

PRO BAHN *Post*

Rundbrief von PRO BAHN Oberbayern

Februar 2012



Gutes Wetter und Schnee locken zu einem Ausflug in die Berge. Mitunter kann es da allerdings auch mal etwas eng in den Zügen werden. (Bild: N. Moy)

- Kurznachrichten – *Seite 2*
- S-Bahn München: Ministerium setzt auf Stillstand – *Seite 3*
- Gute Fahrgäste – böse Fahrgäste – *Seite 4*
- Nachhaltigkeit in Bayern – *Seite 6*
- „Service“ oder „service“ – *Seite 7*
- Lustige Zugzielanzeiger – *Seite 8*
- ÖV als Katalysator für die Stadtentwicklung – *Seite 10*

Kurznachrichten

Aktiventreffen im Februar eine Woche später

Wegen der Podiumsdiskussion „Wasserburg – Hin und Weg; Öffentlicher Verkehr im Wasserburger Land“ am 1. Februar in Wasserburg (Gaststätte Paulaner, Marienplatz 9; 19 Uhr) wird das erste Aktiventreffen auf den 8. Februar verlegt. Das zweite Aktiventreffen wird ebenfalls um eine Woche auf den 22.02. verschoben.

Planungsvereinbarung für Brennerzulauf verschoben

Österreich hat die für den 13. Januar geplante Unterzeichnung der Planungsvereinbarung über die Zulaufstrecken zum Brennerbasistunnel kurzfristig abgesagt (<http://tirol.orf.at/news/stories/2516301>). Verkehrsminister Ramsauer hatte an den Termin auch den Beginn der Bürgerbeteiligung für den Ausbau zwischen München und der österreichischen Grenze verknüpft (<http://www.ovb-online.de/lokales/rosenheim/landkreis/brennerzulauf-planungsdialoeg-soll-januar-starten-1526351.html>).

Ausschreibung der Oberlandbahn

Die Bayerische Eisenbahngesellschaft hat am 18. Januar die Ausschreibung für den Regionalverkehr im Bayerischen Oberland ab Dezember 2013 veröffentlicht (<http://www.bahnland-bayern.de/beg/presse/pressemittelungen>). DB Regio Bayern hat umgehend die Beteiligung am Ausschreibungsverfahren angekündigt.

Mehr Bahnverkehr nach Traunreut

Die BSH-Herdfabrik in Traunreut will mehr Verkehr über die Schiene abwickeln. Dazu soll noch im zweiten Quartal dieses Jahres ein neues Container-Terminal auf dem Firmengelände in Betrieb gehen (http://www.chiemgau-online.de/portal/lokales/trostberg-traunreut_BSH-baut-eigenen-Container-Terminal-_arid,1960327.html).

Reaktivierung Selb–Asch

Bayerns Verkehrsminister Martin Zeil begrüßt nach einer Pressemitteilung die Aufhebung des Stilllegungsverfahrens für den böhmischen Teil der Bahnlinie Selb–Asch durch das tschechische Verkehrsministerium. (<http://www.stmwivt.bayern.de/presseinfo/pressearchiv/2012/01/pm3.html>).

Fahrgastbeteiligung bei der Fahrplangestaltung

In der Ausgabe 4/2011 der Bahnland Bayern News der Bayerischen Eisenbahngesellschaft (<http://www.bahnland-bayern.de/beg/bahnland-bayern-news>) wird auf Seite 5 die erstmalige Fahrgastbeteiligung bei der Fahrplangestaltung in Bayern gewürdigt. PRO BAHN Bayern hat dies bereits im Jahre 2007 vorgeschlagen (http://www.pro-bahn.de/bayern/pdf/beg_070528.pdf).

Bahnhofsgebäude Burgkirchen

Wie die Passauer Neue Presse am 8. Januar berichtet hat, ist aus dem geplanten Bahnverkehrsverkauf in Burgkirchen an der Linie Mühldorf–Burghausen wieder nichts geworden! Die DB hat bereits den zweiten Notartermin abgesagt.

Öffentlicher Nahverkehr bringt hohen Gewinn

Die Kölner Verkehrsbetriebe (KVB) haben sich in einer Studie bestätigen lassen, dass der Nutzen des Öffentlichen Nahverkehrs in Köln 5,3-mal so hoch ist wie seine Kosten (<http://www.kvb-koeln.de/german/nachrichten/view.html?action=shownews&page=1&id=1578>). Für andere Regionen Deutschlands dürften sich bei entsprechend gut ausgebautem Öffentlichem Verkehr ähnliche Zahlen ergeben.

U-Bahnhof Marienplatz: Zugang Kaufingerstraße gesperrt

Bis zum Frühjahr ist der Zugang Kaufingerstraße im U-Bahnhof Marienplatz wegen Sanierungsarbeiten gesperrt (http://www.mvg-mobil.de/presse/2012-01-03b_mvg-pressemeldung.pdf).

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

S-Bahn München

Ministerium setzt weiterhin auf Stillstand

Seitdem im Jahr 2001 die bayerische Staatsregierung den Bau des zweiten Münchner S-Bahn-Tunnels beschlossen hat, wurden keine wesentlichen Verbesserungsmaßnahmen mehr bei der S-Bahn München neu finanziert, da alle Finanzmittel für das Projekte 2. Tunnel reserviert werden. So ist beispielsweise der Bau eigener S-Bahn-Gleise zwischen München Ost und Markt Schwaben dem Tunnel zum Opfer gefallen.

Im Frühjahr 2010 wurde von Landtag, Stadtrat und Kabinett diese Entscheidung für den zweiten S-Bahn-Tunnel zwar gestützt, allerdings wurde auch eine kurzfristige Umsetzung davon unabhängiger Verbesserungsmaßnahmen gefordert. Im Dezember 2010 verkündeten schließlich DB-Chef Grube und Verkehrsminister Zeil, dass die Finanzierung „gesichert“ sei; eine Einigung über die offenen Punkte sei erzielt worden. Im April 2011 wurde dann der Finanzierungsvertrag unterzeichnet, für die noch ungeklärten Punkte wurde eine Frist bis Ende 2011 vereinbart. Bereits im November letzten Jahres wurde vom Ziel „Ende 2011“ abgerückt und stattdessen von „Winterende“ geredet (20. März 2012).

Diese Frist wurde Anfang des Jahres wieder gekippt. Am 3. Januar wurde schließlich bekannt, dass die Frist für die Finanzierungsvereinbarung bis 30. Juni 2012 verlängert wurde. Damit kann sich das unerfreuliche Tauziehen also

noch ein weiteres halbes Jahr hinschleppen, mit der Folge, dass auch weiterhin kleinere sinnvolle Maßnahmen unterbleiben dürften.

Dies haben wir in einer Pressemitteilung am 4. Januar kritisiert. Denn statt Fortschritt erzeugt diese Verzögerungstaktik nur noch Schaden am S-Bahn-System. Entsprechend haben wir vor allem die schnelle Umsetzung von Maßnahmen gefordert, die unabhängig vom Stammstreckenstreit sind, statt wegen der Finanzierungsfragen zum Tunnel weiterhin im Nichtstun zu verharren.

Umso ärgerlicher, dass hier auch noch eine Uminterpretation der Fakten stattfindet: Jede Verzögerung wird als „Fortschritt“ gemeldet, doch für die Fahrgäste wird nichts besser. Am wichtigsten wäre es jedoch, endlich einmal zu einer echten Entscheidung zu kommen. Entweder ist der Tunnel finanzierbar, dann muss die Finanzierung auch komplett und zu realistischen Kosten zugesagt sein. Oder er kann erst einmal nicht finanziert werden. Dann – so die Forderung von PRO BAHN – sollte mit dem verfügbaren Geld der beste Nutzen für die Fahrgäste erzielt werden statt weiterhin nichts zu tun. Durch das ständige Verschieben von Fristen wird jedoch jeglicher Fortschritt verhindert.

Nachdem die von Seehofer und Zeil ursprünglich gesetzte Frist „bis Ende des Jahres 2011“ inzwischen eindeutig verstrichen ist, sollten die vom Tunnel unabhängigen und überfälligen Sofortmaßnahmen jetzt schnell begonnen werden. Dazu gehören beispielsweise die Sanierung und der Umbau des Bahnhofs Laim mit dem Bau der Umweltverbundröhre, die Beseitigung des Nadelöhrs am Bahnhof Pasing sowie die Einfädelerung der Sendlinger Spange in den Bahnhof Laim. Jedes dieser Projekte erzielt seinen Nutzen auch alleine für sich und passt sowohl zu einem S-Bahn-Tunnel, dem Südring oder auch anderen Projekten und nützt den Fahrgästen sofort.

Andi Barth

Gute Fahrgäste – böse Fahrgäste

In jedem Fernseh-Krimi gibt es gute Bullen und böse Bullen, bei der Bahn gibt es gute und böse Fahrgäste.

Fangen wir mal mit den bösen Fahrgästen an: das sind die Fahrgäste, die sich erdreisten, ein Fahrrad im Zug mitnehmen zu wollen. Diese Fahrgäste sind böse, weil sie unangemessen Platz beanspruchen, den Betrieb durch Ein- und Aussteigen aufhalten, andere Fahrgäste belästigen (Dreck!) und den sicheren Eisenbahnbetrieb behindern, weil sie Fluchtwege zustellen. Verschärfend kommt hinzu, dass sie bei bestimmten Wetterlagen zuhauf auftreten. Deshalb hat die DB die kostenlose Fahrradmitnahme in Zügen mehr oder weniger rigoros hintertrieben. So wurde vor zwei Jahren der Preis für die Fahrradmitnahme von Null Euro auf 4,50 Euro erhöht, eine Preiserhöhung um unendlich viel Prozent. Das

ist gerade für Vielfahrer wie Pendler ganz besonders ärgerlich. Jetzt, in der kalten Jahreszeit, wenn es keiner merkt, wurde der Preis nochmals um über 10% erhöht, nämlich auf 5 Euro. Hinweise auf Sonderkonditionen für Kurzstrecken gehen am normalen Bedarf eines Fahrgastes, der eine flexible Radtour machen möchte, vorbei. Und um den ganzen die Krone aufzusetzen, bekommt man für das Geld noch nicht mal eine Mitnahmegarantie und einen Zugbegleiter, der sicherstellt, dass die für Radler vorgesehenen Plätze im Fahrradabteil auch von Radlern genutzt werden können.

Kommen wir nun zu den guten Fahrgästen: das sind die Fahrgäste, die ihre Ski oder ihr Snowboard mitnehmen möchten. Sie scheinen nach Einschätzung der Bahn keinen Platz zu beanspruchen. Würde sich einer der Verantwortlichen mal in einen Zug, beispielsweise von Garmisch nach München setzen, so würde er feststellen müssen, dass Skier in der Gepäckablage den Platz von 2-3 Koffern beanspruchen. Dazu kommt eventuell zusätzlicher Platzbedarf für Skischuhe, entweder ebenfalls in der Gepäckablage, auf dem Nachbarsitz (oder den Nachbarsitzen) oder im Gang. Wie die Situation in Doppelstockwagen aussieht, kann man sicher auch vom Schreibtisch aus beurteilen. Aufgrund des Platzmangels werden Skier deshalb gerne auch im Einstiegsraum deponiert, was zur Folge hat, dass oft eine der beiden Türen nicht benutzbar ist (weil der Platz davor als Stellplatz missbraucht wird) oder sich die Schiebetüren zu den Fahrgasträumen nicht mehr öffnen lassen. Im Falle eines Falles sieht es mit Fluchwegen dann eventuell schlecht aus.

Bei schönem Wetter treten Ski- und Snowboard-Fahrer übrigens – wen wundert's – in Scharen auf. Unter diesen Randbedingungen ist es auch nicht weiter verwunderlich, dass der Fahrgastwechsel sehr zögerlich vonstatten geht; wer zudem seine Skischuhe anbehalten hat, ist nicht sehr beweglich. Verspätungen sind also vorprogrammiert und man findet im Reisendeninformationssystem der DB auch schon mal als Verspätungsgrund „Fahrgastwechsel“. Zum Thema Belästigung anderer Fahrgäste sei empfohlen, sich eine Weile unter aus der Gepäckablage tropfendes Gepäck zu setzen oder auf einen Sitz, auf dem zuvor ein Wintersportler mit nassen Kleidern gesessen hat – in der Tat kein angenehmes Gefühl, wenn allmählich die eigene Hose durchfeuchtet.

Einen zusätzlichen Fahrschein für das Wintersportgerät – analog zur Fahrradkarte – gibt es nicht. Die Mitnahme ist kostenlos. Hinzu kommt, dass es mit dem Garmischer Ski-Ticket Sonderkonditionen gibt, so dass die Bahnfahrt praktisch nichts kostet: für ganze 42 Euro für das Skigebiet Garmisch-Classic bzw. 48 Euro für die Zugspitze kann man beispielsweise von München nach Garmisch und zurückfahren (regulärer Preis 38 Euro, Bayerticket Single 21 Euro) und bekommt noch einen Tagesskipass (regulärer Preis 36 Euro, bzw. für die Zugspitze 39 Euro) dazu. In Fahrradzügen gibt es analog dazu keinerlei Sonderkonditionen.

Wir wollen nun nicht alle Skifahrer aus den Zügen verbannen, Sonderaktionen

a la Skiexpress verbieten lassen oder die Einführung einer Gepäckkarte für Skier und Snowboards fordern. Die DB und die BEG müssen sich aber schon fragen lassen, warum sie eine derartige Ungleichbehandlung von bestimmten Fahrgastgruppen vornimmt bzw. zulässt.

Es ist unzweifelhaft von allgemeinem Interesse, dass ein möglichst großer Teil des (Freizeit-)Verkehrs nicht auf der Straße stattfindet, sondern umweltfreundlich in der Bahn. Dafür sollte es ein Anreizsystem geben, indem die Bedingungen für Fahrgäste mit „Zusatzgepäck“, seien es Fahrräder oder Skier, verbessert werden. Dazu können Tarifmaßnahmen gehören, aber vor allem auch Transportbedingungen, die ein angenehmes Reisen mit Gepäck garantiert. Davon würden dann auch die „normalen“ Fahrgäste profitieren. Die jetzige Lösung, nur eine Fahrgastgruppe zu hofieren, ist nicht akzeptabel.

Matthias Wiegner

Nachhaltigkeit in Bayern

Die bayerische Staatsregierung ruft auf ihrer Webseite zu einer öffentlichen Diskussion über eine Nachhaltigkeitsstrategie auf. Noch bis zum 8. Februar besteht unter <http://www.nachhaltigkeit.bayern.de> die Möglichkeit, in einem Forum über den Entwurf der Bayerischen Nachhaltigkeitsstrategie mitzudiskutieren oder einen Fragebogen auszufüllen. Zu den zehn behandelten Themen oder „Handlungsfeldern“ gehört natürlich auch der Verkehrssektor. Diskussionsgrundlage sollen die im Internet verfügbaren Texte zu den zehn Handlungsfeldern sein, in denen die jeweiligen Ziele und Maßnahmen beschrieben werden.

Natürlich wird in dem Text zum Handlungsfeld „Mobilität“ unter Anderem zum wer-weiß-wievielten Mal „Verlagerung möglichst großer Verkehrsanteile von der Straße auf die Schiene“ als Ziel genannt. Dies wird jedoch seit Jahren als vorrangiges politisches Ziel genannt, die Umsetzung dieses Ziels ist aber bisher weit hinter den Möglichkeiten zurückgeblieben – und es ist wohl auch zu befürchten, dass dies so bleibt. So konzentriert man sich in dem Papier denn auch ziemlich stark auf (technische) Maßnahmen zur Abschwächung der Schäden durch den motorisierten Individualverkehr, weniger auf den Ausbau des Umweltverbunds. Wenig zielführend ist auch die Verwendung von wohlklingenden, aber inhaltsleeren Floskeln wie „Unterstützung von Leuchtturm-Projekten“. Oder es werden richtige Forderungen, wie beispielsweise die Internalisierung externer Kosten, dann in einem Nachsatz gleich wieder bis zur Wirkungslosigkeit abgeschwächt.

PRO BAHN hat zu den Vorschlägen zum Thema „Nachhaltige Mobilität“ eine acht Seiten umfassende Stellungnahme ausgearbeitet, die unter <http://www.pro-bahn.de/bayern/pdf/nachhaltigkeit.pdf> verfügbar ist.

Renate Forkel

„Service“ oder „service“

In München hat es der Fahrgast überwiegend mit zwei großen Verkehrsunternehmen zu tun: zum einen mit der städtischen MVG als Betreiber der U-Bahnen, Busse und Trambahnen, zum anderen mit der weltweit tätigen Deutschen Bahn und deren Tochter S-Bahn München.

Die örtliche Bindung der MVG ist hier aber nicht von Nachteil, sondern bringt den Vorteil, dass man mit Entscheidungen vor Ort nahe am Kunden vieles kundengerecht(er) gestalten kann als ein Unternehmen, dessen Entscheider im ganzen Land verstreut sind und denen vielfach die Ortskenntnis fehlt. Auch Verbesserungsvorschläge nimmt die MVG dankbar an, prüft sie und setzt vieles um, was umgesetzt werden kann.

Ein aktuelles Beispiel ist die Sanierung des U-Bahn-Zwischengeschosses am Marienplatz und die Sperrung des viel genutzten Aufgangs zur Fußgängerzone unterhalb des Kaufhofs. Doch statt hier nur abzuriegeln und die Sache damit als erledigt anzusehen, wird den Kunden neben großen Hinweistafeln auch die Möglichkeit gegeben, während der Ladenöffnungszeiten durch das Kaufhof-Gebäude das Zwischengeschoss zu verlassen. In den ersten Wochen der Sperrung hat die MVG außerdem zusätzliches deutlich wahrnehmbares Servicepersonal bereitgestellt, das Passanten bei Rückfragen zur Verfügung stand und den richtigen Weg zeigen konnte.

Damit unterscheidet sich das Vorgehen der MVG deutlich von dem der DB, die zum Beispiel bei der Sanierung der Rolltreppen am S-Bahnhof Rosenheimer Platz im vergangenen Jahr nur auf Festtreppen verwiesen hat und offensichtlich kein Problem damit hatte, gleichzeitig die Betriebszeiten des einzigen Aufzugs auf zehn Stunden pro Tag zu reduzieren, so dass man als Fahrgast nach 16.30 Uhr andere Wege an die Oberfläche suchen musste, falls man auf die technischen Hilfsmittel angewiesen ist. Das Problem wurde somit auf den Fahrgast abgewälzt (siehe PRO BAHN-Post vom Juli 2011)! Bei manchen wird Service eben großgeschrieben, bei anderen eher klein . . .

Auch bei dem Willen, Verbesserungen im Sinne der Fahrgäste aufzunehmen und umzusetzen, die übrigens gleichzeitig immer auch Kunden sind, ist in vielen Bereichen der Deutschen Bahn noch starker Nachholbedarf gegeben – es ist aber auch festzuhalten, dass es durchaus MitarbeiterInnen gibt, die die Kundenorientierung bereits verinnerlicht haben und dementsprechend handeln.

Im Sommer 2011 wurde den deutschen Umwelt- und Fahrgastverbänden in Berlin im Rahmen des 15. Workshops „Fahrgast, Umwelt&Verkehr“, an dem auch Bahnchef Dr. Grube teilnahm, das bundesweite Projekt der verbesserten Fahrgastinformation durch den Leiter „Operations“ von DB Station&Service vorgestellt. Es wurde vereinbart, dass „kritische“ Punkte zwecks Überprüfung und gegebenenfalls Änderung an ihn gemeldet werden können.

Im Münchener Hauptbahnhof kann diesbezüglich so mancher Punkt im wahrsten Sinne des Wortes „aufgenommen“ werden. Aufgenommen bezieht sich hier auch auf die Bilddokumentation, da man sich durch ein Bild lange Beschreibungen erspart und es für gewöhnlich das Verständnis erleichtert.

Im Januar 2012 wurde der Verfasser nun von Mitarbeitern des Reisezentrums bei Aufnahmen vor dem Reisezentrum mit Hinweis auf die Hausordnung (wo es unter dem Punkt „Folgendes ist nur nach vorheriger Genehmigung durch das Bahnmanagement gestattet“ heißt: „Gewerbliche Foto-, Film- und Fernsehaufnahmen“) aufgefordert, die Fotos zu löschen. Die Erklärung des Autors dieser Zeilen, dass die Bilder ehrenamtlich für PRO BAHN und keineswegs kommerziell genutzt würden, half wenig. Auf den Hinweis, dass der Bereich außerhalb des Reisezentrums im Übrigen nicht in die Zuständigkeit von DB Vertrieb (zu dem das Reisezentrum gehört) falle, sondern zu DB Station&Service gehört, wurde sinngemäß entgegnet: „Wir sind für alles zuständig!“

Nach Weigerung des Autors, die Bilder zu löschen, wurde die Bundespolizei gerufen, die nach Überprüfung der Personalien und Löschen der Fotos den „Täter“ laufen ließ.

Solche Vorfälle sind für PRO BAHN-Aktive, die sich in ihrer Freizeit für die Verbesserung des öffentlichen Verkehrs einsetzen, ohne von der DB oder anderen Unternehmen eine Aufwandsentschädigung für das Aufzeigen von Defiziten zu erhalten, natürlich wenig motivierend. Geradezu verhöhnt kommt man sich vor, wenn dasselbe DB-Personal während des Wartens auf die Polizei einer verzweifelten Kundin, die vergeblich einen bestellten Fahrschein am Automaten abholen wollte, mitteilt: „Dafür sind wir nicht zuständig!“

Das Personal sucht sich seine Zuständigkeiten scheinbar sehr selektiv aus. Für Unangenehmes ist man nicht zuständig und verweist auf andere Gesellschaften der DB; für das, was einem zusagt, findet man immer einen Grund . . . Eigentlich hätte allen PRO BAHNern dieses Phänomen aus den zahlreichen Fahrgasteingaben bekannt vorkommen müssen.

PS: Die DB hat sich nach schriftlicher Eingabe an die Konzernzentrale in Berlin umgehend für das Verhalten entschuldigt und den Vorfall bedauert. Fotos für Privatzwecke sind auch weiterhin erlaubt.

Andreas Frank

Lustige Zugzielanzeiger

Normalerweise sind fehlerhafte und irreführende Zugzielanzeigen ein massives Ärgernis und können bei Betriebsstörungen die Verunsicherung der Fahrgäste weiter verstärken – wie beispielsweise in der PRO BAHN-Post vom November

2011 geschildert. Mitunter sind jedoch auch Anzeigen zu finden, die eher lustig sind.



Alle Wege führen nach Augsburg. (Bild: K. Jacoby)



Die DB schenkt Ihnen eine Stunde. Zumindest dann, wenn Sie in Vilshofen aussteigen ... (Bild: K. Jacoby)



... oder gehen in Niederbayern die Uhren einfach anders? (Bild: M. Wiegner)

Weitere "Fundsachen" nimmt die Redaktion natürlich immer gerne entgegen.

Der öffentliche Verkehr – Katalysator für die Stadtentwicklung

Unter diesem Titel haben der Lehrstuhl für Raumentwicklung der TU München und die Münchner Verkehrsgesellschaft (MVG) im Mai 2011 mit einer Vortragreihe zu interessanten Nahverkehrsgestaltungen im In- und Ausland begonnen. Bislang fanden sechs Veranstaltungen mit Referenten aus Straßburg, Montpellier, Zürich und Freiburg statt. Im Mai 2012 soll die Reihe fortgesetzt werden.

Insgesamt muss man die französischen Referenten gesondert von den Referenten aus dem deutschsprachigen Raum betrachten. Französische Großstädte haben sich noch bis in die 90-er Jahre durch schlecht bediente Nahverkehrsnetze ausgezeichnet, die letzten Busse verkehrten teilweise bereits um 20 Uhr, die Straßenbahn war so gut wie ausgestorben.

Umso erstaunlicher ist die Rückbesinnung auf die Straßenbahn in der Gegenwart. Oberbürgermeister mit Visionen haben in fast allen französischen Städten mit über 200.000 Einwohnern die Straßenbahn wieder eingeführt oder ausgebaut. Von diesen Ideen und ihrer Umsetzung handelten die Vorträge aus Straßburg und Montpellier.

In Straßburg ging es um die Planung einer Neubaustraßenbahnstrecke in das benachbarte Deutschland, die inzwischen schon weit gediehen ist. Interessanterweise soll ein künftiges Wohngebiet erschlossen werden, das momentan noch gar nicht besteht. Die dahinter stehende Idee ist, die Reisewege für die Pendler nach Straßburg zu verkürzen, wenn gleichzeitig attraktive Wohnungen angeboten werden.

Montpellier liegt in der Nähe des Mittelmeeres und hatte offensichtlich wenig Nahverkehrskultur. Umso erstaunlicher ist, dass ein engagierter Bürgermeister ein Straßenbahnnetz schaffen konnte, das gut angenommen wird. Beim Thema neuer Bahnhof zeigten sich jedoch spezielle französische Tendenzen. Der neue TGV-Bahnhof soll nicht an eine bestehende Straßenbahnstrecke angeschlossen werden, sondern an eine Stelle gebaut werden, wo problemlos ein großer Parkplatz angelegt werden kann. Die Straßenbahn dorthin muss allerdings erst noch gebaut werden.

Freiburg stellte sich mit seiner Nahverkehrstradition vor und baut seit den 80-er Jahren das bestehende Straßenbahnnetz kontinuierlich aus. Interessant und visionär ist die Anlage eines autofreien Wohnviertels, bei dem die Parkplätze weiter entfernt sind als die nächste Straßenbahnhaltestelle. Fotos dokumentierten, dass ein Wohnviertel ohne Autos einfach lebenswerter ist, vor allem im Hinblick auf Kinder, die viel mehr Auslauf haben.

Die beiden Vorträge über Zürich bewiesen, dass die Schweiz beim öffentlichen Nahverkehr vielen deutschen Städten einiges voraus hat. Der Ausbau der Glattal-

bahn wurde ebenso vorgestellt wie auch das Immobilienmanagement der SBB.

Eines wurde bei allen Vorträgen klar. Eine Zurückdrängung des Kfz-Verkehrs verbunden mit mehr Wohnraum in der Stadt und einer guten ÖPNV-Anbindung schaffen ein Lebensgefühl, das autogerechte Städte nie bieten können.

Frank Lipke

1. Februar 2012: Wasserburg – Hin und Weg

Podiumsdiskussion zum Öffentlichen Verkehr im Wasserburger Land
Gaststätte Paulaner, Marienplatz 9, 83512 Wasserburg, Beginn 19 Uhr
Info: http://www.pro-bahn.de/bayern/termin_zeigen.php?app=obb

Termine anderer Veranstalter

PRO BAHN-Termine und allgemeine Hinweise siehe nächste Seite

- Mi. 01.02. 18:30 Uhr ; Bad Reichenhall, „Avalon-Hotel“ Bahnhofplatz 14; **Monats-treffen** des Verkehrsforums Berchtesgadener Land; Info: M. Behringer (08654/50804, mr.behringer@t-online.de)
- Fr. 03.02. 16 Uhr; Salzburg, „Stieglbräu“, Hotel Imlauer, Rainerstraße 12-14; **Salzburger Plattform der Verkehrsinitiativen**; Info: 00 43/664/411 8223, <http://www.salzburger-verkehrsplattform.org> unter „Treffen“
- Di. 14.02. 19 Uhr; München, Gaststätte „Zum Meisterverein“, Friedensstr. 26a; **Diavortrag** von F. Hohmann über die Münchner Straßenbahn in den 1970er Jahren und Altbau-E-Loks im Raum München; Info: IG Münchner Schienenverkehrsfreunde, G. Bendrien, 080 92/333 48
- Fr. 02.03. 16 Uhr; Salzburg, „Stieglbräu“, Hotel Imlauer, Rainerstraße 12-14; **Salzburger Plattform der Verkehrsinitiativen**; Info: Siehe Termin am 03.02.
- Mi. 07.03. 18:30 Uhr ; Bad Reichenhall, „Avalon-Hotel“ Bahnhofplatz 14; **Monats-treffen** des Verkehrsforums Berchtesgadener Land; Info: Siehe Termin am 01.02.

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.

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. 35, 80331 München (S-Bahn Isartor, Tram 16/18 Reichenbachplatz).

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

Mo. 30.01. 19:30 Uhr; Augsburg, Zeughaus, Zeugplatz 4; **PRO BAHN-Treff Schwaben**; Landrat Martin Sailer: „Workshopbericht zu den 3. Gleisen“; Info: W.Karg@bayern.pro-bahn.de, 082 51/53 887 und http://www.pro-bahn.de/bayern/index_termin.htm unter „Schwaben“.

Mi. 01.02. 19 Uhr; Wasserburg, Gaststätte Paulaner, Marienplatz 9; **Podiumsdiskussion** „Wasserburg – Hin und Weg; Öffentlicher Verkehr im Wasserburger Land“ mit Vertretern von BEG, Stadt Wasserburg, Landkreis Rosenheim, Busbetreibern und PRO BAHN Oberbayern. Info: Bernd Meerstein (bernd@meerstein.de, 08071/93320)

Fr. 03.02. 19 Uhr; Geschäftsstelle; **Stadt- und Kreisgruppe München**

Mi. 08.02. 19 Uhr; Geschäftsstelle; **Aktiventreffen** (Achtung, geänderter Termin!)

Do. 09.02. 19 Uhr; Rosenheim, „Mail-Keller“, Schmettererstr. 20; **Stammtisch der Stadt- und Kreisgruppe Rosenheim**; Info: Wolfgang Günther (080 62/4027), Günther Polz (080 63/7928)

Mo. 13.02. 19:30 Uhr; Augsburg, Zeughaus, Zeugplatz 4; **PRO BAHN-Treff Schwaben**; N. Walter u. Dr. A. Ruile, AVG: „Der aktuelle Stand der Mobilitätsdrehscheibe Augsburg“; Info: W.Karg@bayern.pro-bahn.de, 082 51/53 887 und http://www.pro-bahn.de/bayern/index_termin.htm unter „Schwaben“.

Mi. 22.02. 19 Uhr; Geschäftsstelle; **Aktiventreffen** (Achtung, geänderter Termin!)

Do. 23.02. 19 Uhr; Weilheim, GH Holzworm, Münchner Str. 36; **Stammtisch der Kreisgruppe Weilheim-Schongau**; Info: Norbert Moy (0881/638 131, n.moy@bayern.pro-bahn.de)

Mi. 29.02. ab 19:30 Uhr; München; Gaststätte Zwinger-
eck; **Stammtisch**

Fr. 02.03. 19 Uhr; Geschäftsstelle; **Stadt- und Kreisgruppe München**

Mi. 07.03. 19 Uhr; Geschäftsstelle; **Aktiventreffen**

Do. 08.03. 19 Uhr; Rosenheim, „Mail-Keller“, Schmettererstr. 20; **Stammtisch der Stadt- und Kreisgruppe Rosenheim**; Info: Wolfgang Günther (080 62/4027), Günther Polz (080 63/7928)

• Wegen der Podiumsdiskussion in Wasserburg am 01.02. finden die Aktiventreffen im Februar ausnahmsweise eine Woche später als üblich statt.

Termine anderer Veranstalter siehe vorherige Seite