

PRO BAHN *Post*

Rundbrief von PRO BAHN Oberbayern

Januar 2014



Einfahrt der neuen Werdenfelsbahn nach München in Benediktbeuern. Im Vordergrund sieht man noch eine Ecke des neuen barrierefreien Bahnsteigs (Bild: E. Lauterbach).

- Kurznachrichten – Seite 2
- Informationslücke – Seite 3
- Glosse zur Verkehrsstrategie: „Zum Glück“ – Seite 4
- Pünktlichkeit im Werdenfels dokumentiert – Seite 5
- Schadensersatz auch im Falle höherer Gewalt – Seite 7
- Tramlinie 19: Lückenschluss in Pasing – Seite 9

Kurznachrichten

In eigener Sache

Das vorliegende Heft wurde noch einmal an alle Leser geschickt, die 2013 die Papierversion der PRO BAHN-Post abonniert hatten. Falls Sie 2014 die Papierversion weiter erhalten möchten, so überweisen Sie bitte – falls Sie ihr Abo noch nicht bezahlt haben sollten – 12 Euro auf das Konto 37 20 730 (BLZ 700 905 00) bei der Sparda-Bank München (IBAN DE83 70090500 0003720730, BIC GENO-DEF1S04). Bitte geben Sie unbedingt Ihre Adresse an, wenn Sie kein Mitglied sind.

Stammkundengarantie im Werdenfels

In einem Schreiben an die Zeitkarten-Aboinhaber im Werdenfels hat die DB mitgeteilt, dass bei von der DB zu verantwortenden Verspätungen von mehr als 30 Minuten 5 Euro erstattet werden, bei mehr als 60 Minuten 10 Euro. Diese Regelung geht über die normalen Fahrgastrechte hinaus und wäre auch anderswo wünschenswert, da die allgemeine Entschädigungsregel bei Zeitkarten ungenügend ist.

EBA lässt Meridian-Züge in letzter Minute zu

Nur zwei Tage vor dem Betriebsbeginn des „Meridian“ hat das Eisenbahnbundesamt (EBA) die Zulassung der sechsteiligen Flirt 3 – Züge im E-Netz-Rosenheim bekannt gegeben (http://www.eba.bund.de/DE/SubNavi/Presse/PM/Archiv/archiv_node.html, Meldung vom 13.12.2013). Da die Fahrzeuge noch vom Betreiber abgenommen werden müssen, stehen sie damit jedoch noch nicht sofort zur Verfügung. Entsprechend schlecht verlief der Start des Meridian (<http://www.merkur-online.de/aktuelles/bayern/fahrplanwechsel-bahn-schlimm-wars-pendler-3275378.html>).

Fahrpreisentwicklung

Anlässlich der Preiserhöhung zum Fahrplanwechsel am 15. Dezember hat PRO BAHN die Listen zur Entwicklung der Fahrpreise der DB (<http://www.pro-bahn.de/fakten/fahrpreise.htm>) aktualisiert.

Streckenaktivierung (Ulm–) Senden – Weißenhorn

Nach fast 50 Jahren gibt es seit dem 15. Dezember wieder regelmäßigen Personenzugverkehr von Ulm über Senden nach Weißenhorn. Erstmals seit der Regionalisierung des Schienenpersonennahverkehrs in Bayern erfolgte die Reaktivierung einer Bahnstrecke im Rahmen eines Wettbewerbsprojektes. Die Regionalverkehrsleistungen zwischen Ulm und Weißenhorn werden künftig von der DB ZugBus Regionalverkehr Alb-Bodensee GmbH betrieben.

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

Informationslücke

„Ab dem Fahrplanwechsel am 15. Dezember 2013 werden Sie für Ihre abonnierte Strecke keine Informationen mehr über die aktuelle Betriebslage und Baustellen über Ihren Streckenagenten erhalten. Davon betroffen sind:

KBS 950 München – Rosenheim – Kufstein

KBS 951 München – Rosenheim – Salzburg

KBS 958 Holzkirchen – Rosenheim

S 20 München Pasing – Deisenhofen – (Holzkirchen)

S 27 München Hbf – Deisenhofen – (Holzkirchen)

Der Aufsichtsrat der Bayerischen Eisenbahngesellschaft mbH (BEG) hat Ende 2010 entschieden, den Zuschlag für das E-Netz Rosenheim der Veolia Verkehr GmbH zu erteilen. Diese wird somit den Betrieb auf den Strecken München – Rosenheim – Salzburg, München – Rosenheim – Kufstein, Rosenheim – Holzkirchen und München – Deisenhofen – (Holzkirchen) ab 15. Dezember 2013 übernehmen.“

Diese Mitteilung erhielten vor einigen Tagen die Abonnenten des „Streckenagenten“ der DB (<http://www.bahn.de/streckenagent>), die für die oben genannten Strecken Informationen per E-Mail abonniert hatten, da dieses Angebot eben nur über DB Regio informiert.

Leider sind jedoch auch unter den von DB Vertrieb verantworteten und für andere Betreiber kostenpflichtigen Informationssystemen seit dem 15. Dezember keine aktuellen Informationen über die Züge von Meridian vorhanden. Die Auswirkungen davon erkennt man, wenn man auf <http://www.bahn.de/ris> als Bahnhof beispielsweise Rosenheim oder Bad Aibling eingibt. Auch wenn sich manche Betreiber, wie beispielsweise ALEX oder einzelne NE-Bahnen in Nordbayern an diesem System beteiligen, so bleibt doch festzustellen, dass die Fläche der „weißen Flecken“ ohne aktuelle Fahrplaninformationen aus einer Hand weiter wächst.

Will ein Reisender beispielsweise von Schongau nach Prien, so muss er sich Informationen zur aktuellen Betriebslage von den Webseiten dreier verschiedener Unternehmen zusammensuchen, oder drei verschiedene Service-Telefonnummern wählen. Das ist nicht nur aus Sicht von PRO BAHN ein unhaltbarer Zustand. Der Bayern-Fahrplan der BEG lässt zwar Ansätze zu einer übergreifenden Information erkennen, ist aber in seiner Funktionalität und seiner Bedienoberfläche deutlich hinter den Systemen der DB zurück. So ist beispielsweise eine Auskunft ohne Preisangaben für den Gelegenheitsfahrer keine Alternative. Und wenn man die bayerischen Landesgrenzen überschreitet ist man sowieso auf das Zusammensuchen der verschiedenen Informationsquellen angewiesen.

Den politischen Fehler, der DB zu überlassen, wie sie die bundesweiten Auskunft-

systeme organisiert, müssen weiterhin die Fahrgäste ausbaden. Was nützt ein integrierter Staatskonzern, wenn es bei der Information immer nur das Partikulardenken zwischen DB und anderen Bahnunternehmen, oder eben auch zwischen den verschiedenen Aufgabenträgern, Verbänden und Nahverkehrsunternehmen gibt? Statt zu schweigen und so zu tun, als wäre alles gut und richtig, sind die BEG und die (Bundes-)Politik dringend gefordert, zugunsten der Fahrgäste einzugreifen.

Andreas Frank

Glosse zur Verkehrsstrategie

Zum Glück

München ist bekanntlich extrem experimentierfreudig. So denkt man seit Jahrzehnten über eine Trambahn durch den Englischen Garten nach, und erfreut sich so an diesem Gedankenexperiment, dass man darauf in der Realität einfach verzichten kann. Zum Glück – und zum Wohl der Münchner Stadtspitze – vermeidet man so auf elegante Weise Konflikte mit der Staatsregierung und anderen regierungsparteigesteuerten Einrichtungen.

Auch die sogenannte Sendlinger Spange zwischen Pasing und Harras besteht schon lange als ein solches Gedankenexperiment, und zum Glück musste bisher niemand Geld dafür ausgeben, dass am Harras, oder – oh Schreck – gar in Laim Fahrgäste in die S20 einsteigen können. Das Gedankenexperiment S-Bahn-Südring hat man 2001 zum Glück durch das Gedankenexperiment 2. S-Bahn-Tunnel ersetzt, was den Vorteil hat, dass man nicht so schnell zur Realisierung schreiten muss, sondern das Projekt quasi beliebig lange in der Experimentierphase halten kann.

Man könnte noch viele Beispiele nennen, wo auf diese Weise Konflikte vermieden wurden und werden: den Ausbau von S-Bahn-Außenstrecken, den Regionalzughalt an der Poccistraße, und aktuell befindet sich wohl auch die Trambahn-Westtangente auf dem Weg in eine längere Experimentalphase.

Das neueste Münchner Experiment nennt sich Expressbuslinie X30. Recht interessant ist dabei, dass diese Buslinie auf dem Verkehrslinienplan des MVV ein bisschen so ähnlich wie der Eisenbahn-Südring aussieht. Hätte man nicht zum Glück irgendwann vergessen, dass man eigentlich irgendwann auch die S20 am Harras halten lassen wollte, dann könnte man mit Umsteigen zwischen X30 und S20 sogar den S-Bahn-Südring zwischen Ostbahnhof und Pasing simulieren. Da es sich aber so gefügt hat, dass den S-Bahn-Südring seit mehr als 10 Jahren niemand mehr braucht, weil er zum Glück durch Pläne für einen zweiten S-Bahn-Tunnel ersetzt wurde, gibt es zum Glück auch keinen Bedarf für den S20-Halt am Harras.

Etwas nördlich des X30-Linienweges gab es früher auch einmal eine Trambahn via Goetheplatz zur Silberhornstraße. So etwas braucht natürlich heute zum Glück und ob der Weisheit unserer Verkehrspolitik und Verkehrsplaner auch niemand mehr (wie vieles andere auch). Und weil Fern-, Nah- oder Expressbusse niemanden stören und sie durch keine Zulassungsbürokratie gebremst werden, hat sich hier zum Glück eine bequeme Lösung eröffnet. So gibt es die neue X30 ganz real und nicht nur als Gedankenexperiment. Da kann man doch zum Glück noch ein bisschen länger auf fehlende Tramlinien, den S-Bahn-Südring oder andere Stammstreckenausweichlösungen verzichten.

Und statt einer Tram durch den Englischen Garten wird dieser zum Glück für alle Fahrgäste mindestens sechsspurig untertunnelt – ein tolles Potenzial für weitere Expressbusse! Ein ähnliches Tunnelmodell bietet sich statt Trambahn-Westtangente für die Fürstenrieder Straße an – sozusagen die U-Bus-Westtangente. Nur mit solch forschen Gedanken kann sich die Stadt München ihre Experimentierfreudigkeit erhalten – zum Glück für alle Fahrgäste, die noch ein wenig länger warten dürfen, bevor sie fahren können, und sich bis dahin an all den schönen Plänen erwärmen dürfen.

Edmund Lauterbach

700 000 mal gequakt

Pünktlichkeit im Werdenfels dokumentiert

Vor zehn Jahren wurde auf der Internetseite der PRO BAHN-Kreisgruppe Weilheim-Schongau QUAK, die „Qualitätskontrolle Pünktlichkeit“, eingeführt. Auf der Webseite www.pro-bahn.de/quak können seitdem Fahrgäste melden, wenn ihr Zug im Werdenfels mehr als 10 Minuten Verspätung gehabt hat und Gründe dafür angeben. Dieses Portal erfreut sich seitdem konstanter Beliebtheit, obwohl die Zahl der Meldungen natürlich nicht unbedingt groß genug ist, um allgemein gültig Aussagen machen zu können. Als Stimmungsbild taugen sie allemal, und auch die zahlreichen Zusatz-Kommentare von Fahrgästen waren für die Argumentation auf politischer Ebene sehr hilfreich.

Um die Signifikanz der Pünktlichkeitsstatistik zu erhöhen, wurde im Februar 2012 damit begonnen, die Abfahrtszeiten aller Züge zu berücksichtigen. Dazu wurden die aktuellen Daten, so wie sie im Internet unter <http://reiseauskunft.bahn.de/bin/bhftafel.exe> (Reisendeninformationssystem, RIS) für Züge der Deutschen Bahn veröffentlicht werden, ausgewertet. Dazu wurde die Webseite alle 12 Minuten gespeichert, d.h., es sind normalerweise für jeden Zug entweder die tatsächliche Abfahrtszeit oder eine prognostizierte Abfahrtszeit kurz vor der Planabfahrt verfügbar. Darüber hinaus ist die Entwicklung der Prognosequalität im Abstand von 12 Minuten dokumentierbar.

Durchgeführt wurde das zunächst nur für Weilheim, im Juni 2012 kamen Tutzing, Murnau und Garmisch-Partenkirchen dazu und im Dezember 2012 noch Penzberg und Bad Kohlgrub, um auch die Zweigstrecken der Mittenwaldbahn abzudecken. Schlussendlich wurden noch München und Mittenwald berücksichtigt, hier wurden jeweils anstelle der Abfahrtszeiten die Ankunftszeiten abgespeichert. Auf diese Weise kam die Zahl von mehr als 700 000 Zugmeldungen zusammen, die ausgewertet werden mussten. Die komplette Auswertung (ca. 400 Seiten) kann auf Anfrage zur Verfügung gestellt werden.

Die Auswertung erfolgte computergestützt auf der Basis der Zugnummern. Vor allem wegen Änderungen in der Struktur der DB-Webseiten, aber auch aufgrund von Änderungen der Zugnummern während der Fahrplanperiode sowie im Vor- und Nachlauf von Schienenersatzverkehren (SEVs) verkomplizierte sich die Auswertung enorm. Baubedingte und vorher angekündigte Schienenersatzverkehre wurden deshalb nicht ausgewertet: Busverbindungen wurden nie berücksichtigt, und Züge nur wenn sie im Vor- oder Nachlauf eines SEVs in der planmäßigen Fahrplananlage verkehrt sind. „Spontane“ Schienenersatzverkehre aufgrund von Personal- oder Fahrzeugmangel wurden hingegen als „ausgefallene“ Züge gewertet (in der Regel mit 60 Minuten Verspätung unter der Annahme von planmäßigem Stundentakt).

Ferner kann die Auswertung in Einzelfällen von der Realität abweichen, weil die im RIS angegebenen Zeiten nicht immer verlässlich sind, und weil teilweise auch unplausible „Zeitsprünge“ innerhalb von 12 Minuten vorkommen. Somit kann trotz einer sorgfältigen Bearbeitung keine rechtliche Gewähr für die Auswertung übernommen werden.

Bei Verspätungen von 5 Minuten und mehr werden von der DB die Verspätungsgründe angegeben. Sie sind ebenfalls archiviert und ausgewertet. Dabei ist zu beachten, dass mitunter mehrere Ursachen für eine Verspätung verantwortlich sein können, jedoch immer nur ein Grund angegeben wird. Eine Plausibilitätsprüfung der Gründe konnte nicht vorgenommen werden und auch eine detaillierte Prüfung der von der DB veröffentlichten Zeitangaben konnte wegen des damit verbundenen immensen Aufwandes nicht durchgeführt werden. Eine solche Studie wäre jedoch grundsätzlich machbar, da alle Originaldaten archiviert sind.

Die Bilanz der Verspätungsstatistik ist ernüchternd. Es gibt auf der Hauptachse Mittenwald – München praktisch keinen Zug, der an 97% aller Tage weniger als 3 Minuten verspätet war. So gilt für München für die Ankunft aus dem Werdenfels, dass die meisten Züge in mindestens 10% der Fälle mindestens 5 Minuten verspätet waren. Dabei sind die Züge, die von SEVs beeinträchtigt waren – wie bereits erwähnt – noch nicht einmal berücksichtigt. In manchen Monaten waren fast 20% der Züge sogar über 10 Minuten verspätet (August 2013, Oktober 2013).

Etwas zufriedenstellender war die Pünktlichkeit auf den meisten Zweigstrecken. So gab es einige Züge auf der Kochelseebahn, die an mehr als 97% der Tage maximal 2 Minuten verspätet waren. Eine recht hohe Pünktlichkeit hatten auch die Züge ab Garmisch-Partenkirchen Richtung München. Die schlechte Betriebsqualität in der Ankunft in München zeigt jedoch überdeutlich, dass die Streckeninfrastruktur – sie ist weitgehend eingleisig – für einen zuverlässigen Bahnbetrieb vollkommen unzureichend ist. Das spiegelt sich auch in der sehr hohen Zahl der Verspätungsgründe „Warten auf einen entgegenkommenden Zug“ und „Verspätung eines vorausfahrenden Zuges“ wider. Inakzeptabel hoch sind auch die Verspätungen aufgrund technischer Mängel an den Zügen, den Lokomotiven, den Bahnübergängen oder ähnlichem.

Aus Fahrgastsicht ist aber nicht nur die Pünktlichkeit bedeutsam. Besonders im Störfall sind zeitnahe und zuverlässige Informationen über Abfahrtszeiten, Zugausfälle und Streckensperrungen für die Reiseplanung extrem wichtig. Leider wird hier das DB-Reisendeninformationssystem den Anforderungen nicht gerecht. Es konnten viele Beispiele dokumentiert werden, in denen Fahrplaninformationen fehlerhaft waren. So wurden mitunter Züge als pünktlich angegeben, obwohl die Strecke (etwa wegen Hochwassers) gesperrt war.

PRO BAHN Forderungen

Nach Auswertung von mehr als 700 000 Zugmeldungen ergeben sich aus Fahrgastsicht folgende drei Kernforderungen, die durch das Chaos kurz nach Beginn des neuen Werdenfelstaktes besondere Aktualität erhalten haben:

- Ausbau der Infrastruktur im Werdenfels, d.h., Bau von Zweigleisinseln zur Stabilisierung des Fahrplans
- Verbesserung der Fahrgastinformation, vor allem im Störfall
- Verbesserter Unterhalt der Fahrzeug- und Streckentechnik

Matthias Wiegner

Schadenersatz auch im Falle höherer Gewalt – Ausschluss des Anspruchs durch AGB unwirksam

Bahnreisende haben bei erheblichen Verspätungen auch dann Anspruch auf teilweise Fahrpreiserstattung, wenn die Verspätung auf höherer Gewalt beruht. Der Beförderer kann sich seiner Erstattungspflicht nicht unter Berufung auf völkerrechtliche Regeln entziehen, nach denen er im Fall höherer Gewalt von der Pflicht zum Ersatz des durch eine Verspätung entstandenen Schadens befreit ist. Dies ist das Fazit eines Urteils des Europäischen Gerichtshofs (EuGH) vom 26. September 2013 (Rechtssache C-509/11). Der Volltext der Entscheidung kann unter <http://curia.europa.eu/juris/liste.jsf?language=de&num=C-509/11> nachgelesen werden.

Dieses bekannte Ergebnis sei vorangestellt. Wie aber kam es im Einzelnen dazu?

Anlass für das Urteil des Europäischen Gerichtshofs (EuGH) vom 26. September 2013 war eine sogenannte Vorabentscheidung nach Maßgabe von Artikel 267 AEUV (Vertrag über die Arbeitsweise der Europäischen Union). Der Österreichische Verwaltungsgerichtshof (ÖVGH) wandte sich wegen Zweifeln bei der konkreten Auslegung europäischen Rechts an den EuGH, weil er genau diese Auslegung der europäischen Verträge für den Erlass seines Urteils für erforderlich hielt. Konkret erbat der ÖVGH Unterstützung bei der Interpretation der Artikel 17 (Fahrpreientschädigung) und 30 (Durchsetzung) der Verordnung (EG) Nr. 1371/2007 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 23. Oktober 2007 über die Rechte und Pflichten der Fahrgäste im Eisenbahnverkehr (sogenannte Fahrgastrechteverordnung; VO Nr. 1371/2007). Parteien des ursprünglichen Rechtsstreits vor dem ÖVGH waren die Schienen-Control Kommission (Schienen-Control, staatl. Schlichtungsstelle im Eisenbahnverkehr) sowie das österreichische Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie (BMVIT) auf der einen, sowie die ÖBB-Personenverkehr AG (ÖBB) auf der anderen Seite.

Gegenstand der Auseinandersetzung war eine seit 2011 nicht mehr verwandte, vorher aber gültige Klausel aus den Beförderungsbedingungen der ÖBB, die eine Erstattung des Fahrpreises im Falle sogenannter höherer Gewalt ausschloss. Unter höherer Gewalt (*vis maior*) ist ein schadenverursachendes Ereignis zu verstehen, das seinen Grund nicht in der Natur der gefährdeten Sache hat, wobei dieses Ereignis auch durch die äußerste zumutbare Sorgfalt weder abgewendet noch unschädlich gemacht werden kann – kurzum ein unanwendbares schadenstiftendes Ereignis wie z. B. Naturkatastrophen und dergleichen.

Bei der Beantwortung der beiden durch den ÖVGH formulierten Vorlagefragen beschreitet der EuGH folgenden Weg: Nach Betrachtung der einschlägigen Rechtsgrundlagen, insbesondere der beiden bereits genannten Artikel 17 und 30 der Fahrgastrechteverordnung 1371/2007 sowie Artikel 15 der VO Nr. 1371/2007 700 000 Artikel 32 Absatz 2 ER CIV stellt er fest: Hinsichtlich des Artikels 17 der VO Nr. 1371/2007 kennt diese Vorschrift keine Befreiung von der Entschädigungspflicht eines Beförderers im Falle höherer Gewalt, womit diese Regelung als Rechtsgrundlage für entsprechende AGB-rechtliche Regelungen a priori ausscheidet.

Sodann wird über die Verweisnorm des Artikels 15 VO Nr. 1371/2007 Artikel 32 Absatz 2 ER CIV betrachtet, der – neben anderen Vorschriften – die Entschädigung von Fahrgästen im internationalen System des sogenannten COTIF regelt. Der materielle Regelungsgehalt dieser Vorschrift betrifft Schadensersatzansprüche infolge Verspätungen, wohingegen die VO Nr. 1371/2007 gerade ein Missverhältnis zwischen Leistung und Gegenleistung pauschal zum Ausgleich bringen, mithin ein Missverhältnis zwischen mangelhafter Leistung und bereits

erbrachter Gegenleistung kompensieren helfen soll.

Ist also bei Artikel 32 Absatz 2 ER CIV eher ein Folgeschaden, beispielsweise Hotelkosten aufgrund verpasster Anschlüsse, geregelt, ist der Regelungsgegenstand bei der VO Nr. 1371/2007 ein Interessenausgleich mittels unmittelbarer pauschalierter Kompensation der beiden Hauptleistungspflichten im Falle von Schlechtleistung (Verspätung). Leistet der Beförderer schlecht – hier mangelhafte weil verspätete Beförderung – hat er dem Fahrgast unmittelbar eine Fahrpreisreduzierung als Kompensation zu gewähren, ohne dass er sich auf den Abschlussgrund der höheren Gewalt berufen könnte.

Dabei ist nach Auffassung des EuGH eine – je nach Verkehrssektor – unterschiedliche Behandlung und damit letztlich ein unterschiedliches Schutzniveau hinzunehmen. Unterschiedliche Verkehrssektoren, die aufgrund ihrer Funktionsweise, Zugänglichkeit und der Aufteilung ihrer Netze nicht miteinander vergleichbar sind, rechtfertigen eine unterschiedliche Behandlung durch den Unionsverordnungs- und gesetzgeber bei den Folgen von Schlechtleistungen.

Nicht auf europäisches Recht (konkret Artikel 30 der VO Nr. 1371/2007) stützen lässt sich nach Ansicht des EuGH im Übrigen die Befugnis der zur Durchsetzung der VO Nr. 1371/2007 berufenen nationalen Stelle, dem jeweiligen nationalen Verkehrsunternehmen den genauen Wortlaut einer Klausel aus den Beförderungsbedingungen vorschreiben zu dürfen.

Die ÖBB verwendete die streitgegenständliche Klausel übrigens bereits seit 2011 nicht mehr. Die Beförderungsbedingungen der Deutschen Bahn AG hingegen enthielten – jedenfalls bis vor Kurzem – noch entsprechende Vorschriften. Für die Zukunft ist unter Verweis auf die Rechtssache C-509/11 geklärt, dass sich ein Beförderungsunternehmen nicht mehr auf höhere Gewalt berufen kann und zu einer anteiligen Fahrpreiserstattung nach den Maßgaben der VO Nr. 1371/2007 verpflichtet ist.

Florian Perrier

Tramlinie 19

Lückenschluss in Pasing

Am 14. Dezember wurde die Eröffnung der zum Pasinger Bahnhof verlängerten Tramlinie 19 und die Neugestaltung des Pasinger Zentrums mit einem von der Münchner Verkehrsgesellschaft (MVG) organisierten Bürgerfest gefeiert. Mit der knapp einen Kilometer langen Neubaustrecke ist endlich die Lücke zwischen dem Pasinger Zentrum und dem Pasinger Bahnhof geschlossen und der Bahnhof bequemer erreichbar.

Nach dem Durchschneiden des roten Bandes und der Jungfernfahrt – MVG-Chef

König fuhr selbst den ersten Zug auf der Neubaustrecke – konnte jedermann die neue Strecke kostenlos testen. Besondere Attraktion waren die zusätzlich eingesetzten historischen Straßenbahnzüge. Nach Angaben der MVG haben etwa 18.000 Fahrgäste das Angebot für kostenlose Schnupperfahrten in Pasing genutzt, von denen etwa die Hälfte reine Festbesucher gewesen sein dürften.



*Impressionen von der Tram-Eröffnung in Pasing.
(Bilder: Straßenbahnen: N. Moy, Infostand: R. Forkel)*

Auch PRO BAHN freut sich über den Lückenschluss bei seiner „Hausstrecke“ und war mit einem Infostand im Pasinger Rathaus vertreten.

Lediglich die Pasinger CSU äußert sich – wie bei der CSU in diesem Zusammenhang üblich – negativ. Sie sieht die Tram trotz der Erfolge von Straßenbahnneubaustrecken in München und auch anderswo (hier ein Beispiel aus Darmstadt <http://www.fr-online.de/darmstadt/strassenbahn-nach-kranichstein-fast-30-000-passagiere-taeglich,1472858,25618546.html>) weiterhin als ein „nicht als zeitgemäßes Transportmittel“ an, das nur den Autoverkehr behindere.

Renate Forkel

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 (IBAN DE83 70090500 0003720730, BIC GENODEF1S04). Internetversion für Mitglieder kostenlos, allgemein frei verfügbar nach einem Monat.

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. 10.01. 17 Uhr; Salzburg, „Stieglbräu“, Hotel Imlauer, Rainerstraße 12-14; **Salzburger Verkehrsplattform**; Info: 00 43/664/411 8223, <http://www.salzburger-verkehrsplattform.org> unter „Treffen“

Mo. 13.01. 18:30 Uhr; Bad Reichenhall, „Avalon-Hotel“ Bahnhofsplatz 14; **Monatstreffen** Verkehrsforum Berchtesgadener Land (offenes Treffen für alle, die sich informieren oder Probleme und Erfahrungen einbringen wollen); Info: M. Behringer (08654/50804, info@verkehrsforum-bgl.de) und <http://www.verkehrsforum-bgl.de/aktuell.html>)

Mo. 20.01. 18:00 Uhr; München, TU München, Vorhoelzer Forum, 5. Stock, Arcisstr. 21; **Vortrag** in der Reihe „Der öffentliche Verkehr – Katalysator für die Stadtentwicklung“: Dr. Andreas Flury, Andreas Flury GmbH „Neue Stadtbahnen im Kanton Zürich: Prozesse zur Nutzenoptimierung – Finanzierung auf der Basis der Rechtsgrundlagen“ Veranstalter: Münchner Verkehrsgesellschaft u. Lehrstuhl für Raumentwicklung, TU München; Info: dross@tum.de <http://www.re.ar.tum.de/index.php?id=46>

Mo. 03.02. 18:30 Uhr; Bad Reichenhall, „Avalon-Hotel“ Bahnhofsplatz 14; **Monatstreffen** des Verkehrsforums Berchtesgadener Land; Info: Siehe Termin am 13.01.

Fr. 07.02. 17 Uhr; Salzburg, „Stieglbräu“, Hotel Imlauer, Rainerstraße 12-14; **Salzburger Verkehrsplattform**; Info: Siehe Termin am 10.01.

- Die Termine für die Salzburger Verkehrsplattform und das Treffen des Verkehrsforums Berchtesgadener Land werden im Januar um eine Woche verlegt.
- Der Termin für den Lichtbildervortrag der DGEG-Gruppe München (voraussichtlich dritter Teil des Vortrags von A. Fried über den Münchner Hauptbahnhof) stand bei Redaktionsschluss noch nicht fest. Info: G. Bendrien, 080 92/333 48, <http://www.localbahnverein.de> unter „DGEG-Gruppe“

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.

Sa. 04.01., 11.01., 18.01. und 25.01., 12 Uhr; Wasserburg, „Schranne“, **Stammtisch** der PRO BAHN Ortsgruppe Wasserburg Info: Rainer Kurzmeier (rainer@blumen-kurzmeier.de), Bernd Meerstein (bernd@meerstein.de)

Mi. 08.01. 19 Uhr; Geschäftsstelle; **Aktiventreffen**

Do. 09.01. 19 Uhr; Rosenheim, „Mail-Keller“, Schmettererstr. 20; **Stammtisch der Stadt- und Kreisgruppe Rosenheim**; Info: Wolfgang Günther (080 62/4027), Günther Polz (080 63/7928)

Fr. 10.01. 19 Uhr; Geschäftsstelle; **Stadt- und Kreisgruppe München**

Mi. 15.01. 19 Uhr; Geschäftsstelle; **Aktiventreffen**

Mo. 27.01. 19:30 Uhr; Pfaffing, Gemeindesaal; **Informationsveranstaltung** „Abhängen oder Anbinden“; in Zusammenarbeit mit dem Trägerverein Filzenexpress im Fahrgastverband PRO BAHN und der Agenda21-Gruppe Pfaffing; Info: Rainer Kurzmeier (rainer@blumen-kurzmeier.de), Bernd Meerstein (bernd@meerstein.de)

Mo. 27.01. 19:30 Uhr (Termin noch nicht gesichert!); Augsburg, Zeughaus, Zeugplatz 4; **PRO BAHN-Treff Schwaben**; Thema stand bei Redaktionsschluss noch nicht fest. Info: joerg.lange@pro-bahn.de, 082 51/53 887 und http://www.pro-bahn.de/bayern/index_termin.htm

Mi. 29.01. ab 19:30 Uhr; München; Gaststätte Zwinger-**eck**; **Stammtisch**

Do. 30.01. 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. 05.02. 19 Uhr; Geschäftsstelle; **Aktiventreffen**

Fr. 07.02. 19 Uhr; Geschäftsstelle; **Stadt- und Kreisgruppe München**

- Das Treffen der Stadt- und Kreisgruppe München findet im Januar ausnahmsweise eine Woche später als üblich statt.

Termine anderer Veranstalter siehe vorherige Seite

**Das PRO BAHN-Post-Team wünscht
allen Lesern ein gutes Neues Jahr 2014**
