

PRO BAHN *Post*

Rundbrief von PRO BAHN Oberbayern

Dezember 2014



Zug der Werdenfelsbahn bei Huglfing: Dass die Züge hier während der Streiks der GDL immer noch im Stundentakt fahren, war offenbar nicht allen Fahrgästen bekannt. (Bild: M. Wiegner)

- Kurznachrichten – Seite 2
- Streik: Es fährt ein Zug, aber kaum einer fährt mit – Seite 3
- MVG zu Gast bei PRO BAHN – Seite 5
- Baumaßnahmen im S-Bahn-Zwischengeschoss – Seite 7
- Ausweichmöglichkeit – Seite 9
- Mitgliederversammlungen: Vorstände im Amt bestätigt – Seite 10

PRO BAHN-Post-Abo 2015

Zum Jahresende möchten wir die PRO BAHN-Mitglieder, die die Papierversion der PRO BAHN-Post lesen und die Nichtmitglieder wieder an die Verlängerung ihres Abos erinnern. Wie bereits im letzten Heft dargestellt, müssen wir für das kommende Jahr – erstmals seit 22 Jahren – den Preis für das Jahresabo anheben. Für das Jahr 2015 kostet das Jahresabo 13,20 Euro.

Falls Sie im nächsten Jahr die Papierversion abonnieren möchten oder kein PRO BAHN-Mitglied sind, so überweisen Sie bitte – soweit noch nicht geschehen – 13,20 Euro auf das Konto 37 20 730 bei der Sparda-Bank München (BLZ 700 905 00) (IBAN DE83 70090500 0003720730, BIC GENODEF1S04). Bitte geben Sie unbedingt Ihre Adresse an, wenn Sie kein Mitglied sind.

Bitte beachten Sie, dass das Januarheft noch an alle bisherigen Leser verschickt wird, um vergessliche Abonnenten ein letztes Mal zu erinnern. PRO BAHN-Mitglieder, die die elektronische Version lesen, brauchen nichts tun – ihr Abo wird im kommenden Jahr automatisch fortgesetzt.

Kurznachrichten

Bahnhof Ohlstadt planfestgestellt

Das Eisenbahn-Bundesamt hat nun entschieden und der Bahnhof Ohlstadt kann umgebaut werden und zwar weitgehend so, wie die DB Netz ihren Plan auch eingereicht hat, nur gut zwei Jahre später. Im Zug der Planfeststellung hatten Gemeinde und PRO BAHN auf eine Planänderung zugunsten einer optimalen Anbindung der Bahnsteiganlage mit kurzen Wegen für die Fahrgäste gedrängt. Eine kleine Verbesserung gibt es: Der Bahnsteig 1 kann circa 80 m nach Norden und somit näher an die bestehende Schnittstelle zu P&R bzw. B&R gerückt werden.

PRO BAHN Schwaben gewinnt Zukunftspreis

Der Zukunftspreis der Stadt Augsburg in der Kategorie Klimaschutz geht in diesem Jahr u.a. an die Bezirksgruppe Schwaben von PRO BAHN für ihr Projekt „Mehr Platz im Fugger-Express“ (http://www.pro-bahn.de/schwaben/augsburg/index.php?content=fgx_start). In der Laudatio wird betont, dass durch das Projekt „die tägliche Lebenswirklichkeit tausender PendlerInnen verbessert“ und damit ein Anreiz geschaffen wurde „(wieder) vom Auto auf die Schiene umzusteigen“. PRO BAHN habe sich damit „gegen den anfänglichen Widerstand sowohl des „Molochs“ Bahn als auch der Bayerischen Staatsregierung durchgesetzt“ (<http://presse-augsburg.de/wp-content/uploads/2014/11/Brosch%C3%BCre-Augsburger-Zukunftspreis-2014.pdf> ab Seite 42).

Bayern fördert landkreisübergreifende Buslinien

Der Haushaltsausschuss des Bayerischen Landtags hat beschlossen, im Haushalt eine Förderung von „Pilotprojekten landkreisübergreifender Expressverbindungen im Omnibusverkehr“ vorzusehen. Damit soll eine Anschubfinanzierung ermöglicht werden, wobei die Projekte so konzipiert sein sollen, dass eine „Konkurrenzsituation mit den vom Freistaat Bayern bestellten Leistungen des SPNV“ ausgeschlossen ist (<https://www.bayern.landtag.de/dokumente/drucksachen/>, nach Dokument Nr. 17/3386 suchen).

Bahnhof Weilheim: Umbau ein Jahr später

Der Umbau des Weilheimer Bahnhofs, der 11 Millionen Euro kosten soll, wird nicht vor Frühjahr 2016 beginnen (geplant war ein Jahr früher). Derweil wurde auch bekannt, dass die DB für das Bahnhofsgebäude einen Käufer sucht (<http://www.merkur-online.de/lokales/weilheim/weilheim/bahn-will-bahnhof-verkaufen-4423599.html>).

Gesetzesinitiative für höhere Regionalisierungsmittel

Der Bund will die Regionalisierungsmittel zur Finanzierung des Schienenpersonennahverkehrs bei 7,3 Milliarden Euro einfrieren. Das Land Schleswig-Holstein hat nun einen Gesetzesantrag eingebracht, der zum Inhalt hat, dass die Regionalisierungsmittel für 2015 auf insgesamt 8,5 Milliarden Euro steigen sollen. Der Text der Vorlage enthält auch den von der Verkehrsministerkonferenz am 1. und 2. Oktober beschlossenen neuen Verteilungsschlüssel sowie eine jährliche Dynamisierung von zwei Prozent (<http://dipbt.bundestag.de/dip21/brd/2014/0557-14.pdf>).

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

Kommunikation der Streikfahrpläne

Es fährt ein Zug, aber kaum einer fährt mit

Während der Streiks der GDL in den vergangenen Wochen kam es naturgemäß zu teilweise starken Einschränkungen für die Fahrgäste, was von der Tagespresse auch ausführlich beschrieben und kommentiert wurde. Andererseits bot der von der DB angebotene Streikfahrplan in Oberbayern auf einigen Strecken immer noch einen Stundentakt, und zumindest auf der Strecke München–Garmisch verkehrten die Züge nach eigenen Beobachtungen ausgesprochen pünktlich.

Trotz des zumindest auf dieser Strecke unter den gegebenen Umständen guten Angebots waren die Züge teilweise unterdurchschnittlich besetzt. Auch für andere Relationen wurde Ähnliches berichtet. Dieser Fahrgastrückgang ist zum Teil durch die Verunsicherung der Fahrgäste zu erklären, die mitunter die vorhande-

nen Informationen nicht finden konnten, mit den angebotenen Informationen nicht zurechtkamen oder widersprüchliche Informationenerhielten. So wurden bei der regulären Verbindungsauskunft im Internet oder an den Fahrscheinautomaten vielfach Warnhinweise angezeigt, die auf einen Zugausfall hinwiesen. Der Hinweis auf den in gleicher Zeitlage verkehrenden Ersatzzug erschien vielen Fahrgästen wohl nicht hinreichend vertrauenserweckend oder wurde übersehen.

Beispielsweise wurde ich während des letzten Streiks von einem Arbeitskollegen darauf hingewiesen, dass für die Rückfahrt von Garmisch Richtung München nach der Arbeit lediglich die Züge um 16.07 Uhr und 20.05 Uhr verkehren und die Züge dazwischen ausfallen würden. Er habe dies beim Kauf seines Einzelfahrscheins am Automaten zumindest so angezeigt bekommen. Nachprüfen unter <http://www.bahn.de/blitz/view/bayern/uebersicht.shtm> zeigte jedoch, dass die Züge um 17.07, 18.07 und 19.07 Uhr durchaus verkehrten. Der Grund für die Verwirrung: Während des Streikfahrplans wurden alle Züge zwischen München und Mittenwald/Seefeld/Innsbruck in Garmisch gebrochen und die Fahrgäste mussten am gleichen Bahnsteig umsteigen. Damit verkehrten die meisten Züge zwischen Garmisch und München als Ersatzzüge und die regulären Züge fielen aus. Lediglich die Züge um 16.07 Uhr und 20.05 Uhr waren nicht mit „Zug fällt aus“ gekennzeichnet, da diese Züge immer erst ab Garmisch eingesetzt werden.

Auch wenn es sich bei den während des Streiks in Garmisch gebrochenen Zügen DB-intern um Ersatzzüge handelt und der eigentlich verkehrende Zug ausfällt, stellt sich doch die Frage, ob dieser die Fahrgäste verunsichernde Sachverhalt in der Fahrplanauskunft und an den Automaten wirklich so angezeigt werden muss (dies gilt übrigens generell wenn Züge durch Ersatzzüge ersetzt werden). Gerade bei Streik freut man sich als Fahrgast doch, wenn überhaupt ein Zug fährt, während ein eventuelles zusätzliches Umsteigen am gleichen Bahnsteig weniger ins Gewicht fällt.

Auch in Fällen, wo die Züge durch Schienenersatzverkehre ersetzt wurden hat diese Information die Fahrgäste nicht immer erreicht. So waren z.B. alle Verbindungen ab Langenbach an der Strecke Freising–Landshut mit einem Warn-dreieck und der Bemerkung „Fahrt fällt aus“ versehen. Laut Online-Auskunft gab es also während des Streiks keine Fahrtmöglichkeit ab und nach Langenbach. Auch die Live-Auskunft (<http://reiseauskunft.bahn.de/bin/query.exe/dn?sotRequest=1>) zeigte keine andere Information. Lediglich die während des Streiks unter <http://www.bahn.de/blitz/view/bayern/uebersicht.shtm> verfügbaren Streikfahrpläne im PDF-Format zeigten, dass die Halte im Schienenersatzverkehr bedient wurden. Es wäre somit zweckmäßig gewesen, die Warnmeldungen in der Verbindungsauskunft standardmäßig mit einem Link auf <http://www.bahn.de/blitz/view/bayern/uebersicht.shtm> zu versehen und die vorhandenen Fahrtmöglichkeiten in die Live-Auskunft aufzunehmen.

Fazit: Der Streikfahrplan für Oberbayern war besser als die Presseartikel über den „Monster-Streik“ vermuten ließen. Es dürfte aber eine nicht vernachlässigbare Anzahl von Fahrgästen gegeben haben, die die Information über die tatsächlich existierenden Fahrtmöglichkeiten während des Streiks leider nicht erreicht hat.

Renate Forkel

MVG zu Gast bei PRO BAHN

Am 7. November waren Herr Schricker und Herr Weichselsdorfer vom Ressort Verkehrsservices, Bereich Marketing/Kommunikation zu Besuch bei der Stadt- und Kreisgruppe München. Zunächst einmal wurde über das Baustellenmanagement der Deutschen Bahn und der MVG gesprochen. Während das Baustellenmanagement der Deutschen Bahn beim Umbau des Zwischengeschosses im Hauptbahnhof Mängel aufwies (siehe nachfolgender Artikel von Andreas Frank) war der Umbau des Zwischengeschosses der Station Marienplatz durch die MVG gut organisiert, Wegweiser wurden entweder auf den Fußboden geklebt oder an der Decke angebracht, wodurch die Orientierung in der Baustellenphase sehr erleichtert wurde. Herr Schricker erklärte, dass das Baustellenmanagement bei der MVG sehr straff organisiert war und wöchentlich überwacht wurde.

Ein weiteres Thema waren die Automaten der MVG. Obwohl an diesen Fahrausweise für das gesamte MVV-Gebiet erworben werden können, ist es für den Fahrgast nicht ersichtlich, welcher Preis für ein Ziel außerhalb Münchens zu zahlen ist. Es fehlt eine Darstellung der Außenringe sowie eine Auskunftsfunktion, welcher Preis für eine Fahrt zu Zielen im MVV-Gebiet außerhalb des Innenraumes zu zahlen ist. Obwohl für dieses Thema nicht zuständig, versprach Herr Schricker das Problem an die entsprechende Stelle innerhalb der MVG weiterzuleiten.

Ein Anliegen der MVG ist die Nutzung des Handy-Tickets. Laut Herrn Schricker sollte das Handy-Ticket ausgebaut werden und stärker beworben werden. Herr Schricker fragte also in die Runde, wer bereits auf das Handy-Ticket umgestiegen war. In der Runde war allerdings kein einziger Teilnehmer, der bereits das Handy-Ticket nutzte bzw. nutzen wollte. Es wurde eingeworfen, dass vor allem ältere Nutzer nicht auf das Handy-Ticket umsteigen wollen bzw. können und deshalb auf jeden Fall die Möglichkeit bestehen müsste, einen Fahrausweis in Papier mit Bargeld erwerben zu können. Laut Herrn Schricker plant die MVG nicht, den Erwerb von Fahrausweisen mit Bargeld abzuschaffen. Ein PRO BAHN-Mitglied wies zusätzlich darauf hin, dass die Elektronik für Handy-Tickets noch nicht zuverlässig funktionierte, was auch gegen eine verstärkte Nutzung dieser Tickets spricht.

Die MVG denkt auch über die papierlose Haltestelle nach. Sicherlich ist die

elektronische Auskunft über die nächste Verbindung ein Fortschritt. Dass jedoch der Papierfahrplan durch Elektronik, die zwar detailliertere Auskünfte darstellen kann als ein Aushangfahrplan, zu ersetzen ist, fand keine Zustimmung bei den Gesprächsteilnehmern. Die Begründung war, dass ein Papierfahrplan von mehreren Personen eingesehen werden kann, während die Elektronik immer nur für einen Nutzer zur Verfügung steht. Insofern wurde vorgeschlagen, den Papierfahrplan auch weiterhin an den Haltestellen beizubehalten.

Es bestand Einigkeit, den Dialog fortzusetzen und PRO BAHN dankte den zwei Mitarbeitern der MVG, dass sie für dieses Gespräch zur Verfügung standen.

Frank Lipke

Baumaßnahmen im Zwischengeschoss des Münchner Hauptbahnhofs

Seit Monaten wird das S-Bahn-Zwischengeschoss des Münchner Hauptbahnhofs umgebaut. Dass Baumaßnahmen immer Einschränkungen für die Nutzer mit sich bringen, ist allseits bekannt. Dies wird auch von den meisten hingenommen, sofern sich die Einschränkungen in einem akzeptablen Rahmen bewegen und von der Baumaßnahme keine Gefährdung ausgeht. Dies war im September aus Sicht von PRO BAHN bei besagter Baumaßnahme am Münchner Hauptbahnhof nicht mehr der Fall: der Boden war sehr uneben, es bestanden diverse Stolperfallen und auch andere Punkte bedeuteten Gefährdungspotential für die Nutzer. Da dem Fahrgastverband PRO BAHN aus Erfahrung bekannt ist, dass die DB bei Unfällen einer Haftpflicht stets versucht aus dem Weg zu gehen, wurde das Bahnhofsmanagement angeschrieben mit der konkreten Frage, ob und in welchem Umfang die Haftpflichtversicherung bei Schadensfällen im Baustellenbereich aktiv wird. Eine Antwort erfolgte damals nicht!

Nach einer angemessenen Wartezeit ohne Reaktion der DB wurde deshalb das Eisenbahnbundesamt (EBA) als Aufsichtsbehörde kontaktiert. Hier sah man sich umgehend zuständig – es folgte kurze Zeit später ein Ortstermin mit Vertretern des Bauherrn DB Station & Service, des EBA und von PRO BAHN.

In gut 1,5 Stunden wurde das gesamte für Fahrgäste zugängliche Baufeld abgegangen und PRO BAHN konnte die zahlreichen Kritik- und Gefahrenpunkte aufzeigen. Bei allen Beteiligten bestand Einigkeit, dass diese abgestellt werden müssen, ein paar dieser Punkte auch sofort. Das geschah dann auch in den folgenden 1 bis 2 Wochen, so dass viele kritisierte Punkte für die Nutzer hinnehmbarer wurden.

Aber die Baustelle dauert an, die Bauörtlichkeiten wandern weiter durch das großflächige Zwischengeschoss. Und mit dem Wechsel der Örtlichkeit wieder-

holten sich die ursprünglichen Kritikpunkte, weshalb PRO BAHN mehrfach auf die nun neuen Gefahrenpunkte hinwies.



Links: Ein Blindenleitsystem, das gegen die Absperrung führt und Kabel als Stolperfallen. Rechts: Der ausgeschilderte und auf dem Fluchtplan enthaltene Fluchtweg endet am Zaun. (Bilder: A. Frank)

Jüngst war dann wieder dringender Handlungsbedarf gegeben: mehrere ausgeschilderte Fluchtwege waren komplett durch Bauzäune versperrt und somit nicht nutzbar, an einem Treppenaufgang hatte man nun den zweiten, nur provisorischen Handlauf ebenfalls beseitigt. Das ist insofern gravierend, weil die gesamten Aufgänge während der Bauphase ohnehin nur einen Handlauf haben, was aber laut Vorschrift ausreichend zu sein scheint, um einen diesbezüglich verkehrssicheren Zugang herzustellen. Eine Festhaltungsmöglichkeit war somit ebenso nicht gegeben wie ein Ausgang für mobilitätseingeschränkte Nutzer wie Rollstuhlfahrer, Kunden mit Rollator oder Kinderwagen. Denn der zwar ausgeschilderte Aufzug vom Zwischengeschoss zur Haupthalle war wegen Fliesenarbeiten nicht benutzbar – die vorhandene Alternative durch das U-Bahnzwischengeschoss hielt man nicht für erforderlich zu beschildern.

Zu diesen Zuständen erfolgte somit wieder einmal eine Mail an die Teilnehmer des Ortstermins. Von Seiten der DB war die sinngemäße Antwort, dass einige Punkte zwischenzeitlich erledigt seien und bei anderen der Laie sicherlich die dahinter stehenden Bauabläufe ohne Detailwissen nicht nachvollziehen könne. Die DB hat recht: so wie es vor Ort abließ, das konnte PRO BAHN in der Tat nicht nachvollziehen. Deshalb sind wir erneut aktiv geworden!

Beim EBA hat man die Zustände aber offenbar auch nicht nachvollziehen können, denn dieses hat das Bahnhofsmanagement München unmissverständlich aufgefordert, „... unverzüglich einen betriebssicheren Zustand der Baumaßnahme UPva München Hauptbahnhof herzustellen. Die Betriebssicherheit der Baumaß-

nahme ist bis zur Fertigstellung sicherzustellen.“ Gleichzeitig wird angekündigt, dass das EBA bei Nichtnachkommen gegebenenfalls Maßnahmen zur Gefahrenabwehr veranlassen wird.

Kommentar: Leid- statt Leitsystem

Es ist erschreckend, dass Anliegen und Bedürfnisse der Fahrgäste offenbar keine oder eine nur sehr geringe Rolle bei Baumaßnahmen der Deutschen Bahn spielen. Denn dass man im direkten Fahrgastumfeld auch anders bauen kann, das zeigt die MVG aktuell am Marienplatz und hat es zuvor über einen langen Zeitraum am Hauptbahnhof bewiesen. Auch diese beiden Zwischengeschosse wurden/werden unter laufendem Betrieb umgebaut. Auch dort gibt es Einschränkungen für Fahrgäste und Auswirkungen auf diese, aber insgesamt sind die Bereiche, in denen gebaut wird, komplett abgesperrt, die anderen Bereiche sind so hergerichtet, dass nur geringste Auswirkungen auf die Fahrgäste verbleiben. Dafür werden dann auch mal ein provisorischer Boden oder andere Provisorien für ein paar Wochen hergestellt. Und auch eine permanente Anpassung des Wegeleitsystems an den jeweiligen Bauzustand gehören bei der MVG sehr zur Freude und zum Nutzen der Fahrgäste zum Standard. Bei der DB verzichtet man darauf: vielleicht „nur“ aus Kostengründen, vielleicht aber auch, weil man an Fahrgäste gar nicht gedacht hat.



Links: Haltlos nach oben oder unten. Rechts: Wer auf kürzestem Weg zur U-Bahn will, sollte besser dem oberen „U“ folgen – auch die Fahrgäste der U4/U5. (Bilder: A. Frank)

Dieser Eindruck muss auch beim endgültigen Wegeleitsystem entstehen, das teilweise leider ein Leidsystem ist. Die Lesbarkeit ist deutlich schlechter als im städtischen Nachbarzwischengeschoss (vor allem wegen der kleinen Schrift), aber auch die Wegeführung wirft durchaus Fragen auf. Verlässt man beispielsweise die S-Bahn am östlichen Ausgang (Elisenhof), so wird man zur U4/U5 durch die

Haupthalle des Bahnhofs geführt, also über einen sehr weiten Umweg mit zweimaligem Überwinden von Höhenunterschieden. Man kann auch einfach und direkt durch das U-Bahn-Zwischengeschoss auf gleicher Höhe zur U4/U5 gehen.

Dass man bei der DB Rolltreppen über Monate außer Betrieb lässt, bei den Festtreppen, so sie denn überhaupt nutzbar sind, nur auf einer Seite einen Handlauf installiert, zeigt vermutlich die wahre Kundenorientierung. Die immer wieder im Weg herum liegenden und hängenden Leitungen im öffentlichen Bereich sind das i-Tüpfelchen, die aber große Gefahren bedeuten (können).

Schade ist in diesem Zusammenhang, dass sich der Münchner Oberbürgermeister laut Medienberichten über die lange Bautätigkeit der MVG und die Einschränkungen am Marienplatz auslässt, aber die wahren Probleme, die die Fahrgäste im Münchner Untergrund derzeit haben, offenbar ignoriert. Aus Fahrgast-sicht wäre zu wünschen, dass auch die Deutsche Bahn so kundenorientiert bauen würde, wie es die MVG bislang im Untergrund getan hat und hoffentlich auch weiterhin tun wird. Der Fahrgast darf gespannt sein, welche Unannehmlichkeiten ihm der Bau eines zweiten Tieftunnels bringen wird. An den Bau von Stuttgart 21 brauchen wir in Oberbayern zum Glück nicht zu denken ...

Andreas Frank

Ausweichmöglichkeit

Am Wochenende 22./23.11.2014 war es einmal wieder soweit: Die Strecke Petershausen–Ingolstadt wurde zum soundsovielten Mal wegen der Baumaßnahmen für die Ausbaustrecke total gesperrt. An diesem Wochenende zählte ich zu den Leidtragenden, weil ich am Samstag von München nach Nürnberg fahren wollte. Den offiziellen Baustellenflyer der Bahn nahm ich zur Kenntnis, sah aber nach, ob es nicht auch bessere Verbindungen gab. Dabei fiel mir auf, dass die DB nicht im Flyer, sondern nur in der Reiseauskunft auf ihrer Webseite Ausweichmöglichkeiten über Strecken anderer Bahngesellschaften, hier der Bayerischen Regiobahn (BRB) angab. Zumindest wenn man ein Bayern-Ticket hat, ist die Nutzung alternativer Strecken ja kein Problem.

So nutzte ich bei der Rückfahrt den München-Nürnberg-Express von Nürnberg Hbf (ab 17:10 Uhr) bis Ingolstadt. Ab Ingolstadt Hbf fuhr ich dann mit der Paartalbahn BRB 86687 (ab 18:11) bis Augsburg Hochzoll. Dort erhielt ich um 19:12 Uhr mit der RB 57045 einen Anschluss nach München-Pasing, um von dort mit dem MVG-Metro-Bus 56 und der U6 nach Hause zu gelangen.

Diese Alternative war mir lieber als der im Handzettel empfohlene SEV von Ingolstadt Hbf nach Petershausen mit dortigem Anschluss an die S2 mit Ankunft 19.51 Uhr in München Hbf (tief). Ich wäre über diese Verbindung nicht schneller gewesen, dazu im vergleichsweise unbequemen Bus, den ich bei der Abfahrt

in Ingolstadt beobachten konnte. Die zwei vorhandenen Busse waren so gut besetzt, dass der Aufenthalt darin nicht gerade bequem gewesen sein dürfte. Die BRB war zwar auch gut besetzt, aber doch eine deutlich angenehmere Alternative, vor allem wenn man an die kurvigen Straßen in der Region denkt, welche der SEV-Bus zu nehmen hatte.

Hans-Georg Seefried

Mitgliederversammlungen von PRO BAHN Bayern und Oberbayern

Vorstände im Amt bestätigt

Wichtigster Tagesordnungspunkt auf der Mitgliederversammlung von PRO BAHN Bayern und der daran anschließenden Mitgliederversammlung von PRO BAHN Oberbayern am 15. November war jeweils die Neuwahl des Vorstandes.

Beim Landesverband Bayern wurden der bisherige Landesvorsitzende Dr. Matthias Wiegner, die stellvertretenden Vorsitzenden Lukas Iffländer und Winfried Karg und der Schatzmeister Siegfried Weber deutlich in ihren Ämtern bestätigt. Kassenprüfer sind weiterhin Andreas Loch und Christian Maschlone.

Auf der Mitgliederversammlung von PRO BAHN Oberbayern wurde schwerpunktmäßig über die Aktivitäten zur Rettung der Wasserburger Stadtstrecke berichtet. Eine Zusammenfassung des Vorstandsberichtes findet man unter http://www.pro-bahn.de/bayern/pdf/bericht_14_o.pdf (der Bericht des Landesvorstands über die Aktivitäten in den anderen bayerischen Regionen ist unter http://www.pro-bahn.de/bayern/pdf/bericht_14.pdf zu finden).

Bei den Vorstandswahlen wurden der Regionalvorsitzende Norbert Moy, die stellvertretenden Vorsitzenden Andreas Barth und Thomas Kauderer sowie die Schatzmeisterin Renate Forkel jeweils mit großer Mehrheit in ihren Ämtern bestätigt, ebenso die Kassenprüfer Renate Bommersbach und Günther Polz und der Ersatzkassenprüfer Frank Lipke.

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 (ab 2015 13,20 Euro) auf das Konto 37 20 730, Sparda Bank München, BLZ 700 905 00 (IBAN DE33 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

- Mo. 01.12. 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>
- Sa. 06.12., und So. 07.12.; Bad Endorf (14:00 und 16:10 Uhr / Obing (13:50 und 16:00 Uhr); **LEOs Nikolaus-Express** (Anmeldung erforderlich!); Info und Anmeldung: <http://leo-online.org/> unter „Aktuelles“ oder 0151/2020 7626
- Mo. 08.12. 18:30 Uhr; München, TU München, Vorhoelzer Forum, 5. Stock, Arcisstr. 21; **Vortrag** in der Reihe „Der öffentliche Verkehr – Katalysator für die Stadtentwicklung“: Helmut Rassfeld, S RhineEstate: „Das innovative Konzept der Stadtbahnlinie 5 in Köln“ Veranstalter: Münchner Verkehrsgesellschaft u. Lehrstuhl für Raumentwicklung, TU München; Info: L.Gilliard@tum.de <http://www.re.ar.tum.de/index.php?id=46>
- Mo. 08.12. 18:30 Uhr; München, BSW, ehemals Königlich Bayerisches Verkehrsministerium, Arnulfstraße 9-11 (Ausgang Paul-Heyse-Unterführung); **Lichtbildervortrag** „Die vielen Gesichter der E69 04“ von Dr. R. Pospischil; Info: G. Bendrien, 080 92/333 48, <http://www.localbahnverein.de> unter „DGEG-Gruppe“
- Do. 11.12. 18:30 Uhr; München, Deutsches Museum Verkehrszentrum, Theresienhöhe 14a, Auditorium in Halle III; **Vortrag** von H. Mentz, Landeshauptstadt München: „Verkehrsentwicklungsplan der Landeshauptstadt München 2030+“; Info: <http://www.deutsches-museum.de/verkehrszentrum/information/vortraege/vortraege-2014/>
- Fr. 12.12. 18:30 Uhr; München, BSW, Arnulfstraße 9-11 (Ausgang Paul-Heyse-Unterführung); **Lichtbildervortrag** „Dampfbetrieb in China und europäische Schmalspurdampfbahnen“ von M. Bleckmann; Info siehe Termin am 8.12.
- Di. 23.12. Obing (vsl. 15:15)/Bad Endorf (vsl. 16:30); **Friedenslichtfahrt** beim LEO; Info und Anmeldung siehe Termin am 06.12.
- Mo. 12.01. 18:30 Uhr; Bad Reichenhall, „Avalon-Hotel“ Bahnhofsplatz 14; **Monatstreffen** des Verkehrsforums Berchtesgadener Land; Info: Siehe Termin am 01.12.
- Bis 30.08. 2015; täglich 9–17 Uhr; München, Deutsches Museum Verkehrszentrum, Theresienhöhe 14a; **Sonderausstellung** „Transsib – ein Jahrhundertprojekt auf Schienen“; Info: <http://www.deutsches-museum.de/verkehrszentrum/ausstellungen/sonderausstellungen/>
- Das nächste Treffen der Salzburger Verkehrsplattform findet voraussichtlich erst im Januar 2015 statt. Der Termin wird auf <http://www.salzburger-verkehrsplattform.org> unter „Treffen“ bekanntgegeben.

Mitglied werden bei PRO BAHN!

<http://www.pro-bahn.de/beitritt>

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“, Rumpfstr. 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.

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

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

Sa. 06.12., 13.12. und 20.12., 12 Uhr; Wasserburg, „Schranne“, **Stammtisch** der PRO BAHN Ortsgruppe Wasserburg; Info: Rainer Kurzmeier (rainer@blumen-kurzmeier.de), Bernd Meerstein (bernd@meerstein.de)

Do. 11.12. 19 Uhr; Rosenheim, „Mail-Keller“, Schmetterstr. 20; **Stammtisch der Stadt- und Kreisgruppe Rosenheim**; Info: Wolfgang Günther (080 62/4027), Günther Polz (080 63/7928)

Mo. 15.12. 19:30 Uhr; Augsburg, Zeughaus, Zeugplatz 4; **PRO BAHN-Treff Schwaben**; Klaus Wywiol, Bereichsmanager bei der BEG für Nordschwaben: „Am Budget-Limit: Die Ausschreibungen der Kneipp-Lechfeld-Bahn und des Ringzug West“ Info: joerg.lange@pro-bahn.de; errol.yazgac@pro-bahn.de, 0160/93896180 und http://www.pro-bahn.de/bayern/index_termin.htm unter „Schwaben“.

Mi. 17.12. 19 Uhr; Geschäftsstelle; **Aktiventreffen**

Mo. 29.12. ab 19:30 Uhr; München, Gaststätte „Rechtaler Hof“, Arnulfstr. 10 (Achtung, geänderter Termin und Veranstaltungsort); **Stammtisch**; Info: Thomas Bedacht (089/502 9831, 0157/3578 8879).

Mi. 07.01. 19 Uhr; Geschäftsstelle; **Aktiventreffen**

Fr. 09.01. 19 Uhr; Geschäftsstelle; **Stadt- und Kreisgruppe München**

- **Das Treffen der Kreisgruppe Weilheim-Schongau entfällt im Dezember.**
- **Der Stammtisch in München wird im Dezember verlegt (Info: 089/502 9831, 0157/3578 8879)**
- **Einzelne Stammtischtermine der Ortsgruppe Wasserburg können im Dezember entfallen. Bitte erkundigen Sie sich vorher per e-Mail.**

Termine anderer Veranstalter siehe vorherige Seite

**Das PRO BAHN-Post-Team wünscht allen Lesern
frohe Weihnachtsfeiertage**
