

PRO BAHN Post

Rundbrief von PRO BAHN Oberbayern Februar 2006



Leichter Planungsfehler

- Neuer S-Bahn-Tunnel I/II 2/4
- DB auf Einkaufstour 6
- Koffer auf den Knien 8
- Buchempfehlung: Eisenbahnatlas Österreich 9

Neuer S-Bahn-Tunnel, Meinung I In die Röhre geschaut?

Zu Anfang dieses Jahres hängen nun auch die Pläne für den westlichen Teil des neuen S-Bahn-Tunnels im Stadtmuseum aus, noch bis zum 9. Februar; die Einwendungsfrist zum Planfeststellungsverfahren, falls jemand sich äußern möchte, endet am 23. Februar. Der erste Eindruck ist ein Schnittmusterbogen roter Linien auf schwarzer Vorlage und für Bau-Laien schwer zu verstehen, Einarbeitung verlangt Zeit. Da war es gut, als am 13. Januar die Stadt- und Kreisgruppe sich zur Besichtigung traf, dass ein paar Teilnehmer schon vorstudiert hatten. Aus diesen Eindrücken ein paar wunderliche Einzelheiten:

Als Kernstück des S-Bahn-Haltepunktes Hauptbahnhof ist der „Nukleus“ gedacht, von Kritikern (in der Süddeutschen Zeitung) auch schon als „Krater“ bezeichnet, bis hinunter in mehr als 40 m Tiefe. Er soll ein Treppenhaus monumentaler Ausmaße mit einen Zickzack aus Rolltreppen werden, ähnlich wie im benachbarten Hertie-Kaufhaus, aber um einiges größer. Trotzdem kann man aber vom neuen Tunnel nicht auf geradem Weg in die U1/2 umsteigen; man muss erst einmal nach oben, dann wieder hinunter. Wird irgend ein Fahrgast, der hier wechseln will, das mehr als einmal tun?

Der am weitesten östlich gelegene Ausgang der neuen Anlagen kommt auf der Höhe des Pini-Hauses, knapp vor der Rolltreppe ins Stachus-Untergeschoss an die Oberfläche. Das heißt, die Fahrgäste werden in den Regen und auf einen senkrechten Umweg geschickt. Schon möglich, dass hier bereits unterirdische Einrichtungen im Weg sind. Sie müsste man unterfahren oder sich mit den Eigentümern über eine Umsiedlung einigen; beides wäre teurer. Lieber spart man an den Kunden und lässt sie nass werden . . .

Ist eine ungefähr 70 m lange Rampe mit erlaubten 6 % Steigung wirklich noch behindertenfreundlich? Man braucht viel Kondition für diese Strecke mit dem Rollstuhl, wenn man vom neuen Tunnel zur U4/5 will, und nicht jeder ist Marathonfahrer. Eine Verbindung mit Aufzügen wird es nicht geben.

Diese Entwürfe haben sofort neuen Widerspruch ausgelöst; in der Presse (Süddeutsche) erschienen sehr kritische Beurteilungen, aber nicht nur zu den neuen Einzelheiten, sondern auch wieder zum Konzept insgesamt. Schnell war die patzige und sachlich äußerst flachgründige Antwort von DB und Freistaat im „Merkur“ zu lesen: Die Süd-strecke sei schon lange tot, im übrigen brauchen wir die zweite Stammstrecke, und alle, die dagegen sprechen, sind nur Nörgler. Denn „jeder habe etwas vom neuen Tunnel“.

Man kennt diesen rhetorischen Kniff ja schon lange: Wo die Frage lautet „wie“, lenkt man ab auf die Frage „ob“. Richtiggestellt: Auch die Kritiker des neuen Tunnels bestrei-

ten nicht, dass wir eine weitere Stammstrecke brauchen. Sie sagen nur: nicht so. Aber darauf lässt sich die Antwort trickreich umgehen.

Die Südumfahrung berühre die Innenstadt nicht, sagen die Tunnelfreunde; da verwundert es, dass die Züge auf der neuen Strecke dort fast nirgends halten sollen. Immerhin kreuzt die Südrunde sämtliche U-Bahn-Linien nahe beim Zentrum und stellt den Anschluss sicher, was der neue Tunnel nach der vorgelegten Planung nicht leisten soll. Und wer behauptet, sämtliche Fahrgäste der S-Bahn wollten immer nur ins Zentrum? Das ist die gleiche willkürliche Unterstellung wie die, alle Fluggäste, die den Transrapid benutzen sollen, wohnten am Hauptbahnhof oder kämen mit dem ICE dort an.

Umgekehrt gerechnet hätte die südliche Lösung sogar den zusätzlichen Vorteil, weitere Gebiete umsteigefrei zu erschließen, die bisher von der S-Bahn noch nicht bedient werden. Für den neuen Tunnel trifft das Gegenteil zu: Wenn, wie vorgesehen, nicht mehr alle Linien durch die alte Röhre fahren, sind zum Beispiel Isartor und Rosenheimer Platz auf manchen Verbindungen ohne Umsteigen gar nicht mehr zu erreichen.

Außerdem ist an der Oberfläche die nachträgliche Einrichtung zusätzlicher Haltestellen oder ihre Verlagerung wesentlich billiger als unter der Erde, weil sie bei weitem keine so grundlegenden Eingriffe verlangt. Man kann also noch etwas ändern; an einem verbauten Tunnel, den womöglich niemand benutzt, nachher nicht mehr.

Der neue Tunnel ist die Billiglösung um jeden Preis, Sparen, koste es, was es wolle. Mangel wird schöngerechnet. Damit die äußerst knappe positive Standardisierte Bewertung im Wettbewerb mit der Südstrecke überhaupt möglich war, hat man den Plan so ausgedünnt, dass kaum mehr ein Nutzwert bleibt. Ehrlich verglichen wäre klar: Ein wirklich hilfreicher Tunnel, überall schnell zugängliche Umsteigebeziehungen und ein ausreichendes Angebot an Zwischenhalten, zum Beispiel dringend am Max-Weber-Platz, wäre sehr viel teurer geworden und damit gegenüber der Südumfahrung nicht mehr konkurrenzfähig. Die kaum zumutbare Tiefenlage lässt sich allemal nicht ändern; Münchens Untergrund ist verbaut und bietet keinen Platz mehr. Dieser Nachteil des neuen Tunnels bleibt auf alle Fälle und entwertet seinen Nutzen. Niemand wird freiwillig minutenlang in die Tiefe reisen, wenn er weiter oben eine Alternative bequem erreicht.

Die Südrunde sei tot; natürlich, weil die Politik sie getötet hat. Das ist kein Naturgesetz. Den Ärger werden wir aber nicht nur mit einer langjährigen Baustelle mitten in der Stadt haben, sondern später mit einer Röhre, in der fast leere S-Bahn-Züge fahren, die keiner will und niemand brauchen kann. Was bleibt, ist dann nur noch die Ausweichstrecke bei Betriebsstörungen des alten Stammtunnels, für jeden Fahrgast, der darauf angewiesen ist, eine Strafe. Ist es wirklich sinnvoll, nur dafür Milliarden zu vergraben?

Michael Werner

Neuer S-Bahn-Tunnel, Meinung II

Wenig überzeugende Sachzwänge

Greifen wir ein wenig in die Münchner Verkehrsgeschichte zurück, so hat bereits vor über 30 Jahren, also lange bevor es PRO BAHN und etliche andere Initiativen gab, das Münchner Forum auf die sich möglicherweise abzeichnende Notwendigkeit einer zweiten S-Bahn-Stammstrecke hingewiesen und vorgeschlagen zu ihren Gunsten auf die U4/U5 wenigstens in der heutigen Form zu verzichten. Man muss das Rad wirklich nicht neu erfinden. Aber das war ja damals nur eine Bürgerinitiative und auf die hört man ja nicht, infolgedessen bekamen wir die U-Bahn zu den bekanntermaßen nicht eben billigen Tunnelbaukosten, die hauptsächlich zum Oktoberfest voll ausgelastet ist, sonst aber durchaus noch Kapazitätsreserven aufweist. Nun hat man zwei teure technisch unterschiedlichen Systeme in erheblichen Abschnitten im Parallelverkehr. Der Aufwand, sie für ein paar wenige Linien der Ost-West-Route kompatibel zu machen, dürfte sich kaum lohnen, es bliebe letztlich eine wenig befriedigende Inselösung mit „Sonderfahrzeugen“, um eine – vorsichtig formuliert – nicht ganz optimale Planung zu kompensieren.

Nun noch den Transrapid als drittes inkompatibles Schnellbahn-System an die Innenstadt heran zu führen soll wohl die Krönung des Ganzen darstellen. Jedenfalls wäre es schon einmal eine eigene Erörterung wert, wie die U 4/5 mit begrenztem Netzwerkwert zustande gekommen ist, wo heute auf einmal die zweite S-Bahn-Röhre als unverzichtbar gilt.

Ihr volkswirtschaftlicher Nutzen konnte nicht „längst“, wie behauptet, sondern nur mit einiger Mühe nachgewiesen werden, wie sich in der Eisenbahntechnischen Rundschau Heft 3/2004 S.120ff nachlesen lässt.

Gegenüber der ursprünglich vorgeschlagenen Tunnelvariante mit den Haltestellen Arnulfpark, Hauptbahnhof, Marienhof, Maxmonument, Max-Weber-Platz und einem prognostizierten Mehrverkehr von 20.000 zusätzlichen Personenfahrten je Werktag wies zunächst der Südring 22.000 prognostizierte Personenfahrten auf. Erst durch die Reduzierung auf die zwei Stationen Hauptbahnhof und Marienhof war die gewünschte Überlegenheit der nun zentralen Tunneltrasse mit 25.000 Personenfahrten gegeben: (S123/4). Bemerkenswerterweise erreichte der anvisierte 10/20-Minuten-Takt, entscheidender Auslöser für die Diskussion einer zweiten Stammstrecke, keine positive standardisierte Bewertung (S. 130 Resultate der Kosten-Nutzen-Untersuchung). Galt bisher der 15/30-Minuten-Takt als inkompatibel zu den städtischen Verkehrsmitteln U-Bahn, Bus und Tram (worauf auch im Artikel S.128 ausdrücklich hingewiesen wird) und damit indiskutabel im MVV, so wurde nun flugs ein Express-S-Bahnsystem in diesem Takt kreiert, um die längeren Zugangswege zu den weiter auseinander liegenden Haltestellen durch Fahrzeitgewinne von den Außenstrecken kompensieren zu können und ein

rasches Umsteigen von und zur alten Stammstrecke zu ermöglichen (S.126/130). Erst damit ergab sich ein positiver Kosten-Nutzen-Wert von knapp über Eins, der eine Förderung des Tunnelbaues überhaupt erst ermöglicht.

Nur ist dieses einer positiven Bewertung zugrunde liegende Konzept auf einer Reihe von Außenstrecken mangels geeigneter Ausbaumaßnahmen nicht realisierbar. Also folgten inzwischen wieder Umplanungen: Einige Linien sollen überhaupt nicht mehr durch die alte Stammstrecke fahren, wobei nicht schlüssig ist, wie die damit verbundenen Fahrzeitverluste mit den -gewinnen gegengerechnet werden. Man wird also erst mindestens eine Milliarde in den Tunnel stecken und der geneigten Öffentlichkeit dann erklären, dass angesichts Koch-Steinbrückscher und anderer Sparpläne „überraschenderweise“ für die Außenstrecken kein Geld mehr da ist.

Mit den durchschnittlich 110 Millionen Euro pro Tunnelkilometer könnte man beispielsweise die Linie A elektrifizieren und zur Voll-S-Bahn ausbauen und die S7 nach Geretsried verlängern (Kosten-Nutzen-Faktor hier 1,57 statt 1,08!): 40 Kilometer neue S-Bahn statt ein einziger Kilometer „Röhre“.

Die Forcierung der mit Abstand teuersten Projekte bei Vernachlässigung der kleineren nicht weniger effizienten will jedenfalls angesichts der erwähnten drohenden Sparzwänge im ÖPNV einfach nicht überzeugen.

Thomas Kauderer

Ein Jahr Takt 10 im Berufsverkehr

Bemerkenswerte Fahrgastzahlen

Der 10-Minuten-Takt im Berufsverkehr bis Zorneding; Deisenhofen und Germering-Unterpfaffenhofen brachte überraschenderweise nur teilweise mehr Fahrgäste auf die Schiene, wie in der Eisenbahnrevue International Heft 1/2006 und der Tagespresse nachzulesen ist. Von Juli 2004 zu Juli 2005 wuchs das Fahrgastaufkommen auf den Linien Innenstadt – Ebersberg und Innenstadt – Holzkirchen insgesamt um 12 bzw. 11 Prozent, während es auf der Herrschinger Linie trotz des deutlich besseren S-Bahn-Angebotes bis Germering eher stagnierte. Spitzenreiter mit einem Zuwachs von 14 bis 15 Prozent ist bemerkenswerterweise die Linie nach Geltendorf, obwohl dort mangels Infrastrukturausbau das Zugangebot nicht nennenswert erweitert werden konnte (bekanntlich wird das Geld zuerst lieber in den zweiten Tunnel gesteckt). Im Klartext: Der 10-Minuten-Takt alleine macht's offensichtlich nicht, Zuwächse gab es vor allem dort, wo schnelle Angebote in und aus der Region die S-Bahn höchst sinnvoll ergänzen.

Thomas Kauderer

Bedeutung von Zukäufen zum DB-Konzern aus Fahrgastsicht

DB auf Einkaufstour

Der Deal zwischen Hamburg und Deutscher Bahn AG ist geplatzt. Die DB steigt zunächst weder in die Hafenlogistik noch bei der Hochbahn ein. Das wird aber Hartmut Mehdorn nicht davon abhalten, insbesondere im Logistikbereich weiterhin nach Firmen zu suchen, die er in den DB-Konzern eingliedern kann.

Was bedeutet es aus Sicht der Fahrgäste, wenn die Deutsche Bahn AG andere Firmen außerhalb des Kernbereichs „Bahn“ kauft und so einen Bahnkonzern in einen Logistikkonzern mit eigener Bahn umwandelt? Gibt es Auswirkungen, die für Kunden im Personenverkehr von Interesse sind, oder kann man die DB in dieser Hinsicht wie jedes andere Unternehmen bewerten? Indirekte Einflüsse, beispielsweise die volkswirtschaftliche Bedeutung des DB-Konzerns, oder kartellrechtliche Wirkungen seien bei dieser Betrachtung außer Acht gelassen, obwohl sie natürlich alle Bürger und damit auch die Fahrgäste betreffen.

Es geht vielmehr um das Verhältnis Anbieter/Kunde. Zwischen diesen beiden Parteien besteht immer eine kleinere oder größere Abhängigkeit. Funktionierende Marktwirtschaft minimiert diese Abhängigkeit. Wenn der Kunde mit einem Anbieter ein Problem hat, wechselt er zur Konkurrenz. Wenn der Anbieter mit seinem Kundenkreis unzufrieden ist, verändert er sein Angebot. Das bedeutet meist, dass der Anbieter durch Angebots- und Preisgestaltung versucht, mehr oder besser zahlende Kunden zu bekommen. Dies geschieht manchmal unter Inkaufnahme des Verlustes von wirtschaftlich weniger interessanten Kunden.

Wie sieht das nun mit der DB aus? Einzige relevante Konkurrenz ist – das Auto. Und angesichts der Turbulenzen um ein neues Preissystem haben die Kunden gezeigt, dass sie nicht auf Bahnfahren angewiesen sind. Genauer: ein so großer Teil der Kunden ist – zeitweise – zur Konkurrenz übergelaufen, dass die DB dies wirtschaftlich gespürt hat.

Dagegen scheint die DB schon eher ein Problem damit zu haben, ihr Angebot so zu gestalten, dass sie ihren Kundenkreis wirtschaftlich interessant ausweitet. Im Regionalverkehr verliert die DB mehr Ausschreibungen, als sie gewinnt. Im Fernverkehr zeichnet sich zur Zeit nicht ab, dass Kunden das Angebot – in Relation zum Preis – als wirklich gut empfinden oder dass es der DB gelingt, es in diese Richtung zu verändern.

Wie stellt sich die Situation aus Sicht des DB-Managements dar? Die DB ist mit dem Personenverkehr von ihren Kunden abhängig, da eine Angebotsänderung mit Ziel wirtschaftlicher Verbesserung der DB wohl nicht gelingt. Andererseits sind große Teile der Kunden bei Veränderungen, die ihnen nicht passen, schnell bereit zur Konkurrenz (Auto) abzuwandern. Aus Sicht der DB-Spitze gibt es also eine Schiefelage in der gegenseitigen Abhängigkeit.

Für die aus Sicht der DB unschöne Situation gibt es eine Lösung: wenn man die Schiefelage im Personenverkehr nicht ändern kann, muss man ihren Einfluss auf das Geschäftsergebnis reduzieren. Wie geht das? Man vermindert die Bedeutung des Schienenpersonenverkehrs (SPV) im Gesamtkonzern. Man kauft Geschäftsfelder hinzu, die mit SPV nichts zu tun haben. Die Folge: die Abhängigkeit der DB von den Kunden im SPV sinkt.

Das wiederum kann aber Folgen für die Kunden haben. Die DB leistet sich heute ein bestimmtes Maß an Kundendrängsalierung – intransparente Tarife, unzureichende Kundenrechte, etc. Sie weiß um ihre marktberherrschende Stellung und verhält sich entsprechend. Die Gefahr der Abwanderung zum Auto ist bekannt, der Weg steht aber nicht allen Teilen der Kundschaft offen. Reduziert sich die relative Bedeutung des SPV, so kann der DB auch die Reaktion der Fahrgäste auf ihre Maßnahmen gleichgültiger sein. Das heißt, man kann den Grad der Kundendrängsalierung durchaus etwas hochschrauben. Umso mehr, je geringer der SPV-Anteil im Gesamtkonzern wird.

Aber da gibt es ja noch den Gesetzgeber, der uns vielleicht doch irgendwann zu besseren Kundenrechten verhilft. Einerseits wird das gegenüber einem DB-Konzern, in dem der Fahrgast zunehmend an Bedeutung verliert, natürlich umso wichtiger. Andererseits wird es immer den Unterschied zwischen Recht haben und Recht bekommen geben, und eine DB mit viel Geschäft außerhalb des SPV wird sich die paar Kunden, die ihre Rechte durchfechten, dann vielleicht auch noch leisten können.

Resümee: Die Bedeutung von Zukäufen zum DB-Konzern aus Fahrgastsicht hat etwas mit der Bedeutung der Fahrgäste aus DB-Sicht zu tun. Sinkt der Bahnanteil im Gesamtkonzern, sinken auch die Bedeutung und der Einfluss der Fahrgäste. Dies ist bedenklich, da die Alternative eines Wechsels zur Konkurrenz innerhalb des Systems Bahn in den meisten Bereichen auf absehbare Zeit nicht bestehen wird und in ihrer Reinform aufgrund von begrenzt verfügbarer Infrastruktur gar nicht möglich ist.

Edmund Lauterbach

Immer noch haben 44 Leser ihr PRO BAHN-Post-Abo nicht bezahlt! Wenn Sie die PRO BAHN-Post weiter beziehen wollen, dann überweisen Sie bitte möglichst bald die 12 Euro für Ihr Abo auf unser Konto 103720730 bei der Sparda-Bank München (BLZ 70090500). Das Verschicken von Mahnbriefen verursacht PRO BAHN unnötige Kosten, das Geld wäre für die inhaltliche Arbeit besser angelegt.

Bitte beachten Sie auch, daß wir dieses Jahr leider keinen Lastschriftzug mehr durchführen können.

Vielen Dank

Die Schatzmeisterin und die PRO BAHN-Post-Redaktion

Innenraumgestaltung

Koffer auf den Knien

Des Pendlers liebe Not sind so manche durch Einbauzusätze wie Heizungen und Abfallbehälter verengte Sitzgelegenheiten. Gerade in den Dostos kann man ein kleines Liedchen davon singen. So sprach mich jüngst ein lieber Mitreisender an, ob mir nicht klar wäre, dass ich meinen Aktenkoffer nicht so ohne weiteres auf meinen Knien plazieren könne. Ich solle doch einen anderen Platz einnehmen oder aber meinen Aktenkoffer in den Gang stellen. Der liebe Mitreisende besaß auch so ein Unikum, das er selbstverständlich als Lesetablett auf seinen Knien ruhen hatte. Gleiches billigte er mir, dem Zusteiger, nicht zu. Diese Art Mitreisende setzt sich in den Dostos bewusst außen hin, weil sie da mehr Bewegungsfreiheit hat. Am Fenster wird man durch die Schrägheizung am Boden bzw. durch den Abfallbehälter in seinen Ausdehnungsmöglichkeiten etwas eingeschränkt. Wenn nun zwei Reisende mit zwei Aktenkoffern als Leseunterlage nebeneinander sitzen, wird es zugegeben etwas eng. Ich habe dem lieben Mitreisenden zu verstehen gegeben, dass ich die gleichen Rechte wie er habe und er ja seinen eigenen Koffer etwas Richtung Gang bugisieren könne. Vor meinem Selbstbewusstsein gab er dann schließlich mit einem Seufzer auf.

Ich will hier aber nicht mein manchmal vorhandenes Selbstbewusstsein lobpreisen, sondern wie andere Fahrgastvertreter auch mal wieder auf die Reihe von unüberlegten Konstruktionen bei Personentransportmitteln der Bahn hinweisen. Wir wissen, dass es auch in der Touristenklasse der Flugzeuge um den optimalen Platzgewinn zu Lasten der Reisenden geht, was ja bei Fernflügen schon zu lebensbedrohlichen Blutstauungen geführt hat. Für die Bahn ist das aber nicht als Entschuldigung zu werten. In nicht wenigen Fahrzeugen hat man sich hinsichtlich der Unterbringung von Heizungen, Abfallbehältern und Ablageflächen am Fenster – außer, dass es jetzt vermehrt in den besagten Ablageflächen Flaschenhalterungen gibt – nicht allzuviel Gedanken für das Wohl aller Fahrgäste gemacht. Insbesondere Herren mit Aktenkoffern tun sich hier nicht selten schwer, weil der auf den Knien ruhende Aktenkoffer nun einmal nicht an die Stelle des Abfallbehälters geschoben werden kann. Will die Bahn den Einsatz von Rucksäcken propagieren?

Für die „Büroarbeit“ des Pendlers ist halt ein nicht zu breiter Aktenkoffer als Unterlage praktischer; mit Laptop sind noch nicht alle unterwegs; solch ein Gerät der Informationstechnik ist mir für den Gebrauch unterwegs ehrlich gesagt auch zu wertvoll.

Manchmal muss ich einen Pilotenkoffer für Transporte benutzen; dann sitze ich in den Fahrradabteilen der Nahverkehrsmittel auf der Schiene, denn den Pilotenkoffer kriege ich nur dort so unter, dass ich ihn in meiner Nähe haben kann; auch mit Pilotenkoffer will ich lesen können. Und unterwegs lese ich eben das meiste, wie doch nicht wenige andere Zeitgenossen auch.

Hans-Georg Seefried

Buch-Empfehlung**Eisenbahnatlas Österreich**

Der Eisenbahnatlas von Schweers und Wall ist mittlerweile zu einem Standardwerk geworden, das bei keinem Eisenbahnfreund mehr fehlen darf. Aber auch bei den Eisenbahnverkehrsunternehmen bis hin zur DB AG ist der Eisenbahnatlas zur „Pflichtlektüre“ geworden. Nach Deutschland und der Schweiz ist nun als konsequente Fortsetzung der Eisenbahnatlas Österreich erschienen, der auch wieder durch seine schon sprichwörtliche Detailqualität überzeugt. Das kommt nicht von ungefähr, denn die Autoren scheuten auch diesmal wieder keine Mühe bis hin zur Überprüfung vor Ort, um der Fangemeinde einen hochaktuellen Streckenatlas zur Verfügung zu stellen.

Der Eisenbahnatlas Österreich überzeugt durch folgende Merkmale:

- Stand aktuell Herbst 2005
- ganz Österreich im Maßstab 1:150.000
- Detailkarten 1:50.000 von Wien, Linz, Salzburg, Innsbruck, Graz und Villach
- Straßenbahn/U-Bahn-Netzpläne von Wien, Linz, Innsbruck und Graz
- Darstellung der heute nicht mehr existierenden Bahnlinien
- klare Unterscheidung von ein- und mehrgleisigen Strecken, Normal- und Schmalspurbahnen, Bundesbahnen und Privatbahnen
- Streckennummerierung der ÖBB Infrastruktur Betrieb AG und aktuelle Kursbuchnummern
- Informationen zu Spurweiten, Stromsystemen, Zahnstangenbauarten, Steigungsverhältnissen, Infrastruktureigentümern und Betreibern
- jedes Kartenblatt mit ausführlicher Informationsspalte
- ausführliches Betriebsstellenverzeichnis mit Kurzbezeichnungen der ÖBB
- Verzeichnis der Eisenbahntunnel
- Verzeichnis der Bahngesellschaften
- Legende auf deutsch, englisch, französisch und italienisch

In enger Zusammenarbeit mit der ÖBB Infrastruktur Betrieb AG entstand dieser neue Eisenbahnatlas, der das gesamte österreichische Schienennetz nach dem aktuellen Stand zeigt.

Gerade in den letzten Jahren hat sich das Eisenbahnnetz in Österreich stark entwickelt. Die Hauptmagistrale, die Westbahn zwischen Wien und Linz, wird zur viergleisigen Hochleistungsstrecke ausgebaut. Wichtige Abschnitte zwischen St. Pölten und Ybbs sowie zwischen Amstetten und St. Valentin sind bereits in Betrieb. Im Bau sind der Bereich zwischen St. Valentin und Linz sowie die völlig unabhängige Trasse von Wien nach

St. Pölten mit dem Wienerwaldtunnel und dem Lainzer Tunnel, der in Wien die Verbindung der Westbahn mit Südbahn und Ostbahn herstellt. Weitere Ausbauten betreffen u.a. das neue Schnellbahnnetz im Raum Salzburg sowie die Südbahn zwischen Graz und Spielfeld-Straß. Hier stehen die Baumaßnahmen auch im Zusammenhang mit der geplanten Koralmbahn, die die Landeshauptstädte Graz und Klagenfurt künftig auf direktem Wege verbinden soll. Ein weiteres Großprojekt ist der Ausbau der Brennerachse – hier ist der viergleisige Ausbau der Unterinntalstrecke zwischen Wörgl und Innsbruck im vollen Gange.

Alle diese Maßnahmen sind im neuen Atlas detailreich dargestellt, einschließlich der Planungen wie Brennerbasistunnel oder Koralmbahn. Selbstverständlich findet sich auch das übrige Netz in diesem Kartenwerk wieder mit zahlreichen Erläuterungen zu Privatbahnen, Schmalspur- und Zahnradbahnen, abweichenden Stromsystemen und vieles mehr. Eine Fundgrube für jeden, der sich beruflich oder hobbymäßig mit Österreichs Eisenbahnen befasst!

128 S., durchgehend vierfarbig im Maßstab 1:150.000,
Detailkarten, Ortsregister, Tunnelverzeichnis, Großformat 23,5 x 27,5 cm, gebunden
€ 28,00
ISBN 3-89494-128-6



Samstag, 11. März 2006

Exkursion

von der Frundsbergstadt Mindelheim nach Bad Wörishofen

Nach einem Stadtrundgang in Mindelheim hinauf zur berühmten Mindelburg: herrlicher Blick auf Mindelheim und Umgebung. Von der Mindelburg durch das breite Tal der Mindel und des Hungerbachs nach Osterlauchdorf (Mittagseinkehr). Danach durch den Wörishofener Wald in den Kneipp-Kurort Bad Wörishofen.

Gezeit: ca. 5 Stunden

Treff: München Hauptbahnhof bis 7.35 Uhr am Abfahrtsgleis 32

Abfahrt: um 7.51 Uhr Richtung Memmingen bis Mindelheim

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-terminde@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 März bis Dezember 2006 (monatlich) durch Überweisung von € 10.– 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 3/06 erscheint am 22.2.2006, Redaktionsschluss ist der 18.2.2006.

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

- Do. 26.01. 19 Uhr; Weilheim, GH „Holzwurm“, Münchner Str. 36; **Stammtisch der Kreisgruppe Weilheim-Schongau**; Info: Norbert Moy (08 81/63 81 31)
- Mi. 01.02. 19 Uhr; Geschäftsstelle; **Aktiventreffen**
- Fr. 03.02. 19 Uhr; Geschäftsstelle; **Stadt- und Kreisgruppe München**
- Do. 09.02. 19 Uhr, Rosenheim, Bahnhofsgaststätte; **Stammtisch der Stadt- und Kreisgruppe Rosenheim**; Info: Wolfgang Günther (080 62/40 27), Günter Polz 080 63/79 28)
- Fr. 10.02. 18.20 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)
- Mi. 15.02. 19 Uhr; Geschäftsstelle; **Aktiventreffen**
- Mi. 22.02. ab 19 Uhr; **Stammtisch** im „Zwingereck“
- Do. 23.02. 19 Uhr; Weilheim, GH „Holzwurm“, Münchner Str. 36; **Stammtisch der Kreisgruppe Weilheim-Schongau**; Info: Norbert Moy (08 81/63 81 31)
- Mi. 01.03. 19 Uhr; Geschäftsstelle; **Aktiventreffen**
- Fr. 03.03. 19 Uhr; Geschäftsstelle; **Stadt- und Kreisgruppe München**

Termine anderer Veranstalter

- Fr. 03.02. 17 Uhr; Salzburg, Bahnhofsgaststätte „Quo vadis, Marmorsaal“; **Salzburger Plattform der Verkehrsinitiativen**; Info: Regionale Schienen (00 43/664/411 82 23, Fax: 00 43/62 74/49 66, e-mail: office@regionale-schienen.at, www.regionale-schienen.at)
- Mi. 15.02. 19 Uhr; Einsteinstraße 148, Herr Huhn: **Dia-Vortrag: Bahnen in der Atacana-Wüste in Chile und Peru**; Info: Otto Morneburg (089/90 46 92 45)
- Sa. 18.02. Treff 08.00 Uhr; München Hbf, München-Ostbahnhof, Reisezentrum, Zug Richtung Mühldorf (08.18 Uhr) bis Dorfen; **Exkursion ins schöne Isental: von Dorfen nach Walpertskirchen**; Info: Eugen Reißing 089/700 46 08)
- Fr. 03.03. 17 Uhr; Salzburg, Bahnhofsgaststätte „Quo vadis, Marmorsaal“; **Salzburger Plattform der Verkehrsinitiativen**; Info: Regionale Schienen (00 43/664/411 82 23, Fax: 00 43/62 74/49 66, e-mail: office@regionale-schienen.at, www.regionale-schienen.at)