfahrt findet sich im Internet unter [http://www.pro-bahn.de/weilheim/ice\\_premiere.htm](http://www.pro-bahn.de/weilheim/ice_premiere.htm). Dort findet man auch sonst alles, was man im Zusammenhang mit dem Werdenfels-Takt wissen muss.

Der Autor dieser Zeilen bedankt sich bei allen, die zum Gelingen der Fahrt beigetragen haben.

Matthias Wiegner

## **Interessantes aus der Bibliothek**

### **Schönbuchbahn weiter auf Erfolgskurs**

Vor 20 Jahren noch akut stilllegungsgefährdet, fährt die Schönbuchbahn seit ihrer Reaktivierung 1996 unaufhaltsam auf der Erfolgsspur: Statt der prognostizierten 2500 sind inzwischen sieben- bis achttausend Fahrgäste werktäglich mit ihr unterwegs und so stößt „das Bähnle“ auch nach der ersten Modernisierung und dem Einsatz zusätzlicher Fahrzeuge ein weiteres Mal an seine Kapazitätsgrenzen. Eine vom Zweckverband beauftragte Studie schlägt einen abschnittweisen zweigleisigen Ausbau der Strecke vor, um den bisherigen 30-Minuten-Takt in der Hauptverkehrszeit nachfragegerecht auf einen 15-Minuten-Takt verdichten zu können. Auch eine Elektrifizierung wird schon angedacht: Spurtstarke Triebwagen könnten zu einer weiteren Verkürzung der Fahrzeit führen (dabei sind die derzeit eingesetzten Regioshuttle für Dieseltriebwagen ohnehin schon recht flott!). Veranschlagt werden 33,7 Millionen Euro für die Infrastruktur und 40 Millionen für zehn neue Elektrotriebwagen. Ein eigenes Gutachten soll bis zum Februar die Wirtschaftlichkeit der Vorhaben genauer untersuchen. Genaueres kann man in Bus&Bahn 12/2009 und BAHNReport 1/2010 nachlesen.

### **„Schnittstellen“**

sind das Schwerpunktthema der Eisenbahntechnischen Rundschau (ETR) vom Dezember. Dazu zählen laut Leitartikel auch die Einstiegsverhältnisse in Personenwagen und wohl auch -triebwagen. Pressemeldungen zufolge soll der S-Bahnhof Harras behindertengerecht ausgebaut werden. Als Beobachter fragt man sich, wie das gehen soll: Stufenfreie Einstiege sind entweder bei der S-Bahn oder bei der Oberlandbahn möglich – wegen der auf verschiedene Bahnsteighöhen optimierten Einstiege aber nicht bei beiden (96 cm über Schienenoberkante bei den ET 423; 76 cm bei den Integralen). Das Thema wird uns also noch öfter beschäftigen.

### **Dimensionierung von Gepäckablagen in Reisezügen**

Dies ist ein weiteres äußerst fahrgastrelevantes Thema, zu dem schon länger an der TU Wien geforscht wird. Inzwischen wurde es auch vom Fachbereich Schie-

ne der österreichischen Forschungsgesellschaft Straße–Schiene–Verkehr für den verkehrswirtschaftlichen Nachwuchs aufgegriffen. Dipl.-Ing. Viktor Plank stellt im oben genannten ETR-Heft seine Arbeit vor.

Außerdem sind in der Dezember-Ausgabe der ETR in der Untersuchungen zu Kapazitätsteigerungen im Streckennetz, vor allem für den Güterverkehr, veröffentlicht.

Neben den hier genannten Publikationen sind in der Bibliothek der Geschäftsstelle, die von allen Mitgliedern genutzt werden kann, noch zahlreiche weitere Fachzeitschriften, Bücher und Broschüren vorhanden. Eine Liste der verfügbaren Zeitschriften ist unter <http://www.pro-bahn.de/bayern/bibliothek.htm> zu finden. Da die Geschäftsstelle nicht regelmäßig besetzt ist, empfiehlt sich eine Voranmeldung oder ein Besuch während des Aktiventreffens (Termine siehe Seite 12).

Thomas Kauderer

## **Stationspreise der Deutschen Bahn in der Kritik**

Jedes Bahnunternehmen muss pro Halt an einem Bahnhof oder Haltepunkt eine gewisse Gebühr an die DB Station&Service AG zahlen. Die zu entrichtenden Stationspreise für 2009 und für 2010 können Internetseiten der DB entnommen werden ([http://www.deutschebahn.com/site/shared/de/dateianhaenge/vertraege\\_agb/stationspreisliste\\_\\_2009.pdf](http://www.deutschebahn.com/site/shared/de/dateianhaenge/vertraege_agb/stationspreisliste__2009.pdf) und entsprechend [http://www.deutschebahn.com/site/shared/de/dateianhaenge/vertraege\\_agb/stationspreisliste\\_\\_2010.pdf](http://www.deutschebahn.com/site/shared/de/dateianhaenge/vertraege_agb/stationspreisliste__2010.pdf)).

Der Preis für einen Halt in Tutzing betrug 2009 z.B. 1,46 Euro und soll gemäß der Preisliste für 2010 auf 10,81 Euro ansteigen. Tutzing hat werktäglich 124 Nahverkehrsabfahrten (inkl. S-Bahn), also 846 pro Woche. Insgesamt müsste der Nahverkehr durch die Stationspreisänderung pro Woche 7910,10 Euro mehr entrichten. In Weilheim dagegen betrug der Stationspreis schon 2009 10,50 Euro – trotz der „luxuriösen“ 19cm-über-Schienenoberkante-Bahnsteige.

Bemerkenswert ist die Preisgestaltung schon. Ein Halt in Tutzing und Weilheim kostet nach der Preisliste für 2010 genausoviel wie in Bamberg oder Fürth und fast so viel wie einer im Augsburg Hbf (11.68 Euro). Ein Halt in Aachen Hbf kostet dagegen nur halb so viel wie Tutzing oder Weilheim.

Die Bundesnetzagentur hat am 11.12.2009 entschieden, dass diese Entgelte mit den eisenbahnrechtlichen Vorschriften nicht vereinbar und damit ungültig sind (siehe [http://www.bundesnetzagentur.de/enid/Presse/Pressemitteilungen\\_d2.html#Stationspreissystem](http://www.bundesnetzagentur.de/enid/Presse/Pressemitteilungen_d2.html#Stationspreissystem)).

Renate Forkel

*Papierversion der PRO BAHN-Post***Bitte nicht wundern ...**

wenn Sie dieses Heft erhalten haben, obwohl Sie als bisheriger Abonnent der Papierversion z.B. auf die elektronische Version „umgestiegen“ sind und oder aus anderen Gründen Ihr Abo der Papierversion (noch) nicht verlängert haben. Um uns bei einem eventuellen späteren Zahlungseingang Nachsendeaktionen zu sparen, verschicken wir im Januar die Hefte noch einmal an alle bisherigen Papierversion-Abonnenten.

Wer aber ab Februar weiter die Papierversion erhalten möchte, den bitten wir – soweit dies noch nicht geschehen ist – um Überweisung von 12 Euro auf das Konto 37 20 730 bei der Sparda-Bank München (BLZ 700 905 00). Bitte geben Sie unbedingt Ihre Adresse an, wenn Sie kein PRO BAHN-Mitglied sind.

**Termine anderer Veranstalter****PRO BAHN-Termine und allgemeine Hinweise siehe nächste Seite**

- Fr. 08.01. 16 Uhr; Salzburg, „Hirschenwirt“, Sankt-Julien-Straße 23; **Salzburger Plattform der Verkehrsinitiativen**; Info: 00 43/664/411 8223, <http://www.salzburger-verkehrsplattform.org> unter „Treffen“
- Di. 12.01. 19 Uhr; München, „Eine-Welt-Haus“, Schwanthalerstr. 80, Raum 211/212; **Diavortrag** von H. Rath: „DB im Jahr 1985 – 150 Jahre Deutsche Eisenbahnen“; Info: IG Münchner Schienenverkehrsfreunde, G. Bendrien, 080 92/333 48
- Mi. 13.01. 18:30 Uhr; Bad Reichenhall, „Kammererbräu“, Poststr. 23; **Monatstreffen** des Verkehrsforums ÖPNV Berchtesgadener Land (mit PRO BAHN-Beteiligung); Info: H. Boguhn (Tel. 08651/714722), M. Behringer (Tel. 08654/50804)
- Do. 14.01. 18:30 Uhr; München, Verkehrszentrum des Deutschen Museums, Theresienhöhe 14a; **Vortrag** von Dr. Andreas Kopp: „Transport und internationale Klimapolitik“; Veranstalter: TU München, Institut für Verkehrswesen und Deutsches Museum – Verkehrszentrum; Info: [http://www.vt.bv.tum.de/index.php?option=com\\_content&task=view&id=24&Itemid=74](http://www.vt.bv.tum.de/index.php?option=com_content&task=view&id=24&Itemid=74)
- Fr. 05.02. **Salzburger Plattform der Verkehrsinitiativen**; Info: 00 43/664/411 8223, <http://www.salzburger-verkehrsplattform.org> unter „Treffen“

- Bitte beachten Sie die Terminverschiebung und die Änderung des Tagungsorts beim Verkehrsforums ÖPNV Berchtesgadener Land
- Die für den 23. Januar vorgesehene Exkursion des Bund Naturschutz „Von Altheim nach Mering“ entfällt.

## 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](http://www.pro-bahn.de/bayern/index_termin.htm).

Fr. 08.01. 19 Uhr; Geschäftsstelle; **Stadt- und Kreisgruppe München**

Fr. 08.01. 18:30 Uhr; Eichstätt, Cafe „Paradeis“, Am Marktplatz 9; **Stammtisch der Kreisgruppe Eichstätt**; Info: Stefan Hanauska (Stefan.Hanauska@altmuehlnet.de, <http://www.pro-bahn.de/eichstaett>)

Mi. 13.01. 19 Uhr; Geschäftsstelle; **Aktiventreffen**

Do. 14.01. 19 Uhr; Rosenheim, „Mail-Keller“, Schmettererstr. 20; **Stammtisch der Stadt- und Kreisgruppe Rosenheim**; Info: Wolfgang Günther (080 62/4027), Günther Polz (080 63/7928)

Mi. 20.01. 19 Uhr; Geschäftsstelle; **Aktiventreffen**

Mo. 25.01. 19:30 Uhr; Augsburg, Zeughaus, Zeugplatz 4 (Remshartzimmer, Raum 113); **PRO BAHN-Treff Schwaben**; A. von Bassewitz, Geschäftsleiterin von Regio Bayerisch-Schwaben: „Wohin fährt der Fugger-Express?“, Info: W.Karg@bayern.pro-bahn.de, 082 51/53 887

Mi. 27.01. ab 19:30 Uhr; München; Gaststätte Zwinger-**eck**; **Stammtisch**

Do. 28.01. 19 Uhr; Weilheim, GH Holzwurm, Münchner Str. 36; **Stammtisch der Kreisgruppe Weilheim-Schongau**; Info: Norbert Moy (0881/638 131, Norbert.Moy@bayern.pro-bahn.de)

Mi. 03.02. 19 Uhr; Geschäftsstelle; **Aktiventreffen**

Fr. 05.02. 19 Uhr; Geschäftsstelle; **Stadt- und Kreisgruppe München**

• **Bitte beachten Sie die Terminverlegung beim ersten Aktiventreffen im Januar.**

**Termine anderer Veranstalter siehe vorherige Seite**

---

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](mailto:pbp-redaktion@muenchen.pro-bahn.de) erreichbar, die Abonnentenverwaltung über [pbp-abo@muenchen.pro-bahn.de](mailto:pbp-abo@muenchen.pro-bahn.de).

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

Jahresabonnemement 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.

---