

# PRO BAHN *Post*

Rundbrief von PRO BAHN Oberbayern

Oktober 2015



Ein Moment in der 175-jährigen Geschichte der Bahnstrecke München–Augsburg. Das Bild wurde während der Umbauarbeiten im Bahnhof Mering aufgenommen – im Februar 2007 passiert ein Bauzug einen der alten Bahnsteige. (Bild: M. Wiegner)

- Kurznachrichten – *Seite 2*
- Terminhinweis: Regionalversammlung am 8.11.2015 – *Seite 3*
- Endstation Freilassing – *Seite 3*
- Kompromiss bei Regionalisierungsmitteln und GVFG – *Seite 5*
- Petition: PRO BAHN fordert mehr Nutzen für Reisende – *Seite 6*
- Planungsalternativen für den Bahnhof Feldolling – *Seite 7*
- Eine Frankreich-Reise mit der Bahn – *Seite 9*

*Nicht vergessen!*

## **Landesversammlung am 10. Oktober**

Ab 10:15 Uhr: Rahmenprogramm mit Vorträgen und Besichtigungen in der Regio Werkstatt Nürnberg der DB Regio Franken (Dörflerstr. 10, Nürnberg).

Ab 14:15 Uhr: 26. Mitgliederversammlung von PRO BAHN Bayern (Kulturbrauerei Lederer, Sielstr. 12, Nürnberg).

Nähere Informationen: <http://www.pro-bahn.de/bayern/einladung.htm>

## **Kurznachrichten**

### **PRO BAHN Wasserburg informiert über den MVV-Anschluss**

Ab dem nächsten Fahrplanwechsel im Dezember 2015 wird der Münchner Verkehrs- und Tarifverbund (MVV) bis nach Reitmehring erweitert. Unter dem Motto „Münchner Tarif-Gschichtn – Was ändert sich durch den MVV-Anschluss?“ informiert PRO BAHN Wasserburg am Montag, dem 19. Oktober ab 19 Uhr in der Gaststätte Paulaner, Wasserburg, Marienplatz 9 (<http://www.pro-bahn.de/wasserburg/mvv.htm>). Burkhard Hüttl von der Münchner Verkehrsgesellschaft (MVG) stellt das MVV-System in einem Vortrag vor. Für die anschließende Diskussion hat PRO BAHN Wasserburg noch weitere kompetente Ansprechpartner u.a. von der Südostbayernbahn und der Stadt Wasserburg eingeladen.

### **PRO BAHN-Exkursion nach Heilbronn und Karlsruhe**

Anstelle des üblichen Vortragstermins zum Monatsende findet im Oktober im Rahmen des PRO BAHN-Treff Schwaben am Montag, dem 12. Oktober eine Exkursion zur Stadtbahn Heilbronn und nach Karlsruhe zur Albtalbahn statt. Weitere Informationen gibt es unter [http://www.pro-bahn.de/bayern/termin\\_show\\_one.php?id=1628&app=aus](http://www.pro-bahn.de/bayern/termin_show_one.php?id=1628&app=aus).

### **175 Jahre Bahnstrecke München–Augsburg**

Vor 175 Jahren, am 4. Oktober 1840, wurde mit der Verbindung München–Augsburg die erste bayerische Ferneisenbahn eröffnet. Dieses Jubiläum wird nun in München, München-Pasing, Lochhausen, Gröbenzell, Mammendorf, Mering, Gessertshausen-Oberschönenfeld und im Bahnpark Augsburg mit Ausstellungen, Vorträgen, Sonderfahrten und vielen weiteren Aktionen gefeiert. Unter anderem gibt es am 6.10. (19 Uhr) in Mammendorf einen „Zentralen Festvortrag“, das Verkehrszentrum des Deutschen Museums zeigt vom 10.10. bis zum 30.12. eine Sonderausstellung und veranstaltet am 10. und 11.10. Stadtteilführungen mit Bahnbezug (z.B. am 11.10., Start 14 Uhr am Verkehrszentrum). Ebenfalls an diesen zwei Tagen richtet der BA Pasing-Obermenzing ein Festwochenende rund

um den Pasinger Bahnhof aus und der Bahnpark Augsburg bietet Dampfzugfahrten auf der Jubiläumsstrecke an. Das vollständige umfangreiche Programm gibt es unter <http://www.muenchen-augsburg.de/>.

### **Letzte Gelegenheit: „Endspurt“ bei den Touristikbahnen**

Im Oktober endet wie üblich der sonn tägliche Fahrbetrieb beim LEO, die letzte Gelegenheit zur Mitfahrt in dieser Saison ist am 25. Oktober ([https://www.leo-online.org/posts.php?c\\_parent=27](https://www.leo-online.org/posts.php?c_parent=27)). Auch bei der Ilztalbahn finden an diesem Tag die letzten Fahrten statt (<http://ilztalbahn.eu>). Außerdem gibt es am 3. und 10. Oktober noch einmal Schienenbusfahrten auf der Fuchstalbahn (weitere Informationen und Fahrpläne siehe <http://neu2015.fuchstalbahn.com/aktuelle-termine/>).

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

*Samstag, 7. November 2015*

## **Regionalversammlung in München**

Am Samstag, dem 7. November, findet ab 11 Uhr in München die jährliche Mitgliederversammlung von PRO BAHN Oberbayern statt – wie üblich im „Münchner Zimmer“ des Hofbräuhauses.

Den Gastvortrag mit dem Titel „Express-Busse, Tangentialverkehre und Ruf-Taxis – ÖPNV-Projekte als Ergebnis des Leitbildprozesses im Landkreis Fürstentfeldbruck“ hält dieses Jahr Hermann Seifert, Leiter der ÖPNV-Stelle im Landratsamt Fürstentfeldbruck.

Nach dem Vortrag besteht die Möglichkeit zu einem gemeinsamen Mittagessen. Die eigentliche Mitgliederversammlung beginnt um 13.30 Uhr.

Sowohl zum Vortrag als auch zur Mitgliederversammlung sind Gäste willkommen. Weitere Informationen und die Tagesordnung gibt es in der Einladung, die im Oktober an alle oberbayerischen Mitglieder verschickt wird.

## **Endstation Freilassing**

Am 13. September führte Deutschland Grenzkontrollen an der Grenze zu Österreich ein. Von Sonntag auf Montag ruhte der grenzüberschreitende Bahnverkehr komplett. Während sich danach an anderen Grenzübergängen die Situation halbwegs normalisierte, fuhren von und nach Salzburg zunächst vereinzelt Fernzüge. Im Laufe der Woche kam es zwischen Freilassing und Salzburg dann

aber zum totalen Stillstand im Schienenverkehr. Nach Angaben der Bahnunternehmen geschah dies auf „behördliche Anordnung“.

Nachdem PRO BAHN Oberbayern eine gegenüber der Politik sehr kritische Pressemeldung zum Thema veröffentlicht hatte (siehe [http://www.pro-bahn.de/bayern/presse\\_show\\_bayern.php?id=822](http://www.pro-bahn.de/bayern/presse_show_bayern.php?id=822)), stellte sich heraus, dass eine Weisung der Behörden so nicht existiert. Warum gibt es dann die inzwischen bis 4. Oktober verlängerte Bahnblockade?

Hintergrund ist ein perfides Spiel zwischen Deutschland und Österreich um die Zahl einreisender Flüchtlinge. Deutschland kontrolliert die Grenzen, um möglichst wenige Flüchtlinge durchzulassen; Österreich lässt Flüchtlinge trotzdem zur Grenze marschieren, und erzeugt so über die Medien Druck auf Deutschland, mehr Flüchtlinge einzulassen.

Garniert wird das Ganze auf deutscher bzw. bayerischer Seite mit der Drohung, auch Verkehrsunternehmen würden der Schleusung illegaler Einwanderer beschuldigt, wenn sie Flüchtlinge über die Grenze transportieren. Dies entspricht dem Paragraph 63 des Aufenthaltsgesetzes (<http://www.lexetius.com/AufenthG/63>), auf dessen Anwendung man in der Vergangenheit allerdings verzichtete. Nur so lässt sich erklären, dass seit Monaten Flüchtlinge in Rosenheim aus DB-Zügen geholt werden, Zwangsmaßnahmen gegen den Konzern aber bisher unterblieben. Man vermutet sicher nicht zu Unrecht, dass hinter der Drohung die Absicht der Politik steckt, Probleme der Grenzbehörden einseitig zu Lasten der Fahrgäste in Bahn und Bus zu lösen. Dass man gerade in Bayern die Prioritäten in dieser Art setzt, mag auch damit zu tun haben, dass hier Innen- und Verkehrspolitik vom selben Minister zu verantworten sind.

Wie auch immer, die Bahnunternehmen lassen als Konsequenz dieser Einschüchterung lieber ihre Kunden stehen, als sich in irgendeiner Form mit den Behörden anzulegen. Anders handeln allerdings Fernbusunternehmen, die trotz der Androhung eines Zwangsgeldes von 1000 bis 5000 Euro pro Flüchtling weiter über die Grenze fahren und die Medien nutzen, um sich über eine durch die Bundespolizei erteilte Abmahnung zu beschweren.

Die Hauptschuld an der Bahnblockade tragen aber Politiker. Fernverkehr ist im Wesentlichen eine Monopolveranstaltung des Staatskonzerns DB. Im Nahverkehr wird auf Bestellung der staatlichen Bayerischen Eisenbahngesellschaft gefahren. Daher ist die Frage, was die Fahrgäste von all dem halten, für das Handeln der Unternehmen viel weniger entscheidend, als das, was die Politik denkt und tut (oder eben nicht tut). Verkehrs- und Innenpolitiker haben in einem solchen Fall die Aufgabe, ein Procedere auszuhandeln, das sowohl die politischen Belange, als auch die Belange der Bahnreisenden berücksichtigt. Stattdessen passierte nichts – politisches Totalversagen.

Ein möglicher Kompromiss ist beispielsweise der Ersatz durchgehender Züge

durch gebrochene Verkehre mit Umsteigen an einem Grenzbahnhof. Notfalls wäre auch ein Pendelverkehr zwischen Freilassing und Salzburg denkbar. Mit Österreich hätte man eine Kontrolle direkt am Salzburger Hauptbahnhof aushandeln können. Aber nein, die Politik droht erst den Bahnunternehmen und lässt sie dann mit dem Problem alleine. Schienenverkehr und Fahrgäste werden zum Kollateralschaden im perfiden Spiel der großen Politik.

Dass Politik und Bahnunternehmen noch nicht einmal den Mut aufbringen, Abläufe und Zusammenhänge offen darzustellen, dass man unfähig ist, die Bahnkunden konkret und richtig zu informieren, wirft ein extrem schlechtes Licht auf das „Bahnland Bayern“ und seine nicht-handelnden Verantwortlichen.

Edmund Lauterbach

## **Kompromiss bei Regionalisierungsmitteln und GVFG**

Bund und Länder haben sich am 24. September über einen Kompromiss zur Nahverkehrsfinanzierung verständigt. Damit ist endlich die sich über Monate hinziehende Hängepartie bei der Finanzierung des Nahverkehrs auf der Schiene erst einmal beendet. Die Regionalisierungsmittel zur Finanzierung des Schienennahverkehrs sollen auf einem Niveau etwas unterhalb der Länderforderungen erhöht und dynamisiert werden. Die Förderung nach dem Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (GVFG) werden zunächst über das Jahr 2019 weitergezahlt.

Im Einzelnen ist eine Anpassung der Mittel in 2016 von heute 7,3 auf dann 8,0 Milliarden Euro vorgesehen. Das ist eindeutig ein Schritt in die richtige Richtung. Allerdings gleicht dieser Betrag die Erhöhungen auf der Kostenseite (Züge und deren Wartung, Strom, Personal und insbesondere der Unterhalt des Schienennetzes und der Bahnhöfe) seit 1996 nicht vollständig aus. Trotzdem wird auch dieser Betrag in Zukunft nur geringfügig höher als bislang sein: die jährliche Steigerung soll dann 1,8% anstelle 1,5% betragen. Das Gutachten des Bundestages hatte dagegen einen jährlichen Anpassungsbedarf von 2,7% ermittelt. Die jetzt versprochene Dynamisierung würde also noch nicht einmal die Kostensteigerungen der letzten Jahre ausgleichen, und es ist nicht zu erwarten, dass diese künftig geringer ausfallen.

Fast zeitgleich, am 25. September, hat die PRO BAHN-Petition zur Nahverkehrsfinanzierung bei openpetition (<http://www.pro-bahn.de/petition>) die „Schallmauer“ von 10000 Zeichnern durchbrochen. Dazu kommen noch 4000 weitere Unterschriften auf Papier – angesichts des trockenen und schwierigen Themas sind das bemerkenswerte Zahlen.

Die gesammelten Unterschriften werden am 1. Oktober um 16.30 Uhr Abgeord-

neten des Bundestagsausschusses für Verkehr und digitale Infrastruktur übergeben. Bei der Übergabe wird PRO BAHN deutlich machen, dass die 1,8% jährliche Steigerung der Fördermittel auf Dauer nicht ausreichend sein wird. Für PRO BAHN ist die Problematik erst dann gelöst, wenn sowohl die Finanzierung der Infrastruktur und des Zugangebotes sichergestellt ist und nicht das eine davon zu Lasten des anderen geht.

Renate Forkel (nach einem Text von Jörg Lange)

*Wann wird der Münchner Hauptbahnhof „Bahnhof des Jahres“?*

## **PRO BAHN fordert mehr Nutzen für Reisende**

Im September stand der Münchner Hauptbahnhof viele Tage im Scheinwerferlicht der Medien. Grund war die starke Belastung durch ankommende Flüchtlinge. Die Arbeit der Hilfskräfte und der Bahnmitarbeiter wurde ebenso gelobt wie die Geduld der Bahnreisenden, die mit Verspätungen, Zugausfällen, Absperrungen und längeren Wegen zu kämpfen hatten.

Diese Sondersituation wird irgendwann enden – obwohl das zurzeit laufende Oktoberfest jedes Jahr für zusätzliche Belastungen des Reisebetriebs sorgt. Abgesehen von all dem haben die Fahrgäste auch im normalen Alltagsbetrieb wenig Freude am Münchner Hauptbahnhof. Aber wie sieht es im Vergleich mit anderen Großstadtbahnhöfen aus?

Ende August hat die Allianz pro Schiene die „Bahnhöfe des Jahres 2015“ gekürt (<http://www.bahnhof-des-jahres.de>). Der Münchner Hauptbahnhof ist sicherlich weit davon entfernt, für diesen Titel in Frage zu kommen. Doch halt – hatten nicht erst im Frühjahr Stadt und Deutsche Bahn schöne Pläne für den Hauptbahnhof vorgestellt? Sorgt ein dem Geist der Zeit entsprechender Neubau mit viel kommerziell nutzbarer Fläche dafür, dass München eine zeitgemäße Verkehrsdrehscheibe bekommt? Wird der Hauptbahnhof so zu einem zukünftigen „Bahnhof des Jahres“?

Diese Fragen hat PRO BAHN in einer Pressemitteilung mit einem klaren „Nein“ beantwortet (siehe [http://www.pro-bahn.de/bayern/presse\\_show\\_bayern.php?id=820](http://www.pro-bahn.de/bayern/presse_show_bayern.php?id=820)). Ein Bahnhof des Jahres braucht mehr als optische Aufwertung und weitere Ladenlokale. Die Jury der Allianz pro Schiene betont jedes Jahr, dass der Nutzen für die Reisenden im Vordergrund steht. Eine Verbesserung der Verkehrsabläufe ist aber in den vorgelegten Plänen überhaupt nicht zu erkennen.

Um den fehlenden Fahrgastnutzen in die Planungen einzubringen, hat PRO BAHN Oberbayern eine alte Forderung wieder aufgegriffen: Bau einer zusätzlichen Bahnsteigverbindung am hinteren Hallenende. Um diese Forderung auch in der Politik zu verankern, wurde im Juli eine Online-Petition zum Hauptbahn-

hof gestartet: <http://www.pro-bahn.de/muenchen/petition>.

Eine zusätzliche Bahnsteigverbindung erfüllt gleich mehrere Ziele. Die Fahrgäste haben kürzere Wege beim Umsteigen und insbesondere die beiden Flügelbahnhöfe sind besser erreichbar. Aber nicht nur umsteigende Reisende sondern auch Pendler von und nach München profitieren. So befinden sich an den Flügelbahnhöfen wichtige Ausgänge in die Stadtteile nördlich und südlich des Hauptbahnhofs sowie sehr viele Fahrradstellplätze. Und was jedes Jahr um diese Zeit besonders wichtig wird: durch eine Bahnsteigverbindung, die den Holzkirchner Flügelbahnhof besser anschließt, können die Menschenströme Richtung Oktoberfest deutlich entzerrt werden.

München als „Bahnhof des Jahres“ ohne solch eine Bahnsteigverbindung kann man sich als Fahrgast, der den Bahnhof kennt, kaum vorstellen. Darum gilt es jetzt die Zeit zu nutzen, bis die Petition ausläuft. Wer noch nicht unterzeichnet hat, sollte das schnellstens nachholen. Und wenn man Leute aus dem persönlichen Umfeld auf <http://www.pro-bahn.de/muenchen/petition> hinweist, werden sich bestimmt etliche finden, die sich auch schon über die langen Wege im Hauptbahnhof geärgert haben und deshalb gerne unterschreiben.

Neben der Funktion als Verkehrsstation ist der Hauptbahnhof eine wichtige Visitenkarte für die Stadt München. Auch unter diesem Blickwinkel reicht eine optische Verschönerung nicht aus – die Nutzbarkeit des Bahnhofs muss verbessert werden. Mit einer Unterschrift tut man daher etwas für die Bahnreisenden, aber auch etwas dafür, dass die Besucher der Stadt einen besseren ersten Eindruck von München bekommen.

Edmund Lauterbach

## **Planungsalternativen für den Bahnhof Feldolling**

Mitte der 1990er Jahre war von der bayrischen Staatsregierung der Ausbau der Mangfalltal-Bahn zu einer Pilotstrecke beschlossen worden (leider ist es bei dieser Pilotstrecke geblieben). Die PRO BAHN-Kreisgruppe Rosenheim hatte sich schon 1990 für einen Ausbau der Strecke stark gemacht und diesen seither immer wieder eingefordert. In der Folge wurden unter anderem vier neue Haltepunkte definiert, darunter der in Feldolling. Zwei davon wurden inzwischen realisiert (2009 Kurpark Bad Aibling und 2014 Hinrichsseggen), die beiden restlichen sollen bis 2017 fertig gestellt werden.

DB Station&Service AG (jetzt „Netze“) übermittelte der Gemeinde Feldkirchen-Westerham Pläne für die vier möglichen Standorte des Haltepunktes Feldolling (siehe Karte) zusammen mit einer Bewertungstabelle, in der diese Varianten hinsichtlich Aufwand und Nutzen beurteilt werden. Bei dieser Bewertung wurde die Variante NW als die günstigste ermittelt (was sie von den Baukosten her auch

ist). Für die Fahrgäste wäre aber die ortsnahere Variante NO sinnvoller gewesen; die DB sah aber gerade beim Fahrgastnutzen (Zugang) keinen Unterschied. Die beiden südlichen Versionen kamen aus verschiedenen Gründen nicht in die engere Wahl. Für den nordöstlichen Standort war schon vor Jahren ein erster Bauplan erstellt worden, der aber nicht zur Ausführung kam.



*Mögliche Standorte für den Haltepunkt Feldolling (Luftbild: Google Earth)*

Der Ortsrat von Feldolling war von Anfang in das Verfahren mit eingeschaltet. In einem Ortstermin entschieden sich die dortigen Bürger für die nordwestliche Variante, trotz der schlechteren Erreichbarkeit. Der wichtigste Beweggrund war die Vermeidung des ortsnahen Standortes NO. Für diesen befürchtete man Beeinträchtigungen durch Lärm und Bahnsteigbeleuchtung. Thematisiert wurde auch der unerträgliche optische Eindruck des hoch über dem Dorf stehenden Zuges und dass man vom Zug aus einigen Anwohnern ins Fenster sehen könnte.

Für den Gemeinderat war letztlich der Bürgerwille maßgeblich und man entschied sich für die nordwestliche Variante. Für das Problem der Straßenüberquerung fand man die Lösung, dass die Fahrgäste eine weiter nördlich liegende Radwegbrücke (Umweg 140 m) benutzen sollen. Anstatt des bisher vorgesehenen P&R-Platzes (Areal im Besitz der Gemeinde) soll ein neuer Parkplatz nahe beim nordwestlichen Standort mit bequemem Zugang zum Bahnsteig errichtet werden.

Zu den Kosten: Der ungefähr vergleichbare HP Hinrichsseggen hat etwa 1 Mio Euro gekostet, wovon 70% die DB und 30% der Freistaat getragen hat. Zusätzlich hat die Gemeinde Bruckmühl für den Grunderwerb und die Errichtung von P&R-Plätzen sowie der Fahrradinstallanlage 0,4 Mio aufgewendet. Für Feldolling dürften die Baukosten ähnlich liegen. Der neue P&R-Platz wird wohl mit mindestens 0,2 Mio zu Buche schlagen.

Resumee: Beim Votum der Feldollinger Bürger ging es mehr um die Vermeidung des ortsnahen Standortes als um die optimale Lage des Bahnsteiges. Die

Bewertung durch DB StuS war hier nicht hilfreich; vermutlich hätten die Feldolinger aber auch bei einem anderen DB-Ergebnis nicht anders entschieden. Die Vorgehensweise der DB kann man unterschiedlich sehen: Einerseits wurde dem Bürgerwillen Rechnung getragen. Andererseits hat das Beispiel nicht zu einem aus Fahrgastsicht optimalen Ergebnis geführt.

Günther Polz

## **Eine Frankreich-Reise mit der Bahn**

In diesem Jahr bin ich in die französischen Alpen mit der Bahn gefahren, geneuer gesagt nach Sisteron. Die Hinfahrt wurde so durchgeführt, wie es sich die SNCF wünscht, und zwar über die französischen TGV-Rennstrecken über Paris.

Die Preise sind durchaus bezahlbar. Auf der Hinfahrt bin ich von Rüsselsheim (Hessen) nach Sisteron gefahren. Eine durchgehende Fahrkarte war nicht erhältlich, ein eventueller Anschlussverlust in Paris ist also wahrscheinlich Problem des Reisenden.

Die Fahrpreise sind wie folgt (es wurde vorgebucht und Bahncard 25 Rabatt in Anspruch genommen): Rüsselsheim–Paris 51,70 Euro und Paris–Sisteron 87,90 Euro. Dazu kommen noch 1,80 Euro für die U-Bahn in Paris, so dass man auf einen Gesamtpreis von 141,40 Euro kommt.

Die Reise verlief pünktlich ohne Höhepunkte. Nachteil der Verbindung war, dass ab Aix-en-Provence auf einen SNCF-Fernbus umgestiegen werden musste, die letzten 100 km waren also eine Busreise. Der TGV-Bahnhof Aix-en-Provence hat den Charme von Limburg-Süd, die Masse der aussteigenden Fahrgäste steigt in ihre Autos um, der Busbahnhof war schwierig zu finden, aber immerhin gab es eine durchgehende Zug-Bus Fahrkarte.

Die Rückreise erfolgte von Gap (F). Die SNCF empfiehlt hier folgende Verbindung: Gap (F) ab um 4.17 Uhr mit dem Bus, der Aix-en-Provence (TGV) um 7.00 Uhr erreicht. Dort geht es um 8.29 weiter, Ankunft in Frankfurt ist um 15.56 Uhr. Für diese Verbindung gibt es auch eine durchgehende Fahrkarte, die tagesabhängig berechnet wird (am 24.8.2015 war die Fahrkarte bei Vorbuchung am 21.8. für 112,90 Euro zu haben gewesen).

Der DB-Computer rechnet anders und empfiehlt folgende Verbindung: Gap (F) ab 5.23 Uhr, danach mit zweimaligen Umsteigen nach Lyon Part Dieu (Ankunft 9.45 Uhr), dort geht es 19 Minuten später weiter und Ankunft in Frankfurt ist ebenfalls um 15.56 Uhr.

Für diese Verbindung kann man leider keine durchgehende Fahrkarte erwerben, da der Übergang am ersten Umsteigepunkt Veynes-Devoluy nur 5 Minuten beträgt. Wahrscheinlich aus diesem Grunde verkauft die SNCF für diese Ver-

bindung keine durchgehende Fahrkarte. Das bedeutet also, dass der Fahrgast die Fahrkarte in Veynes-Devoluy stückeln muss. Somit trägt der Fahrgast bei dieser doch innerfranzösischen Verbindung das Risiko, in Veynes-Devoluy den Anschluss zu verpassen. Bei Anschlussversäumnis ist also die Fahrkarte für die vorgebuchten Anschlusszüge vermutlich wertlos oder wertgemindert.

Da sowohl die SNCF wie die DB nicht wünschen, dass eine dritte Bahngesellschaft mit verdient, wird folgende Verbindung nicht angeboten, die ich nach etwas längerem Suchen gefunden habe: Gap (F) ab 5.23 Uhr, danach mit zweimaligen Umsteigen nach Genf (Ankunft 10 Uhr). 10.18 Uhr geht es weiter, Frankfurt wird mit zweimaligem Umsteigen um 15.53 Uhr erreicht.

Sicherlich ist es nicht jedermanns Sache, fünfmal umzusteigen, wenn es auch eine alternative Verbindung mit nur einmaligem Umsteigen gibt. Aber eine Umsteigezeit von einer Stunde und 29 Minuten, die einer fast 3-stündigen Busfahrt folgt, ist nicht spritzig und der TGV-Bahnhof Aix-en-Provence liegt weitab der Stadt und versprüht wenig Charme.

Ich habe mich also für die Fahrt über Genf entschieden. Natürlich war ich nicht sicher, ob alle Anschlüsse erreicht würden, aber bis auf eine Verspätung von acht Minuten am Endbahnhof Frankfurt verlief die Reise plangemäß. Und die Reise über diese Strecke hatte Stil und Charme. Die schönste Strecke verlief von Veynes-Devoluy nach Grenoble durch eine atemberaubend schöne Alpenlandschaft, und an jedem Bahnhof fertigte ein Stationsvorsteher den Zug ab. Mit solchen Fahrten kann für das Zugfahren offensiv geworben werden, aber leider traut sich kaum jemand, das zu machen. Und was zusätzlich noch zu erwähnen ist, dass die Verbindung auch preislich und zeitlich mit der Reise mit Busabstecher nach Aix-en-Provence mithalten kann, nämlich 44,80 Euro für die Fahrt von Gap (F) nach Genf und 74,20 Euro für die Fahrt von Genf nach Frankfurt, insgesamt also 119,00 Euro (als ich gebucht habe, war die Fahrt durch die Schweiz ca. 15% günstiger).

Fazit: Es ist also durchaus möglich, ins Ausland mit der Bahn zu fahren, die Preise halten sich im Rahmen, doch es erfordert einen hohen Aufwand, die entsprechenden Verbindungen und ermäßigte Preise herauszusuchen.

Frank Lipke

---

**Schluss mit langen Wegen am Münchner Hauptbahnhof!**  
**PRO BAHN fordert eine zusätzliche Bahnsteigverbindung**

<http://www.pro-bahn.de/muenchen/petition>

**Ende der Zeichnungsfrist: 25. Oktober 2015!**

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

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

Jahresabonnement der gedruckten Version durch Überweisung von 13,20 Euro auf das Konto 37 20 730, Sparda Bank München, BLZ 700 905 00 (IBAN DE83 7009 0500 0003 7207 30, BIC GENODEF1S04). Internetversion für Mitglieder und Abonnenten der Papierversion 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.**

Sa. 03.10. und Sa. 10.10.: Schongau/Landsberg, Bahnhof; **Pendelfahrten mit VT98 auf der Fuchstalbahn**; Info: Initiative Fuchstalbahn, <http://neu2015.fuchstalbahn.com/aktuelle-termine/> und Tel.: 08243/993929.

Sa. 03.10., So. 04.10., So. 11.10., So 18.10 und So. 25.10.(Saisonende!); Bad Endorf (9:55, 11:55, 15:20 und 17:20 Uhr) / Obing (8:55, 10:55, 14:20 und 16:20 Uhr); **Touristikverkehr auf der Lokalbahn Endorf-Obing mit VT 26**; Info: <https://www.leo-online.org/>, Tel.: 0174/2898 903

Mo. 05.10. 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, H. Hofmann, 08651/762390, [info@verkehrsforum-bgl.de](mailto:info@verkehrsforum-bgl.de) und <http://www.verkehrsforum-bgl.de/aktuell.html>

Sa. 10.10. 10:30–17 Uhr; Grünwald, Derbolfinger Platz; **Jubiläumsfeier mit Bürgerfest und Trambahnkorso** „105 Jahre Tram nach Grünwald“; Info: <https://www.mvg.de/services/aktuelles/gruenwald-105.html>.

Sa. 10.10. und So. 11.10.; München-Pasing; **Jubiläumsfeier** „175 Jahre Bahnstrecke München–Augsburg“; Info: <http://www.muenchen-augsburg.de/>.

Mo. 02.11. 18:30 Uhr; Bad Reichenhall, „Avalon-Hotel“ Bahnhofsplatz 14; **Monatstreffen** des Verkehrsforums Berchtesgadener Land; Info: Siehe Termin am 05.10.

- **Wegen des sehr umfangreichen Programms können die Veranstaltungen zum 175-jährigen Streckenjubiläum München–Augsburg hier leider nur teilweise angegeben werden. Das vollständige Programm ist unter <http://www.muenchen-augsburg.de/> zu finden.**

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

Fr. 02.10. 19 Uhr; Geschäftsstelle; **Stadt- und Kreisgruppe München**

Mi. 07.10. 19 Uhr; Geschäftsstelle; **Aktiventreffen**

Do. 08.10. 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. 10.10. 10:15 Uhr; Nürnberg, Dörflerstr. 10; **Besichtigung** der Werkstatt Nürnberg der DB Regio Franken; 14:15 Uhr; Nürnberg, Kulturbrauerei Lederer, Sielstraße 12; **Mitgliederversammlung** von PRO BAHN Bayern; Info: Siehe Einladung und <http://www.pro-bahn.de/bayern/einladung.htm>.

Sa. 10.10., 17.10., 25.10. und 31.10., 12 Uhr; Wasserburg, „Schranne“, **Stammtisch** der PRO BAHN Ortsgruppe Wasserburg; Info: Rainer Kurzmeier ([rainer@blumen-kurzmeier.de](mailto:rainer@blumen-kurzmeier.de)), Bernd Meerstein ([bernd@meerstein.de](mailto:bernd@meerstein.de))

Mo. 12.10. **7:20 Uhr**; Kempten, Bahnhof; **PRO BAHN-Treff Schwaben: Exkursion** zur Stadtbahn Heilbronn und nach Karlsruhe; Info und Anmeldung: Christian Moritz, Tel. 151/15538019, [http://www.pro-bahn.de/bayern/index\\_termin.htm](http://www.pro-bahn.de/bayern/index_termin.htm) unter „Schwaben“.

Mo. 19.10. 19 Uhr; Wasserburg, Gaststätte „Paulanerstuben“, Marienplatz 9; **Vortrag und Diskussion** mit Burkhard Hüttl, MVG „Was ändert sich durch den MVV-Anschluss?“, Info: siehe Stammtischtermin am 10.10. und S. 2

Mi. 21.10. 19 Uhr; Geschäftsstelle; **Aktiventreffen**

So. 25.10. <http://www.pro-bahn.de/muenchen/petition>: **Letzer Tag!**

Mi. 28.10. ab 19:30 Uhr; München; Gaststätte Zwinger-eck; **Stammtisch**

Do. 29.10. 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](mailto:n.moy@bayern.pro-bahn.de))

Mi. 04.11. 19 Uhr; Geschäftsstelle; **Aktiventreffen**

Fr. 06.11. 19 Uhr; Geschäftsstelle; **Stadt- und Kreisgruppe München**

Sa. 07.11. 11 Uhr; München, Hofbräuhaus am Platzl, Münchner Zimmer; **Vortrag** von H. Seifert, Landratsamt Fürstenfeldbruck; 14 Uhr **Mitgliederversammlung** von PRO BAHN Oberbayern; Info: Siehe Einladung (wird Anfang Oktober an alle Mitglieder von PRO BAHN Oberbayern verschickt)

• Bitte Exkursion und Terminänderung beim PRO BAHN-Treff Schwaben beachten!

Termine anderer Veranstalter siehe vorherige Seite.