

PRO BAHN *Post*

Rundbrief von PRO BAHN Oberbayern Dezember 2005



Zug der NWB in Esens (Ostfriesl)

Foto: ELau

- 23. Horber Schienen-Tage 2005 2
- Die S-Bahn kommt – nach Geretsried 6
- Ostfriesland – mit Bahn und Bus 9

23. Horber Schienen-Tage 2005

Neue Wege auf alten Gleisen

Das bekannte Treffen der Schienenverkehrsexperten war dieses Mal besonders stark von der Praxis geprägt: Die beiden Exkursionen bestimmten einen wesentlichen Teil des Programms. Gerhard Schnaitmann von der Nahverkehrsgesellschaft Baden-Württemberg, bewährter Förderer und Reaktivierer im Auftrag seines Ministeriums, empfing schon am Mittwoch Nachmittag die ersten Gäste in Rottweil, von wo aus wir den Ast des Ringzuges bis Trossingen bereisten, die Stichstrecke zur Stadt mit historischen Elektrotriebwagen, und dort im Museum freundlich bewirtet wurden; dazu gab es wie immer sachkundige Erläuterungen. Zurück fuhren wir als Vergleich mit dem modernen Regio Shuttle des alltäglichen Betriebes.

Da schon in Trossingen ein wohlschmeckender Trollinger angeboten wurde und es im Triebwagen nach Horb ein süffiges naturtrübes Bier gab, waren die früh angereisten Gäste bereits in guter Tagungsstimmung, als wie immer Michael Theurer, Oberbürgermeister von Horb, einführende Worte sprach. Der restliche Abend brachte eine Übersicht hoffnungsvoller Nachrichten über gelungene Nahverkehrspraxis. Frank von Meissner berichtete als zuständiger Projektleiter der Hohenzollerischen Landesbahn vom Ringzug, der die Landkreise Rottweil, Tuttlingen und Schwarzwald-Baar bedient. Der mittlere Haltestellenabstand liegt bei 1,9 Kilometern. Mit Rücksicht auf die beteiligten Landkreise kommen drei Verbundtarife und für den kreisüberschreitenden Verkehr ein Kooperationsstarif bzw. der DB Tarif für die kreisüberschreitenden Verkehre zur Anwendung. Entgegen anfänglichen Befürchtungen kann man vor Ort offenbar recht gut mit diesen 5 Preissystemen umgehen: inzwischen nutzen über 10.000 Fahrgäste werktags das neue Angebot.

Die Stimmung war noch nicht getrübt von neuen Meldungen aus der Berliner Regierung, die einschneidende Kürzungen öffentlichen Geldes für den Nahverkehr ankündigt; manches hätte sich dann sicher anders angehört.

Der Donnerstag begann mit einem Block zum Thema „Stadtbahnen“: Mulhouse, das europäische Projekt LibeRTiN, ein Versuch, einheitliche Normen für Stadtbahnfahrzeuge im EU-Raum festzulegen. Zu der Frage: „Warum muss ein Stadtbahnfahrzeug in Oslo anders aussehen als in Nizza“ fragte sich mancher Tagungsteilnehmer aber wohl im Stillen, warum soll es denn unbedingt gleich aussehen? Immerhin sind Klima und Kultur ja zum Glück auch nicht gleich. Die Hybridvariante des Regio-Citadis von Alstom wurde vorgestellt und von Siemens das Combino-Problem erklärt und dazu, welche Abhilfe jetzt geschieht. Retten lässt sich das Baumuster nicht, aber für den Rest der vorgesehenen Lebensdauer immerhin ertüchtigen, in der Fachsprache „Betriebsfestigkeit“ statt

„Dauerfestigkeit“. Der spröde Aluminiumkasten verträgt die Belastung durch starke Kräfte nicht, wie sie aus der Fahrzeugkonfiguration aus Gelenkwägelchen mit starrem Fahrwerk und Sänften bei sehr langem Achsstand entstehen, und wir überraschten Zuhörer erfuhren, dass es vor der Markteinführung dieses Konzeptes nie Versuche oder Messfahrten gegeben hat, auch nicht bei anderen Anbietern.

Weiter ging es über Fahrzeuge: Vor der Einführung unseres Münchener U-Bahn-Zuges C erfuhren alle, was für ein toller Zug das doch sei, und die heikle Technik der Fahrgastsicherheit beim Ein- und Ausstieg kam zum ersten Mal ins Gespräch.

Der Nachmittag war zum Teil dem Güterverkehr gewidmet, außerdem ging es um Fahrscheine. Wie kommt man dazu, welche Erfahrungen hat man in Bremen mit der elektronischen Karte gemacht? Einwendungen zum Datenschutz in der Diskussion waren unvermeidlich, und am Ende blieb dazu nur die Antwort, dass dieses technische Zahlungsmittel ja nur freiwillig genutzt wird.

Bei den getrennten Sitzungen der Arbeitskreise war die Einstiegsicherheit dann auch der Hauptgegenstand der Gruppe „Fahrzeuge“ mit der Folgerung, eine technische Abfertigung (TAV) sei nur im Einzelfall der Betriebsbedingungen zu bewerten und dürfe die Aufmerksamkeit des Personals ergänzen, aber nicht ersetzen. Weiterhin traf man sich zu den Themen Güterverkehr, Fahrkartenerwerb und mit Einladung an die Horber Bevölkerung im Feuerwehrhaus, um über Verbände zu reden.

Am Freitag ging es zunächst um den Wettbewerb im Schienenverkehr und seine Verzerrungen und Einschränkungen, danach um Finanzierungsfragen: Controlling im Nahverkehr, Modelle privaten Kapitaleinsatzes in öffentlichen System wie bei der Londoner U-Bahn, bessere Effizienz der Investitionen (Bodack). Nach Fragen des Netzaufbaus und der Infrastruktur kamen dann Zukunftsperspektiven, Fragen wie Nachhaltigkeit und Daseinsvorsorge auch im Fernverkehr. Zum Abschluss waren Erfolgsberichte von Wiederbelebung (Lametalbahn) und Reaktivierung (Vinschgauer Bahn in Südtirol) zu hören. Merkwürdig: Wo immer so etwas ernstlich versucht wird, kommt ein Erfolg dabei heraus. Was macht die DB falsch?

Und schließlich lagen die vorläufigen Ergebnisse eines begleitenden Projektes vor: „Die Eisenbahn in der Welt der Kinder“. Schon im Vorjahr hatte Werner Schreiner vom VRN, im ursprünglichen Beruf Lehrer, über ÖV und Schule referiert; dieser Frage wollten sich die 23. HST nun verstärkt annehmen. Eine kurze Befragung brachte den erschreckenden Tatbestand zutage, dass bestenfalls ein Viertel der anwesenden Teilnehmer unter vierzig Jahre alt war; wo bleibt der Nachwuchs? Jeder Teilnehmer hatte mit seinen Tagungsunterlagen einen Fragebogen bekommen, den er bis Freitag mittags zurückgegeben sollte. Darin war nach den Erfahrungen mit der Eisenbahn in der Kindheit gefragt und nach Vorschlägen, den Schienenverkehr als Erwachsener weiterzuvermitteln.

Die Auswertung der Fragebögen zeigte deutlich: Die Teilnehmer an den Horber Schienen-Tagen sind nicht repräsentativ für die Bevölkerung. Die große Mehrheit ist mit der Eisenbahn aufgewachsen, regelmäßig damit gereist und wurde durch geeignete Mittel herangeführt. Das zeigt, wie wichtig es ist, schon die Kinder mit der Bahn vertraut zu machen, wenn sie im Bewusstsein der Bevölkerung erhalten bleiben soll.

Die Beteiligung der Tagungsbesucher war bemerkenswert, der Rücklauf mit 76 Fragebögen beträchtlich und erfreulich. Das Thema scheint wichtig zu sein. Auf jeden Fall wird es auf künftigen Schienen-Tagen fortgesetzt werden.

Der Journalist Bernhard Greger aus München ergänzte den Bericht mit einer Reportage für das Rundfunkprogramm des Bayerischen Rundfunks, die er an der Horber Grundschule aufnahm. Die befragten Kinder zeigten sich erfreulich aufgeschlossen, fuhren lieber Zug, wenn sie die Wahl hatten, aber im Zweifel waren sie mit den Eltern im Auto unterwegs und im Urlaub mit dem Flugzeug. Auch die Lehrerin erklärte sich schienenfreundlich. Nun ja, der Standort Horb verpflichtet.

Die Firma Playmobil, die ein ansprechendes, wirklichkeitsnahes Eisenbahn-Spielprogramm neu auf den Markt gebracht hat, beteiligte sich mit einem großzügigen Paket einiger Bahnarbeiter-Figürchen und sogar einer vollständigen Grundgarnitur, die von der Tagungsleitung an Teilnehmer mit Kindern verlost wurden.

Am Samstag ging es bei der traditionellen Politikerrunde teilweise ziemlich lebhaft zu; immerhin fand aber Frau Heiderose Berroth, Landtagsabgeordnete (Baden-Württemberg) für die FDP, im Landtag sei es manchmal noch chaotischer. Außer ihr nahmen ihr Parlamentskollege Winfried Scheuermann (CDU) und Winfried Herrmann, im Bundestag für die Grünen/Bündnis 90, teil. Immer noch beliebter Zankpunkt war „Stuttgart 21“, was Frau Berroth veranlasste, uns als Kritiker des Projektes sentimentaler Eisenbahnromantik zu verdächtigen, außerdem der Börsengang der Bahn. Er war auf dem Podium nicht grundsätzlich umstritten, sehr wohl aber im Plenum, wo man auf britische Verhältnisse hinwies: Am Ende könnten Bundeszuschüsse zur Wahrung der Dividende teurer werden als eine Bahn ohne privates Investitionskapital.

Die zweite Exkursion fing am Mittag fast etwas überstürzt an, wieder unter der vielgerühmten Leitung von Herrn Schnaitmann. Warum wir bis Freudenstadt mit dem Bus fahren mussten, erklärte er mit einer heute selten gewordenen Umsicht: Die Verbindungsstrecke von Eutingen aus war frisch saniert und erst so kurzfristig fertiggestellt worden, dass man bei den Vorbereitungen nicht sicher war, mit allem fertig zu sein. Der Vorteil ist: Da bleibt weiteres Programm für künftige Exkursionen. Demnächst werden Karlsruher Stadtbahnen planmäßig bis Horb fahren.

Nach einem Buffet am Bahnsteig in Freudenstadt-Stadt bereisten wir die Murgtalbahn. Nach dem Bezug der Quartiere in Karlsruhe, wahlweise im Hotel oder in der

Jugendherberge, gab es einen Vortrag im Panoramasaal des Betriebshofs der Karlsruher Verkehrsbetriebe, in denen der Gastgeber Dr. Dieter Ludwig seine Erfolgsgeschichte mit einigem Humor nochmals darstellte.

Wurden bei der Bundesbahn immer Züge und Fahrgäste „eingespart“, um das Defizit zu senken, so stiegen hier umgekehrt durch massive Angebotsausweitung die Fahrgastzahlen und damit auch die Kostendeckung. Die Stadtbahn ist ein regional nicht mehr wegzudenkender Wirtschaftsfaktor, was Einwohnerzahlen und Arbeitsplätze eindrucksvoll belegen. Während bei den „Zwangskunden“ kein Zuwachs zu erwarten ist, u.a. durch tendenziell sinkende Schülerzahlen, ist der Markt der „Wahlfreien“, die alternativ ein Auto zur Verfügung haben, noch lange nicht ausgeschöpft. Allerdings ist ein attraktiver Schienenverkehr dazu unabdingbare Voraussetzung: Der Anteil der wahlfreien liegt in der Stadtbahn bei 40% und mehr, in den Bussen dagegen nur bei etwa 5%.

Da Dr. Ludwig 2006 in den Ruhestand gehen wird, musste er überrascht einigen Ehrungen für sein Lebenswerk durch die Verbände entgegennehmen, die auf den HST vertreten waren. Alle hoffen natürlich, dass er ehrenamtlich der verkehrspolitischen Szene noch lange erhalten bleibt.

Das Abendessen in der Kantine schloss das amtliche Programm ab, natürlich nicht ohne Hinweise im Privatzug zurück zu den Quartieren, wo es sich im Karlsruher Nachtleben noch auszugehen lohnt.

Die weitere Bereisung am Sonntag war so dicht gepackt, dass sie nicht einmal Zeit ließ, sich unterwegs zu verköstigen; der genaue Fahrplan galt als strenges Betriebsgeheimnis: eine Fahrt nach Leopoldshafen, dann zum Endpunkt einer Stadtstraßenbahnstrecke in Durlach, schließlich bis Heilbronn. Der Chef selbst, Herr Ludwig am Fahrhebel bewies einen äußerst sportlichen Fahrstil und verkehrte dermaßen pünktlich auf den Zeigersprung, dass mehre Teilnehmer an Bahnsteigen zurückblieben und mit Planzügen dem Rückweg des Sonderzuges entgegenreisen mussten. In Heilbronn-Pföhlpark am Ende der innerstädtischen Strecke waren wir neun Minuten vor Planzeit, so dass genug Zeit blieb, die künftige Anbindung an die DB-Strecke Richtung Öhringen zu besichtigen. Eine weitere Verlängerung bis Schwäbisch-Hall ist schon im Gespräch, Stuttgart dann weitgehend eingekreist, und Dr. Ludwig meinte, es könne Schwierigkeiten geben, sie zu unterscheiden, wenn sich irgendwann Stadtbahnfahrzeuge beider Städte im gleichen Gelb begegnen.

Wer Näheres wissen möchte, kann alles aus dem Tagungsband (einschließlich Ergänzungsband Anfang 2006) erfahren, erhältlich über: Tagungsbüro Horber Schienen-Tage, Postfach 240, 83089 Bad Endorf.

Michael Werner

Jahresversammlung von PRO BAHN Bayern und PRO BAHN Oberbayern

Die S-Bahn kommt – nach Geretsried!

Der Neubau von Schienenstrecken des Personennahverkehrs, die nicht der Anbindung eines Flughafens dienen, gehört zu den echten Raritäten in Deutschland. Dass solche Projekte vorankommen, bedarf es mehr als der Zustimmung einer Mehrheit. Die Begeisterung Einzelner ist meist die treibende Kraft, die der Umsetzung Schub verleiht. Bei Cornelia Irmer, Bürgermeisterin der Stadt Geretsried, ist die Begeisterung für die S-Bahn-Verlängerung der S7 von Wolfratshausen in die größte, aber noch nicht auf der Schiene erreichbare Stadt des Landkreises Bad Tölz-Wolfratshausen spürbar. Die Zuhörer der gemeinsamen bayerischen und oberbayerischen PRO BAHN-Jahresversammlung konnten sich davon am 5. November überzeugen. Doch auch Begeisterung allein genügt nicht: Gute Argumente und harte Fakten belegen die Notwendigkeit dieser gut neun Kilometer langen S-Bahn-Strecke. Mit 24.000 Einwohnern ist die Stadt im Isartal die größte im Oberland und die ausgeprägten Verkehrsströme aus und in Richtung München (allein 4000 bzw 5000 Pendler werktäglich) lassen die überfällige Schienenanbindung prinzipiell außer Frage stehen. Eine Befragung der örtlichen Betriebe und Unternehmen zeigte: Die Verkehrsanbindung über die Schiene gilt bei einer deutlichen Mehrheit der Befragten als bedeutendster Standortvorteil – weit wichtiger als geringe Steuerbelastung oder günstige Immobilienpreise. Kein Wunder also, dass sich Geretsried und seine Umgebung viele neue Impulse von der Bahnanbindung erwartet, insbesondere für den Arbeitsmarkt: Wenn von den Arbeitnehmern eine hohe Bereitschaft zur Mobilität erwartet wird, muss die öffentliche Hand auch die entsprechenden öffentlichen Verkehrsmittel anbieten, meint Cornelia Irmer. Dennoch gibt es auch Widerstände: Insgesamt vier Bürgerinitiativen haben sich mit der Trassenführung der Strecke auseinandergesetzt, keine davon aber hat die Notwendigkeit der S-Bahn-Verlängerung an sich in Frage gestellt. Umstritten aus Gründen des Naturschutzes, jedoch für die Wirtschaftlichkeit und Auslastung der Strecke grundlegend notwendig ist die Führung der Strecke bis zum Endbahnhof Geretsried Süd. Die Strecke führt durch den Bannwald und endet in einem FFH-Gebiet mit wertvollen „Buckelwiesen“. In vielen Einzelgesprächen und in einer großen Bürgerversammlung wurden alle Vorschläge und Einwände gehört und diskutiert. In der öffentlichen Diskussion zeichnete sich bald ab, dass eine überwältigende Mehrheit die Neubaustrecke befürwortet. Für eines der schwierigsten Probleme, nämlich die Tieferlegung der Sauerlacher Straße in Wolfratshausen, die derzeit noch die Gleise südlich des Bahnhofs ebenerdig kreuzt, hat sich bislang erstaunlicherweise noch keine Initiative interessiert.

Letztlich gelang es Frau Irmer im Dezember 2004, im Stadtrat fast einstimmige Mehrheiten sowohl für die Trasse über Gelting wie auch für die Führung der Strecke bis Geretsried Süd zu gewinnen. Die Kommunalpolitik hat damit den Weg für die Schiene frei gemacht.

Frank Kutzner von der Bayerischen Eisenbahngesellschaft erläuterte den Zuhörern die verkehrliche und betriebliche Planung der Strecke. Die gewählte Trasse über Gelting wird 9,5 km lang sein und zwischen den Stationen Wolfratshausen und Geretsried Süd die Haltepunkte Gelting und Geretsried Mitte aufweisen. Die Strecke wird bis auf eine Zweispurinsel von 3,7 Kilometer Länge eingleisig ausgeführt werden. Die Kosten belaufen sich auf 78 Mio Euro, der Nutzen-Kosten-Indikator dieser Trasse hat den erstaunlich hohen Wert von 1,30 und ist damit förderungsfähig. Da der heutige Busverkehr trotz dichten Fahrplans nur 8 Prozent des Verkehrsaufkommens zwischen Geretsried und Wolfratshausen aufnimmt, rechnet die BEG mit einem entsprechend hohen Fahrgastzuwachs bei der S-Bahn und zusätzlichen Kunden für den ÖV. Die Endstation wird ganz entgegen heutiger Gepflogenheiten zwei Bahnsteigkanten und zusätzliche Abstellgleise aufweisen, so dass ein recht flexibler Betrieb möglich sein wird.

Die zeitliche Planung sieht zur Zeit so aus: Raumordnungsverfahren und Nutzen-Kosten-Untersuchung sind abgeschlossen, bis Ende 2006 soll nun die Ausführungsplanung durchgeführt sein, die DB muss eine Wirtschaftlichkeitsrechnung aufstellen und einen Bau- und Finanzierungsvertrag abschließen. Wenn das anschließende Planfeststellungsverfahren bis Ende 2007 in „trockenen Tüchern“ ist, könnten Gleise und Bahnhöfe bis Ende 2009 fertiggestellt sein.

Geretsried

... die S-Bahn kommt!

Kommentar:

Aus Sicht von PRO BAHN Oberbayern ist es erfreulich, dass das Projekt der S-Bahn-Verlängerung nach Geretsried so weit gediehen ist. Haben sich doch unsere Mitglieder Alexander Titze und Oliver Strellwag schon vor Jahren für die Freihaltung der Trasse eingesetzt und die Diskussion um die Bahnverlängerung erst in Gang gebracht. Die nächsten Projektschritte halten aber noch einiges an Hürden und Problemen bereit: Vor allem die

Bau- und Finanzierungsvereinbarung mit DB Netz könnte ein nervenaufreibendes und langwieriges Verfahren werden: Erfahrungsgemäß wird die Wirtschaftlichkeitsrechnung der DB nicht allzu optimistisch ausfallen, so dass die DB kaum Eigenmittel für das Projekt einsetzen wird. Die öffentlichen Mittel wiederum sind – ganz abgesehen der aktuellen Diskussion um leere Kassen – durch Großprojekte wie den zweiten Stammstreckentunnel weitgehend gebunden, so dass „Kleinprojekte“ einfach unter den Tisch fallen könnten. So wird hier eine Hürde entstehen, die die zu erwartenden Einsprüche und Klagen des Planfeststellungsverfahrens bei weitem übertreffen kann. Geretsried wird damit auch zum Prüfstein werden, ob in unserem Land dank Börsenbahn noch eine zukunftsfähige Standortpolitik betrieben wird und Konzepte für die Infrastruktur umgesetzt werden können. Die Botschaft von Cornelia Irmer ist deutlich: Die Eisenbahn ist kein luxuriöses Prestigeobjekt, das man sich nach Beliebigkeit leistet, wenn gerade mal Geld übrig ist. Der Schienenverkehr ist ein lebensnotwendiger Standortvorteil für eine wirtschaftlich starke und lebenswerte Region. Setzen wir uns dafür ein, dass diese Botschaft bei den Entscheidern ankommt.

Norbert Moy

WICHTIGE MITTEILUNG

Liebe Leser,

leider war die Schatzmeisterin etwas zu optimistisch: Nach längerem Kampf mit der Bankensoftware habe ich entnervt aufgegeben. Ich bin zwar von Beruf her den Umgang mit undurchsichtigen Programmen gewohnt, aber was zuviel ist, ist zuviel! Bei der Sparda Bank hatte man mir zudem bereits im Vorfeld mitgeteilt, dass der Lastschrifteinzug im Prinzip nicht unterstützt werde.

Deshalb kann ich leider die Kosten für die PBP-Abos nicht mehr per Lastschrift einziehen und bitte auch die Abonnenten mit Lastschrifteinzugserlaubnis die 12 Euro für das Abo 2006 auf das Konto 1037 20 730 bei der Sparda Bank München (BLZ 700 905 00) zu überweisen. Es tut mir leid, dass wir diesen Service nicht mehr anbieten können.

Abbuchungsaufträge für den Mitgliedsbeitrag sind davon **nicht** betroffen.

Renate Forkel (Schatzmeisterin)

PS: Auch alle anderen Abonnenten, die noch nicht bezahlt haben: Bitte Überweisung nicht vergessen. Vielen Dank

Hinweis auf einen etwas anderen Reisebericht

Ostfriesland – mit Bahn und Bus?

Was macht man in einem Sommer, für den man keinen größeren Urlaub eingeplant hat, aber mit einem glücklich erworbenen „Lidl-Ticket“ doch ein paar Tage verreisen möchte? Man kann beispielsweise nach weißen Flecken auf der persönlichen Deutschlandkarte Ausschau halten und sich daraufhin für eine Bahnreise nach Ostfriesland entscheiden.

Ostfriesland mit öffentlichen Verkehrsmitteln – geht das überhaupt? Die Hin- und Rückreise mit der Bahn erwies sich auch angesichts eines Zwischenstopps im Rheinland nicht als Problem. Was ist aber mit der Mobilität vor Ort? Der Sommer zeigte sich zunächst mal von einer Seite, die es erforderte, dass man außer Strandaufenthalten und Fahrradtouren auch ein paar Ausflüge einplante. Angesichts der Tatsache, dass man dafür überwiegend auf Buslinien angewiesen ist, kamen doch ein paar Zweifel auf.

Nachdem ich ein paar Informationen aus dem Internet und via E-Mail besorgt habe, entschied ich, dass es machbar sein sollte. Ein bisschen Busfahren und ein oder zwei Ausflüge per Bahn wurden als potentielle Programmpunkte vorgemerkt. Und ein Ausflug auf eine ostfriesische Insel mit Inselbahn-Betrieb war fast schon selbstverständlich.

Ende August ging es also los – eine knappe Woche Ostfriesland. Das Wetter war deutlich besser als befürchtet. Und die Mobilität mit Öffentlichem Nahverkehr funktionierte auch irgendwie. Weil es da aber doch ein paar kleine Tücken gab, in die der gewöhnliche Urlauber hineinstolpern kann, war es manchmal auch etwas abenteuerlich. In erster Linie wegen dieser ÖV-Abenteuer fühlte ich mich motiviert, einen „Reisebericht mit besonderer Berücksichtigung der Nutzung öffentlicher Verkehrsmittel“ zu verfassen. Er wurde leider so umfangreich, dass er an dieser Stelle nicht veröffentlicht werden kann. Nachzulesen ist er aber im Internet – <http://home.arcor.de/souvenirs/esens/>.

Edmund Lauterbach



Inselbahn auf Langeoog

Foto: ELau

Glossen

Umzug

Nachdem sich der DB-Fernverkehr von der traditionellen Stadtbahnstrecke in Berlin in erheblichem Umfang verabschieden will, soll nun als nächster Paukenschlag der Umzug der Unternehmensleitung nach Hamburg folgen, weil dort Hafen und Hochbahn als Filetstücke für Beteiligungen winken. Sind erst einmal die Verkehrsdurchführungsverträge unter Dach und Fach, sorgt man für Überraschungen. Für den Fall weiterer derartiger Umzüge wäre es vielleicht ganz praktisch, die Konzernleitung in einem oder mehreren Sonderzügen unterzubringen. Statt umständlich die Umzugskisten zu packen kann man auf der richtigen Schiene jederzeit flexibler auf Märkte reagieren und einfach dorthin fahren, wo es die lukrativen Geschäfte erfordern. Doch halt: Kann man auch sicher sein, dass die erforderlichen Gleisanlagen dafür noch vorhanden und die betreffenden Grundstücke noch nicht zugunsten der Börsenfähigkeit verhökert sind? So einfach ist es in einem integrierten Konzern also auch nicht. Schade: Nachdem die Bahn in der Region an allen Ecken und Enden Kosten zu sparen sucht, hätten wir natürlich erwartet, dass die Konzernleitung mit gutem Beispiel vorangeht bzw. -fährt.

Thomas Kauderer

Kundentransformation

Wahrscheinlich, weil es nie so recht gelang, die Fahrkartenschalter im Reisezentrum des Münchner Hauptbahnhofs auszulasten, und weil sich das Schalterpersonal zu häufig langweilte, hat die Deutsche Bahn AG einige dieser Schalter demontiert. Statt dessen stehen dort seit Ende Oktober noch ein paar Automaten mehr. Die Wahl des Automatenstandorts ist folgerichtig, weil es in dem überdimensionierten Raum des Reisezentrums zuviel ungenutzten Platz gab und der Rest des Hauptbahnhofs nun wirklich keine Aufstellmöglichkeiten für zusätzliche Fahrscheinautomaten bietet. Klar ist auch, dass man die freien Flächen in der Haupthalle für wichtige Dinge wie Autoverlosungen und Fischbuden nutzen muss. Der Deutschen Bahn AG kann man zu dieser konsequenten Entwicklung im Zuge der Transformation des Münchner Hauptbahnhofs und des DB-Konzerns im ganzen nur gratulieren.

Doch halt – was ist mit den Kunden? Sind diejenigen, die die Erlebniswelt Reisezentrum dem Abenteuer Automaten vorziehen, unwissende Ignoranten, die nicht erkannt haben, wie es das Selbstbewusstsein als eigenverantwortlicher Reisender stärkt, wenn man sich den Weg durch das Automatenmenü gebahnt hat und anschließend den Lohn der eigenen Arbeit in Form des Fahrscheins in der Hand hält? Hat die DB bisher einfach die falschen Kunden? Haben wir also das Projekt unterschätzt und in Wirklichkeit findet hier eine Transformation von Mitgliedern des schalteraffinen Kundensegments zum Selbstbestätigung suchenden Selbstbediener statt? Alle Achtung – die Deutsche Bahn hat

sich Großes vorgenommen. Eleganterweise geht damit das Recht, Fehler zu machen, ebenfalls vom DB-Mitarbeiter auf den Kunden über, was doch eine sehr zufriedenstellende Lösung eines oftmals beklagten Problems ist.

Edmund Lauterbach

Samstag, 28. Januar 2006

Exkursion an Isar und Amper: von Bruckberg nach Moosburg

Unser Wanderweg führt durch die Bruckberger Au zur Isar, dann an ihr entlang zur Ampermündung und durch Volkmannsdorf zum Schloß Isareck. Weiter geht es über den Salzberg und Dürnseiboldsdorf nach Mauern. Hier ist Mittagseinkehr. Danach kommen wir über Scheckenhofen, Anzkofen und Feldkirchen nach Moosburg.

Gehzeit: ca. 5 Stunden

Treff: München Hauptbahnhof bis 7.50 Uhr am Abfahrtsbahnsteig

Abfahrt: um 8.05 Uhr Richtung Plattling bis Bruckberg

Führungsgebühr für PRO BAHN-Mitglieder € 3.–, für Gäste € 6.–

Fahrpreis anteilig Bayernticket

Führung: Eugen Reißing

Veranstalter: Bund Naturschutz

Impressum:

PRO BAHN-Post – Rundbrief von PRO BAHN Oberbayern e.V.

PRO BAHN Oberbayern e.V., Schwanthalerstraße 74, 80336 München, Tel. 089/53 00 31, Fax 089/53 75 66

PRO BAHN-Post-Redaktion: Dr. Michael Werner, Straßbergerstraße 28, 80809 München, Tel. 089/351 95 10

Mail: pbp-redaktion@muenchen.pro-bahn.de

PRO BAHN-Post Termine: Thomas Bedacht, Nebelhornstraße 38, 80686 München, Tel. 089/502 98 31

Mail: pbp-termine@muenchen.pro-bahn.de

Eigendruck im Selbstverlag; Nachdruck mit Quellenangabe erwünscht, Belegexemplar erbeten.

Beiträge, die mit vollem Namen des Verfassers gekennzeichnet sind, geben nicht unbedingt die Meinung der Redaktion bzw. des Verbandes wieder.

Bezug der PRO BAHN-Post von Januar bis Dezember 2006 (monatlich) durch Überweisung von € 12.– auf Konto 1037 20 730, Sparda Bank München (BLZ 700 905 00). Bitte unbedingt vollständige Adresse im Feld „Verwendungszweck“ eintragen oder gesondert dem Herausgeber mitteilen.

Spenden für PRO BAHN Oberbayern bitte auf Konto 37 20 730, Sparda Bank München (BLZ 700 905 00)

Die PRO BAHN-Post 1/06 erscheint am 28.12.2005, Redaktionsschluss ist der 17.12.2005.

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

Termine

Die **PRO BAHN-Geschäftsstelle** befindet sich in der Schwanthalerstr. 74, 80336 München, Telefon: 089/53 00 31, Telefax: 089/53 75 66 (U 4/5 Theresienwiese; Tram 18, (N) 19 Hermann-Lingg-Str. oder 10 Min. Fußweg vom Hbf).

Stammtisch in München: Jeden letzten Mittwoch im Monat ab 19 Uhr im „Zwingereck“, Rumfordstraße 35, 80331 München, (S Isartor, Tram 17, 18 Reichenbachplatz)

PRO BAHN-Veranstaltungen

Fr. 02.12. 19 Uhr; Geschäftsstelle; **Stadt- und Kreisgruppe München**

Mi. 07.12. 19 Uhr; Geschäftsstelle; **Aktiventreffen**

Do. 08.12. 19 Uhr, Rosenheim, Bahnhofsgaststätte; **Stammtisch der Stadt- und Kreisgruppe Rosenheim**; Info: Wolfgang Günther (080 62/40 27), Günter Polz 080 63/79 28)

Fr. 16.12. 17.45 Uhr, Eichstätt, Café „Paradeis“, Am Marktplatz 9; **Stammtisch der Kreisgruppe Eichstätt**; Info: Rhaban Lammeyer (Tel.+ Fax: 084 21/38 69, e-mail: lammeyer@web.de)

Mo. 19.12. 19.30 Uhr; Augsburg, Zeughaus, Zeugplatz 4 (Remshartzimmer, Raum 113); PRO BAHN Treff Augsburg und Schwaben; Nikolaus Schönherr: **Die Wangerooger Inselbahn – Ein Kuriosum auf Schienen**; Info: W. Karg: (082 51/ 538 87, e-mail: w.karg@bayern.pro-bahn.de)

Mi. 21.12. 19 Uhr; Geschäftsstelle; **Aktiventreffen**

Mi. 28.12. ab 19 Uhr; **Stammtisch** im „Zwingereck“

Do. 29.12. 19 Uhr; Weilheim, GH „Holzwurm“, Münchner Str. 36; **Stammtisch der Kreisgruppe Weilheim-Schongau**; Info: Norbert Moy (08 81/63 81 31)

Mi. 04.01. 19 Uhr; Geschäftsstelle; **Aktiventreffen**

Fr. 13.01. 19 Uhr; Geschäftsstelle; **Stadt- und Kreisgruppe München**

Termine anderer Veranstalter

Do 01.12. 18 Uhr, Salzburg, Bahnhofsgaststätte „Quo Vadis, Marmorsaal“, **„Sendung Stille Nacht – Heilige Nacht auf der Salzburger Lokalbahn“**, Hagen von Ortloff präsentiert Europas beliebteste Eisenbahn-Fernsehsendung „Eisenbahnromantik als medialer Türöffner“.

Fr 02.12. 14.30 Uhr, Salzburg Hbf. Gleis 24, **Steilstreckenfahrt nach Berchtesgaden**, Anmeldung erforderlich, E-Mail office@regionale-schienen.at oder mr.behringer@t-online.de, Info: Mag. Haibach (00 43/664/426 96 07) oder Behringer (086 54/508 04).

Sa. 10.12. 11 - 16 Uhr, **Bahnhofsfest in Dachau**.

Sa. 17.12. Treff 07.50 Uhr; München Hbf, Gleis 25, Zug Richtung Plattling (08.05 Uhr) bis Landshut, dort Umsteigen Richtung Mühldorf bis Landshut Süd; **Exkursion von Landshuts südlichen Anhöhen zur Isar und nach Moosburg**; Info: Eugen Reißing 089/700 46 08)

Mi. 14.12. 19 Uhr; Einsteinstraße 148, Herr Rath: **Dia-Vortrag: Besondere Züge und Sonderzüge auf heimischen Strecken**; Info: Otto Morneburg (089/90 46 92 45)