

PRO BAHN *Post*

Rundbrief von PRO BAHN Oberbayern

November 2012



Der Fugger-Express zwischen München und Augsburg: Über 3000 Fahrgäste haben die Petition von PRO BAHN an den Landtag unterschrieben, in der Verbesserungen beim Platzangebot und Gepäckablagen gefordert werden. (Bild: M. Wiegner)

- Kurznachrichten – *Seite 2*
- Bahn und Alkohol – *Seite 4*
- Zur Diskussion: Preissystem der DB AG – *Seite 6*
- Großer Bahnhof für den kleinen Bahnhof Wasserburg – *Seite 8*
- „Kids on Tour“ jetzt auch ab München – *Seite 9*
- Das Geisterhaus von Obermühlthal – *Seite 10*

Kurznachrichten

Auszeichnung für Tram St. Emmeram

Für die neue Tram St. Emmeram hat die Münchner Verkehrsgesellschaft MVG den „Nationalen Preis für integrierte Stadtentwicklung und Baukultur“ des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (BMVBS) erhalten. Die Ende 2011 eröffnete Neubaustrecke im Münchner Nordosten ist eines von fünf ausgezeichneten Projekten in der Kategorie „Energie und Infrastruktur“ http://www.mvg-mobil.de/presse/2012-10-11_mvg-pressemeldung.pdf.

PRO BAHN wird Fördermitglied beim LEO

PRO BAHN Oberbayern ist als Fördermitglied dem gemeinnützigen Verein Chiemgauer Lokalbahn e.V. beigetreten. Die Lokalbahn Endorf–Obing sichert an Sonn- und Feiertagen zwischen Mai und Oktober als einziges Verkehrsmittel die Versorgung der Region zwischen Endorf und Obing mit öffentlichen Verkehrsmitteln und ist deshalb weit mehr als nur Nostalgie. Auch wenn es sich eher um einen symbolischen Beitrag handelt – PRO BAHN ist schließlich selber auf Spenden angewiesen – möchte PRO BAHN mit dem Beitritt ein Signal setzen, in der Hoffnung, dass noch weitere Institutionen in der Region Chiemgau dem Beispiel folgen.

Petition zum Fuggerexpress: Über 3000 Unterschriften überreicht

Am 24. Oktober hat PRO BAHN Schwaben fast 3200 Unterschriften zur Petition „für einen besseren Fugger-Express“ im Bayerischen Landtag abgegeben (<http://www.pro-bahn.de/schwaben/index.php?content=presse&id=671>). Die Presseerklärung dazu fand bei Presse und Rundfunk gute Resonanz.

40 Jahre S-Bahn: Aktionsbündnis S-Bahn München zieht Bilanz

Das Aktionsbündnis S-Bahn München, an dem auch PRO BAHN beteiligt ist, hat im Januar den PLAN A vorgestellt, in dem kurzfristig realisierbare Verbesserungen für die S-Bahn vorgeschlagen werden. Am 15. Oktober, zwei Tage vor den „offiziellen“ Feierlichkeiten zum 40-jährigen Jubiläum der S-Bahn München (eine Feier für die Bevölkerung fand bereits im Juli im Hauptbahnhof statt) veranstaltete das Aktionsbündnis eine Pressekonferenz, in der auf die Stagnation bei der S-Bahn während der letzten 11 Jahre, d.h. während der Planungen zum zweiten Tunnel, hingewiesen wurde. Die Tischvorlage zur Pressekonferenz, über die z.B. die Süddeutsche Zeitung und die Abendzeitung berichtet haben, ist unter http://www.plan-a-muenchen.de/Tischvorlage_2012_10_15.pdf zu finden.

Vortragsreihe der Schienenverkehrsfreunde: Start mit Hindernissen

Da das Lokal, in dem die Vortragsreihe der Schienenverkehrsfreunde bisher stattgefunden hat, geschlossen wurde, musste ein neuer Treffpunkt gesucht werden. Künftig finden die Vorträge im ehemals Königlich Bayerischen Verkehrsmini-

sterium, Arnulfstraße 9-11 (am Ausgang Paul-Heyse-Unterführung) in München statt. Außerdem wurden die Vortragstermine auf den Montag verlegt. Beginn ist pünktlich um 18:30 Uhr (wegen Einlass in das Gebäude bitte anmelden: vorzugsweise per e-Mail gerald.bendrien@web.de, Tel. 080 92/333 48). Weitere Informationen gibt es unter <http://www.localbahnverein.de> unter DGEG-Gruppe. Los geht es am 5. November mit einem 3-D-Vortrag mit Aufnahmen aus dem Gläsernen Zug.

Fünf Jahre Münchner MVG-Museum

Sein fünfjähriges Bestehen konnte das Museum der Münchner Verkehrsgesellschaft (MVG) am 27. und 28. Oktober feiern (<http://www.mvg-mobil.de/museum>). Mit mehr als 60000 Besuchern hat sich das Museum in den vergangenen fünf Jahren als Erfolgsmodell erwiesen und „gehört inzwischen zu München wie der öffentliche Nahverkehr selber“, so der MVG-Chef Herbert König. Das Museum kann auch für Veranstaltungen gemietet werden, so fand auch die Verleihung des PRO BAHN-Fahrgastpreises 2011 (http://www.pro-bahn.de/fahrgastpreis/fg_2011.htm) dort statt.

München–Lindau elektrisch: 2018, 2019 oder noch später?

Die DB hat am 12. Oktober bekanntgegeben, dass sich die Inbetriebnahme einer ausgebauten Bahnstrecke zwischen München und Lindau „über das Jahr 2017 hinaus verschieben“ wird (http://www.deutschebahn.com/de/presse/pi_regional/3020092/by20121018a.html). Der Projektbeirat scheint sogar eine Inbetriebnahme „noch in 2019“ in Zweifel zu ziehen. Dass sich das Projekt weiter verzögert und sich von 210 Millionen Euro auf 298 Millionen Euro (Stand heute) verteuert, betrachtet die DB AG kurioserweise als „Meilenstein in der Planung“. Eine Stellungnahme von Bayerns Verkehrsminister Zeit wirkt relativ aussagegelos (<http://www.stmwivt.bayern.de/presseinfo/pressearchiv/2012/10/pm570.html>).

Stadtbus für Kolbermoor

Nachdem der Kolbermoorer Stadtrat im Juli bereits die Grundsatzentscheidung pro Stadtbus gefällt hat, hat er im September die Antragstellung der Linienkonzession für die geplanten zwei Buslinien und die Übernahme der Aufgabenträgerschaft durch die Stadt beschlossen. Dem Bürgermeister liegt besonders die Anbindung der Mangfalltalbahn an das Bussystem am Herzen, weshalb er inzwischen den Bahnhof als idealen Schnittpunkt der beiden Linien erachtet. Mit der für das nächste Jahr geplanten Umgestaltung des Bahnhofs könnte dort Platz zum Wenden und Halten der Stadtbusse geschaffen werden (<http://www.rosenheim24.de/news/mangfalltal/kolbermoor/stadt-wird-busunternehmer-ro24-2513348.html>).

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

Bahn und Alkohol

Am 22. Oktober hatte PRO BAHN Bayern zum Anlass des zu Ende gehenden Münchner Oktoberfestes eine Pressemeldung herausgegeben, in der Bilanz aus Sicht der Fahrgäste gezogen wurde. Und diese Bilanz sah nicht sehr positiv aus: während Wirte, Schausteller und Hoteliers sich – wie fast jedes Jahr – über Besuchermassen und Umsatzrekorde freuen konnten, spielten sich Rekorde ganz anderer Art auf den Bahnstrecken rund um München ab: So standen nach dem Wiesnwochenende 29./30. September alleine im Fugger-Express-Netz zwischen München, Ulm und Treuchtlingen Fahrzeuge mit insgesamt 1000 Sitzplätzen wegen massiver Vandalismusschäden nicht mehr für den Pendler- und Schülerverkehr zur Verfügung. Auch auf anderen Strecken rund um München herrschten teilweise chaotische Zustände. Die S-Bahnen waren fast jeden Tag bereits ab dem Nachmittag verspätet, weil es am Bahnhof Hackerbrücke immer wieder zu Verzögerungen beim Aus- und Einsteigen kam. Ebenso musste annähernd jeden Abend mindestens einmal der Verkehr unterbrochen werden, weil sich Personen in den Gleisen befanden.

In den Zeitungen konnte man zudem zahlreiche Erlebnisse aus dem real existierenden Bahnbetrieb während der Wiesn nachlesen, etwa von einem überfüllten ALEX aus dem Allgäu, der nicht in Kaufering halten konnte, von betrunkenen Jugendlichen, die durchs Abteifenster in einen anfahrenden Zug nach Lindau klettern wollten oder von einer Massenprügelei am Weilheimer Bahnhof – noch nach Ankunft des letzten Zuges am letzten Abend des Oktoberfestes. Auch für die Zugreiniger der Bahn gab es Unerfreuliches: Sie mussten sich durch Berge von Bierflaschen, Erbrochenem und Fäkalien kämpfen, damit die Stammkunden am nächsten Morgen die Züge überhaupt wieder benutzen konnten. Unappetitliche Wiesenüberreste fand man morgens auch auf Bahnsteigen weit außerhalb Münchens.

Für die Besucher des Oktoberfestes ist es durchaus sinnvoll, wenn sie mit öffentlichen Verkehrsmitteln anreisen, und viele sind sich auch darüber im klaren, dass es eng zugeht, und machen Abstriche in der Beförderungsqualität. Für die Fahrgäste, die gar nicht zur Wiesn wollen, sind das allerdings oft sehr unerfreuliche Fahrten. Reisende, die zu bestimmten Zeiten auf den Strecken von und nach München unterwegs sein müssen, berichten teilweise von unhaltbaren Zuständen. So musste man am Wochenende damit rechnen, dass man in den Zug wegen Überfüllung überhaupt nicht hinein kam, oder dass Anschlusszüge nicht erreicht wurden. Vor allem aber litt das Wohlbefinden, wenn man abends von angetrunkenen und aggressiven Mitreisenden umgeben war – selbst wenn nichts passierte. Nach Berichten von Fahrgästen konnten die mitreisenden Sicherheitskräfte der DB zwar meistens in ihrem unmittelbaren Umfeld für Ruhe sorgen, waren gegenüber größeren Ansammlungen von mehr oder weniger stark angetrunkenen Wiesnbesuchern jedoch auf verlorenem Posten. Einzelne Zugbegleiter waren von vorne herein chancenlos und zogen sich deshalb in der Regel zurück.

Ein viel gehörter Lösungsvorschlag ist die Bereitstellung von Sonderzügen und zusätzlichen Wagen. Offensichtlich wird von Eisenbahnunternehmen erwartet, problematische Klientel auf eigenes Risiko zu befördern. Ob Busunternehmen freiwillig zusätzliche Busse auf eigene Kosten in einem Linienverkehr einsetzen, wenn es die Fahrzeuge in dem Zustand zurückbekommt, wie das bei den Zügen zum Oktoberfest der Fall ist, darf dagegen bezweifelt werden.

Die Probleme des öffentlichen Verkehrs mit übermäßigem Alkoholgenuss treten nicht nur während großer Volksfeste auf, auch Ausschreitungen nach Bundesliga-Fußballspielen sind in den letzten Jahren vermehrt in den Fokus der Öffentlichkeit gerückt. So wurde das Thema Anfang Juni 2012 im Rahmen der Innenministerkonferenz behandelt und unter anderem beschlossen, „darauf hin zu wirken, dass in den allgemeinen Beförderungsbedingungen der Unternehmen des ÖPNV, insbesondere der Deutschen Bahn AG, zeitnah Regelungen zur Einführung und Durchsetzung eines Alkoholkonsumverbotes aufgenommen werden“ und „zu prüfen, ob die zusätzlichen Kosten den Vereinen auferlegt werden können“, falls von deren Seite keine wirksamen Maßnahmen erfolgen.

In solchen Situationen blühen auch gerne runde Tische auf, die Empfehlungen und „freiwillige Selbstverpflichtungen“ erzeugen; allein, Probleme werden nicht gelöst und wenn Maßnahmen beschlossen werden, fehlt es in der Regel an der Durchsetzung. So kommt es lediglich zu Insellösungen: Einige Verkehrsbetriebe werden selber aktiv und verhängen Alkoholverbote im Zug (beispielsweise der Metronom in Norddeutschland) oder es werden – wie jüngst in Nürnberg – die Bahnhöfe für begrenzte Zeiträume für den Alkoholkonsum gesperrt. Erste Erfahrungen sprechen von Erfolgen. Ob diese Maßnahmen in allen Fällen jedoch konsequent zu Ende gedacht sind, muss sich zeigen: so ist im Nürnberger Bahnhof zwar das Trinken von Alkohol am Wochenende verboten, kaufen kann man ihn jedoch im Bahnhof. Und ein Alkoholverbot im Zug verhindert nicht den Alkoholkonsum vor dem Einsteigen.

Man darf gespannt sein, ob Politik und Behörden zusammen mit den Eisenbahnunternehmen Konzepte entwickeln können, um den Wieserverkehr 2013 sicherer und zuverlässiger zu organisieren. Dazu gehört die Bestellung weiterer zusätzlicher Züge durch den Freistaat, aber auch die Einführung unpopulärer Maßnahmen wie Alkoholkonsum- und -mitnahmeverbote in Zügen, deren Durchsetzung dann von der Polizei in den Knotenbahnhöfen und den Zügen unterstützt wird.

Ein Fazit zu ziehen, ist sicher schwierig und die Hoffnung, dass man in absehbarer Zeit das Alkoholproblem in den Griff bekommt, ist gering, zumal es zahlreiche Facetten gibt und somit keine simplen Lösungen. Ähnlich war die Situation allerdings auch beim Rauchen – irgendwann war jedoch der Leidensdruck so hoch, dass tatsächlich unpopuläre Maßnahmen durchgesetzt wurden, u.a. das Rauchverbot in Zügen und Bahnhöfen. Dann stellt sich heraus, dass die zuvor von Lobbyverbänden als „unpopulär“ disqualifizierten Maßnahmen in der Regel auf

breite gesellschaftliche Akzeptanz stoßen und dass das Abendland trotzdem nicht untergegangen ist.

Matthias Wiegner

Zur Diskussion

Preissystem der Deutschen Bahn AG

Im Fernverkehr der Deutschen Bahn AG wirbt die Deutsche Bahn mit Rabatten auf den Fahrpreis bei einer Buchung und Zugbindung mindestens 3 Tage vor Fahrtantritt. Für den Fahrgast, der im Voraus planen kann, ist das sicher eine attraktive Möglichkeit, den Reisepreis zu drücken. Für diese Rabattierung mit Zugbindung sprechen erst einmal soziale Gründe. Können sich doch dadurch auch einkommenschwache Personen gelegentlich größere Reisen leisten, denn bei zeitiger Vorausbuchung und dem Einsatz der BahnCard 25 sind echte Schnäppchenpreise möglich (z. B. München–London für 44,00 Euro).

Gegen diese Rabattierung mit Zugbindung sprechen jedoch die damit erkaufte Unflexibilität und die völlig undurchschaubare Preisgestaltung der Deutschen Bahn AG. Spontanreisen (also Reisen, die nicht 3 Tage vor Fahrtantritt gebucht sind), sind dadurch unverhältnismäßig teuer, weil hierbei der nur um 25% ermäßigte der Normalpreis zu zahlen ist; hier zeigt sich deutlich, dass der BahnCard 25-Rabatt wirklich nur 25 % Ermäßigung bedeutet. Zum anderen ist der Preis nicht kalkulierbar, die Preisfindung der Deutsche Bahn gleicht einer Lotterie.

Der Autor fährt häufig die Strecke München–Nürnberg und hat die gezahlten Preise für diese Relation in den Jahren 2011 und 2012 zusammengestellt. Seit dem Fahrplanwechsel 2011 beträgt der Normalpreis für Hin- und Rückfahrt mit BahnCard 25 78,00 Euro bzw. 75,00 Euro in der Fahrplanperiode, die im Dezember 2010 begann. Die Preise für die ermäßigten Fahrkarten pendelten zwischen 36,00 Euro und 62,25 Euro, was einer Ermäßigung auf den BahnCard 25-Preis von 52 % im günstigsten Fall und 20,2 % im ungünstigsten Fall entspricht. Eine Systematik bei der Preisfindung ist nicht zu erkennen. Der günstigste Fahrpreis von 18,00 Euro für eine Fahrt von München nach Nürnberg wurde in der Hauptverkehrszeit an einem Donnerstagabend (normaler Werktag) für die Nutzung eines ICE um 17.14 Uhr gezahlt. Offensichtlich waren in diesem Zug, der von vielen Pendlern genutzt wird, nicht viele Plätze fest gebucht.

Mit der BahnCard 50 würde der Fahrgast 52,00 Euro oder vor dem Fahrplanwechsel 2011 50,00 Euro bezahlen. Er hätte allerdings keine Zugbindung, auch das Lotteriespielen, d.h. die Suche nach dem günstigsten Fahrpreis, entfele.

Kritisch bei dem derzeitigen Rabattsystem muss die fehlende Flexibilität gesehen werden. Spontanität bedeutet bei der Deutschen Bahn für einen Fahrgast,

der nicht über die BahnCard 50 verfügt, automatisch die Bereitschaft, mehr für die Bahnfahrt zu bezahlen oder gleich die Alternative Auto in Betracht zu ziehen. Das stößt besonders dann bitter auf, wenn ein Besprechungsende nicht eingeplant werden kann oder Verspätungen nicht rechtzeitig erkannt werden. Als Beispiel kann der Autor eine Fahrt von München nach Wiesbaden nennen, bei der der ICE nach Frankfurt um 19.50 Uhr fest gebucht wurde. Bei Erreichen des Münchener Hauptbahnhofes wurde festgestellt, dass der vorhergehende Zug, der um 19.32 Uhr direkt nach Wiesbaden fährt, noch im Bahnhof stand. Aufgrund der Zugbindung konnte jedoch die frühere Verbindung nicht genutzt werden.

Es stellt sich die Frage, ob die Rabattierung mit Zugbindung, die offensichtlich aus Frankreich übernommen wurde und auch zu Frankreich besser als zu Deutschland passt, aufgrund des dichten Taktfahrplanes auf vielen Strecken in Deutschland eher kontraproduktiv wirkt. Die Auslastung der Züge könnte auch durch ein Preissystem mit flexibleren Zeitkorridoren gesteuert werden.

Das würde Bahnfahren wieder deutlich attraktiver machen und trotzdem der Bahn die Möglichkeit geben, für schwach frequentierte Fahrzeiten Rabatte anzubieten. Denn durch die unflexible Regelung, dass rabattierte Bahnfahrkarten mindestens drei Tage vor Reiseantritt gekauft werden müssen, wird auf Kunden verzichtet, die spontan verreisen wollen, aber durchaus an eher unattraktiven Zeitlagen (z. B. Reiseantritt samstags vor 8 Uhr, sonntags vor 12 Uhr oder dienstags bis donnerstags) reisen wollen bzw. können.

Denn für einen Vielfahrer von Nürnberg nach München stellt sich ohnehin die Frage, ob bei bis zu drei ICE-Verbindungen in der Stunde eine Vorabbuchung Sinn ergibt. Nach nicht nachvollziehbaren Kriterien ist einmal die Sonntagabendverbindung um 21.03 Uhr preiswerter als die Verbindung um 21.32 Uhr, am folgenden Wochenende kann die Situation grundsätzlich wieder anders sein.

Ein attraktives Tarifsystem benötigt keinen Ausschluss von Flexibilität und eine bessere Planbarkeit. Es ist nicht einzusehen, dass die Deutsche Bahn, die im innerdeutschen Verkehr zwischen den Großstädten ein dichtes Taktsystem anbietet, diesen Vorteil wieder durch ein undurchschaubares Rabattierungssystem zunichtemacht. Außerdem fragt man sich, warum die Deutsche Bahn auf Kunden verzichtet, die zwar spontan reisen, aber auf Rabatte nicht verzichten wollen, wenn sie außerhalb der Hauptreisezeit reisen können.

Hier sollte die Deutsche Bahn Mut haben und ein undurchschaubares Preissystem modifizieren, indem sie wieder zu Korridoren zurückkehrt und in verkehrsschwächeren Zeiten Rabatte anbietet. Außerdem könnte sie eine preiswertere BahnCard 50 einsetzen. Durch ein durchschaubareres Preissystem, das auf Schnäppchenjägerie verzichtet, kann die Bahn sogar ohne Einnahmeverzicht Fernverkehrsfahrkarten zu einem geringeren Kilometerpreis anbieten.

Frank Lipke

„Großer Bahnhof“ für den kleinen Bahnhof Wasserburg

Die „Allianz pro Schiene“ richtet jedes Jahr den Wettbewerb „Bahnhof des Jahres“ aus, bei dem ein besonders kundenfreundlicher Großstadt- bzw. Kleinstadtbahnhof prämiert werden. Auch der Bahnhof „Wasserburg Inn Bhf“ war in diesem Jahr nominiert und erhielt viele Internetstimmen. Gegen den Sieger in der Kategorie Kleinstadt, den neu gebauten Bahnhof in Aschaffenburg, hatte der Wasserburger Bahnhof zwar keine Chance, aber einen Anerkennungspreis sollte er doch bekommen.

Am Samstag, dem 27. Oktober überreichte das Jury-Mitglied des Wettbewerbs und PRO BAHN-Ehrenvorsitzender Karl-Peter Naumann die Urkunden und ein kleines Präsent an die Beteiligten, d.h. die Fahrkarten-Agentur im Bahnhof, die Stadt Wasserburg als Eigentümer, die SOB für die Gestaltung der Bahnsteiganlagen sowie die Bäckerei Straßgütl.

Naumann betonte, dass die Bahnhöfe in der Vergangenheit zwar eine massive Verschlechterung des Kundenservices erfahren hätten: So seien vielerorts Toiletten, Warteräume und Fahrkartenschalter verschwunden und die Versorgung der Fahrgäste mit Reisebedarf sei mangelhaft. In letzter Zeit hätten sich jedoch viele Bahnhöfe aber auch wieder verbessert. Der Wasserburger Bahnhof sei dafür ein herausragendes Beispiel, hier stimme das Ambiente und werde der Fahrgast wieder richtig versorgt.



Der PRO BAHN-Ehrenvorsitzende Karl-Peter Naumann nahm die Ehrung vor. Von links nach rechts: M. Krause von der Südostbayernbahn, B. Meerstein von der PRO BAHN-Ortsgruppe Wasserburg, K.-P. Naumann, 1. Bürgermeister M. Kölbl, Bäckerei-Chef H. Straßgütl und H. Kleinschwärzer von der Fahrkarten-agentur (Foto: R. Kurzmeier).

Dafür mussten alle Beteiligten an einem Strang ziehen: Der Erste Bürgermeister Michael Kölbl erklärte, in den letzten Jahren seien insgesamt 4 Millionen Euro

für die Park-and-Ride-Anlage, das Bahnhofsgebäude, die Bahnsteiganlagen und den Busbahnhof von Stadt und Bahn investiert worden. Alleine die Sanierung des Gebäudes schlug mit 2 Millionen Euro zu Buche.

Matthias Krause von der Südostbayernbahn warf dagegen einen Blick in die Zukunft: So stünden alleine auf dem Filzenexpress in Richtung Ebersberg im nächsten Jahr Investitionen mit einem Volumen von 6,8 Mio. Euro an, um ihn für den Stundentakt zu ertüchtigen. Auch auf der Rosenheimer Strecke tue sich einiges: Zum kommenden Fahrplanwechsel gehe der Haltepunkt Rosenheim Hochschule in Betrieb und von Montag bis Freitag werde ein durchgehender Stundentakt Rosenheim-Mühlendorf angeboten. Für den Wasserburger Bahnhof kündigte er die Installationen eines Fahrgast-Informationssystems und die Erhöhung und Verlängerung des Hausbahnsteiges an Gleis 1 an.

Für die Bäckerei Straßgütl stellte der Umzug ihres Verkaufs in den Bahnhof einen doppelten Vorteil dar: So konnten nach Auszug des bisherigen Verkaufs die Produktionsanlagen vergrößert und im Bahnhof neue Kunden gewonnen werden. Die Reisenden profitieren nun davon, dass sie sich während der Wartezeit auf ihren Zug oder Bus versorgen können. Der Firmenchef Hermann Straßgütl bedankte sich im Namen seiner Angestellten für die Auszeichnung.

Besonders erwähnt wurde auch das Engagement der DB-Reiseagentur: Das Team um Hubert Kleinschwärzer kann auf eine 50-jährige Erfahrung bei der Eisenbahn zurückblicken. Kleinschwärzer stellte fest: „So gut wie heute lief es noch nie im Reitmehringener Bahnhof“.

Rainer Kurzmeier

„Kids on Tour“ jetzt auch ab München

Unser langjähriges PRO BAHN-Mitglied, der pensionierte Lehrer Helmut Lerche aus Tutzing, kann nun seit einiger Zeit pädagogisch weiterwirken und zugleich seinem Hobby, dem Zugfahren nachgehen: Er ist nämlich als ehrenamtlicher Begleiter von allein reisenden Kindern auf der ICE-Strecke München–Berlin unterwegs. Die Autorin des folgenden Artikels ist die Münchner Projektkoordinatorin von „Kids on Tour“.

Das seit 2003 bestehende Serviceangebot „Kids on Tour“, bei dem allein reisende Kinder auf Zugfahrten begleitet werden, wurde am 15. Juni 2012 um die Strecke München–Berlin erweitert. Die Möglichkeit für Kinder auf dieser Strecke ein- oder auszusteigen besteht auch in Nürnberg, Halle und Bitterfeld. „Kids on Tour“ ist eine Kooperation zwischen der Bahnhofsmision und der Deutschen Bahn (<http://www.bahnhofsmision.de/Kinderbegleitung.96.0.html>, http://www.bahn.de/p/view/service/familie/kids_on_tour.shtml).

Im vergangenen Jahr wurden dabei mehr als 7.700, seit Bestehen des Angebots knapp 39.000 Kinder begleitet. Die Kinder sind zwischen 6 und 14 Jahre alt und können die Begleitung durch ehrenamtliche Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter der Bahnhofsmissionen in festgelegten ICE- und IC-Zügen immer freitags und sonntags nutzen. Die Betreuerinnen und Betreuer der Bahnhofsmission begleiten die Kinder vom Abfahrts- bis zum Ankunftsbahnhof ihrer Reise im Zug und sind für bis zu fünf Kinder verantwortlich. Kommen weitere Kinder hinzu, wird ein zweiter Begleiter eingesetzt. Pro Fahrt können maximal zehn Kinder betreut werden.

Die Betreuung durch „Kids on Tour“ kostet zusätzlich zur Kinderfahrkarte 30 Euro pro Strecke. Zu buchen ist das Angebot unter der Servicenummer der Deutschen Bahn (0180/599 6633) bis spätestens sieben Werktage vor Reiseantritt. Bislang werden folgende Städteverbindungen angeboten: Hamburg–Stuttgart, Hamburg–Berlin, Köln–Stuttgart, Köln–Hamburg, Frankfurt(Main)–Basel, Frankfurt(Main)–Leipzig, Frankfurt(Main)–Berlin, Düsseldorf–Berlin und München–Berlin. Es können auch Teilstrecken gebucht werden. Ein- und Ausstiege sind an allen Haltepunkten möglich, die über eine Bahnhofsmission verfügen. Es ist geplant, das Serviceangebot zu erweitern und weitere Streckenverbindungen innerhalb Deutschlands anzubieten.

Kathrin Raab

Das Geisterhaus von Obermühlthal

So betitelt die Starnberger Landkreisausgabe der SZ jüngst einen Artikel über das einst beliebte Ausflugslokal Obermühlthal, das in idyllischer Umgebung unmittelbar neben der früheren S-Bahn-Haltestelle Mühlthal (S6 nach Tutzing) liegt. Seit drei Jahren ist es geschlossen, Eigentümer und Stadt Starnberg diskutieren nun mögliche Nutzungskonzepte.

Dass der Niedergang des Ausflugsziels mit der Schließung der Haltestelle zusammenhängt, hat man jetzt erkannt. So schreibt die SZ: „Seitdem der Bahnhof Mühlthal wegen zu geringer Auslastung vor siebeneinhalb Jahren geschlossen worden war, geriet das nahe Wirtshaus Zug um Zug ins Abseits. Denn vor allem viele Münchner, die gern an Wochenenden mit der S-Bahn auch zu den Jazz-Frühschoppen hinausgefahren waren, blieben weg ...“

PRO BAHN hatte damals – leider vergeblich – gegen die Schließung der Haltestelle protestiert und auf den touristischen Wert hingewiesen. Damals wurden unsere Hinweise als völlig unzutreffend abgetan. Hier zeigt sich ganz exemplarisch ein Grundproblem des öffentlichen Verkehrs in Bayern. Denn selbst die Gestalter des ÖV glauben oft nicht an die Sinnhaftigkeit ihrer eigenen Produkte.

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: Renate Forkel, Andi Barth. 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.

Termine anderer Veranstalter

PRO BAHN-Termine und allgemeine Hinweise siehe nächste Seite

- Fr. 02.11. 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“
- Mo. 05.11. 18:30 Uhr; München, BSW, ehemals Königlich Bayerisches Verkehrsministerium, Arnulfstraße 9-11 (am Ausgang Paul-Heyse-Unterführung); **3-D-Vortrag** mit Aufnahmen aus dem Gläsernen Zug von Herrn Scheuermann; Info: IG Münchner Schienenverkehrsfreunde, G. Bendrien, 080 92/333 48, <http://www.localbahnverein.de> unter „DGEG-Gruppe“
- Mi. 07.11. 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)
- Mi. 21.11. bis So. 25.11.; Horb am Neckar, Feuerwehrhaus; **30. Horber Schienen-Tage**; Info: <http://horber.schienen-tage.de>.
- Mo. 26.11. 18:00 Uhr; München, TU München, Vorhoelzer Forum, 5. Stock, Arcisstr. 21; **Vortrag** in der Reihe „Der öffentliche Verkehr – Katalysator für die Stadtentwicklung“: John English, Utah Transit Authority Salt Lake City (im Ruhestand) „Public transportation as urban generator: Salt Lake City – Envision Utah“ Veranstalter: Münchner Verkehrsgesellschaft u. Lehrstuhl für Raumentwicklung, TU München; Info: dross@tum.de
- Mi. 05.12. 18:30 Uhr ; Bad Reichenhall, „Avalon-Hotel“ Bahnhofplatz 14; **Monats-treffen** des Verkehrsforums Berchtesgadener Land; Info: Siehe Termin am 07.11.
- Fr. 07.12. 16 Uhr; Salzburg, „Stieglbräu“, Hotel Imlauer, Rainerstraße 12-14; **Salzburger Plattform der Verkehrsinitiativen**; Info: Siehe Termin am 02.11.

- **Bitte beachten Sie die Änderungen bei der Vortragsreihe der IG Münchner Schienenverkehrsfreunde (siehe Kurzmeldungen).**

Bitte nicht vergessen!

**Samstag, 10. November, ab 11 Uhr:
Mitgliederversammlung von PRO BAHN Ober-
bayern im Münchner Hofbräuhaus**

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 „Zwingereck“, 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.

Fr. 02.11. 19 Uhr; Geschäftsstelle; **Stadt- und Kreisgruppe München**

Mi. 07.11. 19 Uhr; Geschäftsstelle; **Aktiventreffen**

Do. 08.11. 19 Uhr; Rosenheim, „Mail-Keller“, Schmettererstr. 20; **Stammtisch der Stadt- und Kreisgruppe Rosenheim**; Info: Wolfgang Günther (080 62/4027), Günther Polz (080 63/7928)

Sa. 10.11. 11 Uhr; München, Hofbräuhaus am Platzl, Münchener Zimmer; **Mitgliederversammlung** von PRO BAHN Oberbayern; Info: Siehe Einladung an alle Mitglieder von PRO BAHN Oberbayern und http://www.pro-bahn.de/bayern/index_termin.htm.

Mo. 26.11. 19:30 Uhr; Augsburg, Zeughaus, Zeugplatz 4; **PRO BAHN-Treff Schwaben**; Kai Müller-Eberstein, Geschäftsführer der agilis-Verkehrsgesellschaft: „Zugverkehr auf der Donautalbahn Ulm–Donauwörth–Ingolstadt–Regensburg“, Info: w.karg@bayern.pro-bahn.de, 082 51/53 887 und http://www.pro-bahn.de/bayern/index_termin.htm unter „Schwaben“.

Mi. 28.11. ab 19:30 Uhr; München; Gaststätte Zwingereck; **Stammtisch**

Do. 29.11. 19 Uhr; Weilheim, GH Holzwurm, Münchner Str. 36; **Stammtisch der Kreisgruppe Weilheim-Schongau**; Info: Norbert Moy (0881/638 131, n.moy@bayern.pro-bahn.de)

Mi. 05.12. 19 Uhr; Geschäftsstelle; **Aktiventreffen**

Fr. 07.12. 19 Uhr; Geschäftsstelle; **Stadt- und Kreisgruppe München**

- **Das zweite Aktiventreffen im November entfällt wegen der Horber Schienentage**

Termine anderer Veranstalter siehe vorherige Seite