

# PRO BAHN *Post*

Rundbrief von PRO BAHN Oberbayern

Februar 2010



„Mehr Tram für München“: Die neue Tram 23 auf der Brücke über die Schenkendorfstraße. (Bild: E. Lauterbach)

- Kurznachrichten – Seite 2
- Taktverlust zwischen Metropole und Region? – Seite 3
- Fuchstalbahn – wie geht es weiter? – Seite 3
- Tram-Westtangente: Grundsatzbeschluss im Stadtrat – Seite 5
- Für besseren ÖPNV im Oberland – Seite 6
- Bahnhofspaten: Alibifunktion oder Hilfe? – Seite 8

## **Kurznachrichten**

### **Gefährdete Ausbauten**

Mitte Januar gab es Berichte, dass aufgrund der drastischen Unterfinanzierung des Bundesverkehrswegeplans wieder der Ausbau etlicher Strecken gefährdet ist. In Oberbayern betrifft dies (wieder mal) die Strecken München – Mühldorf – Freilassing und München – Lindau. Die Probleme rühren neben der Unterfinanzierung der Infrastruktur auch daher, dass wenige extrem teure Projekte den größten Teil des Haushalts auffressen, ohne jedoch entsprechend hohen Nutzen zu haben.

### **Strecke Freilassing – Berchtesgaden**

Da bis dato die für diese Strecke vorgesehenen Flirts noch nicht zugelassen sind, wurde seit 13. Dezember Schienenersatzverkehr auf dem Steilstreckenstück Bad Reichenhall – Berchtesgaden gefahren. Seit dem 23. Januar ist die Strecke wieder durchgehend im Betrieb, aber immer noch nicht mit den modernen Fahrzeugen und immer noch ohne Durchbindung nach Salzburg.

### **Doppeltraktion auf der Paartalbahn**

Da teilweise deutlich mehr Fahrgäste mit der Paartalbahn Augsburg – Ingolstadt fahren, verkehren einige Züge jetzt erfreulicherweise in Doppeltraktion.

### **Neues S-Bahn-Kundencenter im Bau**

Dort, wo früher in der Haupthalle des Münchner Hauptbahnhofs die DER-Schalter waren, hängt nun ein Bauschild der DB, das darauf hinweist, dass an dieser Stelle ein neues Neues S-Bahn-Kundencenter entstehen soll. Weitere Informationen hierzu gibt es an dieser Stelle aber (noch) nicht.

### **6. Bayerischer Nahverkehrskongress**

Am 24. März findet im Hauptgebäude der Ludwig-Maximilians-Universität in München der 6. Bayerische Nahverkehrskongress statt. Das Programm und die Anmeldeformulare werden vermutlich in den nächsten Tagen unter <http://www.bayern-takt.de/> verfügbar sein. PRO BAHN wird auch dieses Mal wieder aktiv vertreten sein: nach dem Vortrag beim 5. Kongress (siehe PRO BAHN-Post 254 vom Mai 2008) wird der Landesvorsitzende dieses Mal im Rahmen eines Diskussionsforums vertreten sein.

### **Bahnhof Mittenwald soll 2010 saniert werden**

Der im Jahre 1912 gebaute und 1960 zuletzt umgebaute Bahnhof Mittenwald soll dieses Jahr saniert werden. Er wurde 2007 an die ideal mobil AG verkauft, die auch bereits den Bahnhof Landsberg betreibt. Im Gegensatz dazu wurde der Bahnhof in Zorneding letztes Jahr abgerissen, wie es dort weitergeht ist bisher nicht klar.

## **Planfeststellungsverfahren Elektrifizierung Dachau – Altomünster eingeleitet**

Das Planfeststellungsverfahren für die Elektrifizierung der Bahn nach Altomünster wurde eingeleitet. Die Pläne liegen von 8. Februar bis 8. März aus. Damit wird nach einer latenten Stilllegungsgefahr in den 70/80er Jahren und der Einbindung in den S-Bahnverkehr mit einem attraktiven Takt im Jahre 1995 die Strecke endgültig auf einen modernen Nahverkehrsstandard gehoben.

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

*Diskussionsrunde am Mittwoch, 10. Februar 2010*

## **Taktverlust zwischen Metropole und Region?**

Die Planungen des Freistaats Bayern sehen vor, nach Bau und Eröffnung des zweiten S-Bahn-Tunnels die meisten S-Bahn-Äste vom derzeitigen 10/20-Minuten-Takt auf einen 15/30-Minuten-Takt umzustellen. In der Machbarkeitsuntersuchung wurde davon ausgegangen, dass dann beispielsweise in Trudering der 15-Minuten-Takt der S-Bahn auf den 10-Minuten-Takt der U-Bahn trifft. Beispielsweise hat die Umstellung der S-Bahn auf einen 15-Minuten-Takt in Stuttgart in den bisherigen 10-Minuten-Taktbereichen heftigste Proteste ausgelöst.

Unabhängig davon gibt es auf den Regionalstrecken nach München immer wieder Forderungen nach einer Verdichtung. Durch eine naheliegende Verdopplung der Zugzahl würde sich aus dem Stundentakt ein Halbstundentakt ergeben.

Im Stadtgebiet von München hat sich dagegen 10- und 5-Minuten-Takt als Grundtakt bewährt und für die hohe Attraktivität bei den Fahrgästen gesorgt.

Es gibt einfache Antworten auf diese Entwicklungen wie beispielsweise in der Machbarkeitsstudie, doch werden diese den Interessen der Fahrgäste nicht gerecht.

Zur Information und vereinsinternen Meinungsbildung findet deshalb am **Mittwoch, dem 10. Februar (Beginn 19 Uhr)** in der Geschäftsstelle eine Diskussionsrunde zu diesem Thema statt, an der alle interessierten Mitglieder teilnehmen können. Ziel ist, die Basis für eine Position zu finden, die von uns sowohl im Verstärkergebiet als auch in der Region vertreten werden kann, und die Interessen aller Fahrgäste berücksichtigt.

## **Fuchstalbahn - wie geht es weiter?**

Auf Einladung der Initiative Fuchstalbahn und Landrat Dr. Zeller trafen sich noch im Dezember 2009 im Schongauer Rathaus Vertreter der Landkreise Weilheim

und Landsberg sowie der Anliegergemeinden, der DB Netz AG und der bayerischen Regiobahn (BRB). Tyll Albrecht konnte für die Initiative Fuchstalbahn eine positive Bilanz des Fahrtenprogramms im vergangenen Sommer ziehen: Immerhin 10000 Fahrgäste waren an den 14 Betriebstagen unterwegs und nutzten die Ausflugsmöglichkeiten entlang der Strecke. Auch im Sommer 2010 will man daher wieder ein Sommerprogramm anbieten, aus den Erfahrungen heraus aber etwas modifiziert.

Natürlich versuchten die Teilnehmer nicht nur die Ausflugsfahrten zu bewerten, sondern auch die Perspektiven für die Wiederaufnahme eines dauerhaften Personenverkehrs zwischen Schongau und Landsberg auszuloten. Nahverkehrsberater Gerd Hickmann aus Tübingen, der 2002 ein Gutachten für die Strecke angefertigt hatte, konnte zu den Fahrgastprognosen und den zu bedienenden Haltepunkten wertvolle Hinweise liefern. Er empfiehlt, mit spurtstarken Fahrzeugen lieber mehr Haltestellen zu bedienen, ggf. auch Bedarfshaltestellen einzuführen.

Dass für den Übergang von einer Touristikbahn zu einer vollwertigen Nahverkehrsstrecke noch einiges an der Infrastruktur getan werden muss, machte Christian Weigenand von der DB Netz deutlich. DB Netz hat natürlich ein Interesse an einer besseren Auslastung der Schiene, die derzeit nur von 4 Güterzügen am Tag befahren wird, wird aber nicht aus eigener Initiative große Investitionen tätigen. Positiv war zu vermelden, dass in den letzten Jahren – z.T. auf Grund von Straßenbaumaßnahmen – zahlreiche technisch nicht gesicherte Bahnübergänge beseitigt wurden, sodass manche Hürden für die notwendige Erhöhung der Streckengeschwindigkeit auf 80 bis 100 km/h entfallen sind.

Die Zukunft ist daher maßgeblich abhängig von der Strategie des Freistaats Bayern als Aufgabenträger für den SPNV. Die Bayerische Eisenbahngesellschaft (BEG) war der Einladung nach Schongau nicht gefolgt, hat aber ihre kritische Haltung zu Streckenreaktivierungen in einem Brief zum wiederholten Mal verdeutlicht. Auch wenn man gegenüber früheren Äußerungen nun eine Streckenreaktivierung nicht mehr ausschließen will, sind doch die Bedingungen sehr hoch gehängt.

PRO BAHN hatte daher in seinem Statement aufgezeigt, wie andere Bundesländer wie Baden-Württemberg oder Rheinland-Pfalz mit dem Thema Reaktivierung von Bahnstrecken erfolgreich umgehen. Rheinland-Pfalz hat bisher 16 Strecken wieder in Betrieb gesetzt, für fünf weitere laufen die Vorbereitungen, in Baden-Württemberg sind es immerhin 13 Linien. Bayern hat dagegen nur die Strecke nach Traunreut reaktiviert und hierbei auf Grund handwerklicher Fehler nur geringen Erfolg erzielt. In Bayern gibt es daher vor allem Reaktivierungen ohne Staatshilfe auf der Basis bürgerschaftlichen Engagements.

PRO BAHN sieht trotz aller Bedenkenträger aber Handlungsbedarf für eine attraktive Schienenverbindung am Lech: Aus Sicht des Fahrgastverbands ist das

heutige Busangebot zwischen Schongau und Landsberg alles andere als befriedigend: Am Beispiel einer Fahrt von Peiting nach Augsburg konnte dargestellt werden, dass hier der öffentliche Verkehr auf dem direkten Weg mit Fahrzeiten bis zu drei Stunden dem Auto mit knapp 70 Minuten Reisezeit völlig unterlegen ist. Schneller als mit dem Bus auf dem kurzen Weg ist man derzeit auf der Schiene trotz Umweg über Geltendorf oder München.

Sollte wieder regelmäßiger Personenverkehr eingeführt werden, sorgt sich Landsbergs zweiter Bürgermeister um die Autofahrer, die am Bahnübergang an der Landsberger Katharinenstrasse vor der Schranke warten müssen. Unwillkürlich erinnert diese Haltung an die Vorgänge in Wolfratshausen, wo die S-Bahn-Verlängerung auch an einem Bahnübergang zu scheitern droht. Glücklicherweise stand er jedoch mit seinen Bedenken alleine da, alle anderen Kommunen halten an dem Ziel einer Reaktivierung für den SPNV fest und befürworten auch die Weiterführung des Touristikverkehrs in 2010. Die Initiative Fuchstalbahn kann diesen trotz der Zuschüsse der beiden Landkreise finanziell nicht dauerhaft tragen. Landrat Dr. Zeller wird sich daher an Bayerns Wirtschaftsminister Zeil mit der Bitte wenden, die BEG möge hier – wie in anderen Bundesländern praktiziert – den touristischen Verkehr durch entsprechende Bestellung von Zugleistungen unterstützen.

Norbert Moy

## **Tram-Westtangente: Grundsatzbeschuß im Stadtrat**

Der Münchner Stadtrat hat im Januar einen Grundsatzbeschuß zum Bau der Tram-Westtangente gefasst. Nachdem bereits 1991 im „Integrierten Nahverkehrsplan“ der Bau dieser (und weiterer Strecken) einstimmig vom Stadtrat beschlossen wurde, nähert sich jetzt die Umsetzung.

Die Tramstrecke soll vom Romanplatz bis zum Ratzingerplatz/Aidenbachstraße führen. Bislang wurde eine Voruntersuchung durchgeführt, mit verkehrlicher und städtebaulicher Bestandsanalyse.

Bereits in den letzten Jahren hat der Autoverkehr auf dieser Strecke zum Teil sehr deutlich abgenommen. Im Rahmen der Neubaustrecken sollen jetzt die Straßen so umgebaut werden, dass auch die Aufenthaltsqualität steigt, und das Stadtbild nicht mehr so stark wie heute vom Autoverkehr dominiert ist. Dabei soll auch Platz für den Rad-/Fußverkehr gewonnen werden.

Die Strecke selbst soll im nördlichsten Bereich im Mischverkehr verlaufen, ab Höhe Kemnatenstraße dann auf eigenem Bahnkörper. Im Bereich des Bahnhofs Laim wird die Umweltverbundröhre genutzt; damit hält die Tram auch deut-

lich näher an der S-Bahn als bisher die Busse. Weiter im Süden soll die Tram in Straßenmitte auf eigenem Bahnkörper geführt werden; damit gibt es auch keine Konflikte mit Grundstücksausfahrten. Unmittelbar im Ortszentrum zwischen Agnes-Bernauer-Straße (Tram 19) und Gotthardstraße (U5) wird als Alternative eine gemeinsame Führung mit dem Straßenverkehr überlegt, um mehr Platz für Fußgänger und Aufenthaltsqualität zu gewinnen.

Die bisher noch offiziell geplante Nutzung der Gleise zum Lorettoplatz wurde wegen geringer Nachfrage aufgegeben. Eine neue Wendeschleife wird dafür auf Höhe des Haupteingangs des Waldfriedhofs geplant.

Insgesamt wird die Westtangente den Öffentlichen Nahverkehr attraktiver gestalten. Einige Details sind sicher noch zu diskutieren, aber das ist zum jetzigen Projektzeitpunkt auch nicht überraschend. Wichtig wird es sein, diese Themen zeitnah zu diskutieren

Andi Barth

### *Kreisgruppe Oberland*

## **Für besseren ÖPNV im Oberland**

Die neue Kreisgruppe Oberland von PRO BAHN hat am 18.06.2009 ihre Arbeit aufgenommen. Seit dieser Zeit konnten zahlreiche und wichtige Kontakte zur Bayerischen Oberlandbahn (BOB), dem Fahrgastbeirat, den Landratsämtern und Abgeordneten aus Stadt- und Gemeinderäten geknüpft werden.

Das vordringlichste Thema ist zurzeit die Zukunft der BOB, die momentan auf Messers Schneide steht. Noch im Laufe des Februars 2010 soll die Ausschreibung veröffentlicht werden, und dass ausgeschrieben wird, daran lässt der zuständige Minister Zeil (FDP) keinen Zweifel aufkommen, obwohl auch eine Direktvergabe per Ministererlass für weitere zehn Jahre möglich gewesen wäre. Nach den Sommerferien in 2010 soll dann der Gewinner bekannt gegeben werden, wobei neben der BOB auch die DB ihren Hut in den Ring geworfen hat. Gleichzeitig hat sich die DB aber bereits im Sommer 2009 mit einer Pressemitteilung „wir können das besser, pünktlicher und mit besseren Fahrzeugen billiger anbieten“ massiven Unmut in der Bevölkerung und bei den Mandatsträgern zugezogen, da der gute Job, den die BOB trotz einiger Anfangsschwierigkeiten inzwischen abliefern, hier massiv von einem großen Unternehmen in Frage gestellt wird. PRO BAHN hat mit Unterstützung der Landkreise Miesbach und Bad-Tölz-Wolfratshausen daher auch im Sommer die vom Tegernseer Bürgermeister Janssen initiierte Unterschriftenaktion mit Sammlungen und Infoständen unterstützt. 16.500 Unterschriften konnten so Ende Juli Ministerpräsident Seehofer übergeben werden.

Zweiter großer Aktionsschwerpunkt und seit 13.12.2009 großer Aufreger in der

Region ist der neue BOB-Fahrplan. Bereits im Oktober wurde PRO BAHN informiert, dass der Fahrplan aus Gründen der Anschlusssicherheit zur Mangfalltal-Bahn um etwa 30 Minuten verschoben werden soll. PRO BAHN, die BOB und der Fahrgastbeirats-Vorsitzende Dr. Karl Ambrosius haben dann versucht, hier noch Entschärfungen durchzusetzen, was aber bis jetzt nicht zum Erfolg führte; hier sind wir weiter dran, eklatante Missstände zu entschärfen. Grundsätzlich wäre die Verschiebung nicht so gravierend, gäbe es nicht im Berufsverkehr bei Angestellten mit festen Arbeitszeiten – und diese Zahl ist gerade im BOB-Gebiet viel höher, als das von der BEG eingeschätzt wurde – viele Fahrgäste die nun pro Fahrtrichtung etwa 30 Minuten mehr Fahr- und Wartezeiten haben. In mehreren Veranstaltungen, die von der BOB organisiert wurden, sowie in einem Gespräch mit Fritz Czeschka wurde seitens der BEG immer wieder darauf verwiesen, dass zusätzliche Züge, wie sie um 9.00 Uhr ab Holzkirchen und ab München um 20.30 Uhr (der Zug ab München, 20.10 Uhr fährt ziemlich am Bedarf vorbei) sowie um 23.10 Uhr dringend benötigt werden, angeblich kein Geld da wäre. Außerdem ist somit der Bayern-Takt (jede Stunde jede Richtung jeder Bahnhof von 5.00 Uhr früh bis Mitternacht) ab jetzt ad absurdum geführt worden, da zwischen 22.10 Uhr und 23.50 Uhr ab München gar kein Zug mehr ins Oberland fährt, wovon viele Nachtschwärmer aber auch Theaterbesucher gar nicht begeistert sind. Die von Seiten der BEG geführte Grundlage, der letzte Zug würde eh nur heiße Luft transportieren, stimmt bei der BOB keinesfalls, wie der Autor mehrfach selbst festgestellt hat.

Ein weiterer Missstand ist, dass der letzte Zug aus dem Oberland in Richtung München jetzt bereits gegen 21.40 Uhr an den Endstationen abfährt; dies wird dann im Sommer, wenn es bis 21.45 Uhr hell ist, besonderen Ärger verursachen. Auch das Bauerntheater in Tegernsee und zahlreiche Tourismusverbände sind über diese doch sehr frühe letzte Fahrtmöglichkeit entsetzt. PRO BAHN wird hier mit den betroffenen Landräten und Gemeinderäten sowie Abgeordneten versuchen, Abhilfe zu schaffen – ein erstes Gespräch mit der BEG in dieser Hinsicht zwischen Dr. Karl Ambrosius und Fritz Czeschka verlief jedoch wenig erfolgsversprechend.

Um die Fahrgäste auf diese große Umstellung adäquat vorzubereiten und zu informieren, hat PRO BAHN zwei Tage vor Fahrplanwechsel von 6.00 Uhr bis 16.00 Uhr ca. 1.500 Flyer und Fahrplankärtchen in den Zügen der BOB verteilt und dabei auch PRO BAHN vorgestellt. Diese Aktion war ein großer Erfolg und die Kreisgruppe sowie PRO BAHN sind jetzt bekannt, wie der Autor mehrfach in danach stattgefundenen kurzfristigen Gesprächen in den Zügen feststellen konnte. Dank gebührt dabei allen Helfern sowie der BOB, die nicht nur das gesamte Material zur Verfügung gestellt sondern uns auch logistisch und mit Freifahrten unterstützt hat (ob das bei der DB so selbstverständlich und unbürokratisch funktioniert hätte...?).

Ende Januar wird der Autor Gast des SPD-Stammtisches in Bad Tölz sein und im März auch den Landtagsabgeordneten Markus Rinderspacher (SPD) treffen. Für das Frühjahr ist ein Vortrag über die Arbeit von PRO BAHN und über die BOB geplant. Daneben werden Gespräche mit den Landräten stattfinden sowie auch Versuche, die anderen Fraktionen im Bayerischen Landtag zu Gesprächen über die verkehrspolitische Arbeit und die BOB zu gewinnen.

Die nächste Kreisgruppensitzung der KG Oberland, die sich in erster Linie für den Landkreis Miesbach und den südlichen Teil des Landkreises Bad Tölz-Wolfratshausen für den ÖPNV zuständig fühlt, ist für den 25.02.2010, 19.00 Uhr (Holzkirchen, Restaurant/Pizzeria „Da Franco“) vorgesehen. Interessierte und Mitstreiter sind herzlich willkommen.

Thomas Weißenborn

## *Bahnhofspaten*

### **Alibifunktion oder Hilfe?**

Dass die etwa 150 S-Bahnstationen in und rund um München nicht immer im allerbesten Zustand sind, ist hinlänglich bekannt. Egal ob es sich um die normale Abnutzung durch die zahlreichen Nutzer, Schäden durch Wind und Wetter, durchgebrannte Glühbirnen oder Vandalismusschäden handelt – die Behebung der Schäden lässt leider oft längere Zeit auf sich warten.

Mit dem Argument, dass die zeitnahe Information der DB über Schäden an S-Bahnstation zu einer Verbesserung dieser Situation beitragen kann, hat die DB um den 20. Januar herum in der Presse ehrenamtliche „Bahnhofspaten“ gesucht. Derzeit sollen sich bereits fast 50 Bahnhofspaten gefunden haben, die möglichst schnell dem Bahnhofsmanagement der DB „Station und Service“ berichten sollen, was defekt, beschädigt oder verschmutzt ist.

Auf den ersten Blick scheint diese Idee, die sich in ländlicheren Regionen wohl teilweise auch bewährt hat, gar nicht so schlecht. Weil es bestimmt sinnvoll wäre, das Großunternehmen zeitnah zu informieren, wenn am S-Bahnsteig wieder einmal eine Lampe ausgebrannt oder eine Wand beschmiert ist.

Wichtiger als die Meldung von Mängeln ist jedoch deren Behebung. Hier gab es in der Vergangenheit leider zum Teil erhebliche Defizite. Wenn gemeldete Schäden nicht oder erst nach vielen Wochen behoben werden, dürften die Bahnhofspaten schnell demotiviert und die Hoffnungen von Fahrgästen und Kommunen enttäuscht sein.

Dass die Situation sich nicht unbedingt verbessern muss, wenn man Schäden meldet, ist für die S-Bahn-Station Unterschleißheim im Internet dokumentiert (<http://home.arcor.de/e-lauterbach/hpush/>) und in einem früheren Heft



der PRO BAHN-Post (Nr. 272 vom November 2009, <http://www.pro-bahn.de/oberbayern/pbp/pbp200911.pdf>) nachzulesen. Bei aller berechtigten Empörung über Vandalismus: Verantwortlich für ihre Bahnhöfe ist die DB AG. Sie setzt ihre zahlenden Kunden täglich diesen Zuständen an den Stationen aus.

Es ist also zu hoffen, dass die von den Paten gemeldeten Schäden schneller behoben werden, als die bislang von Fahrgästen ohne „offizielles Mandat“ reklamierten Mißstände. Oder hofft man bei der DB, dass die Paten irgendwann einmal die Geduld verlieren und dann selbst mit Werkzeug oder mitgebrachten Glühbirnen zur Tat schreiten?

Renate Forkel

## **Tangenten: wann genehm?**

Im Stadtratsbeschuß zur Tram-Westtangente wird korrekt beschrieben: *Das ÖPNV-Bahnnetz ist stark radial auf das Zentrum von München ausgerichtet[...]. Um Ziele zwischen den Stadtteilen zu erreichen, müssen die ÖPNV-Kunden daher oft den Weg über das Stadtzentrum nehmen. Dadurch ist bereits heute im Zentrum der Stadt das vorhandene S-Bahn-, U-Bahn- und auch das Tramnetz zu vielen Zeiten an seiner Leistungsgrenze angelangt. Beim MIV wurden die mit einem radialen Netz verbundenen Nachteile frühzeitig erkannt und werden bis heute intensiv durch die Erstellung von Tangenten und Ringen gemindert. Im ÖPNV sind tangentielle Netzergänzungen an geeigneten Stellen noch zu schaffen, um den Kernbereich der Stadt im ÖPNV-Netz zu entlasten und die äußeren Stadtteile besser miteinander zu verknüpfen. Die Bereiche um das Stadtzentrum können damit besser miteinander verknüpft, belebt und gestärkt und somit die Erreichbarkeit der einzelnen Stadtteile verbessert werden.*

Dies könnte auch in einer Publikation von PRO BAHN stehen.

Doch selbstverständlich gilt diese Erkenntnis nicht nur für die Tram, sie würde auch für andere Verkehrsmittel wie die S-Bahn gelten. Aber die Stadtspitze ist eher der Ansicht, dass der Münchner Marienplatz ein so wichtiges Ziel ist, dass jede S-Bahn unbedingt den Marienplatz erreichen muß. Dabei ist dieser heute schon extrem gut erschlossen.

Der Bau einer tangentialen Verbindung über den Südring würde laut einem Intraplan-Gutachten die U-Bahnen innerhalb des Stadtzentrum entlasten, während die (vergleichsweise) weniger belasteten Strecken unmittelbar südlich der neuen Tangentialstrecken zusätzlich ausgelastet werden würden. Im Vergleich dazu würde eine neue radiale Verbindung zu einer noch stärkeren Belastung der heute schon hochausgelasteten Teilstrecken führen.

Andi Barth

## *Fahrgastinformation*

# **Warum PRO BAHNER Pfadfinderinstinkte brauchen...**

Rückfahrt von Rosenheim 21.30 Uhr. Als „Nächster Halt Ostermünchen“ über Lautsprecher durchgesagt wird, beginnt ein Herr seine schweren Rollkoffer in Richtung Ausstieg zu schleppen. Den aktiven PRO BAHNER packen alte Pfadfinderinstinkte (was will den der mit seiner „Expeditionsausrüstung“ um dreiviertelzehne nachts in Ostermünchen?).

Also aufgestanden, und noch mal so behutsam, wie möglich nachgefragt: „Verzeihen Sie, wenn ich frage, aber wo wollen Sie denn hin?“ „Flughafen, Airport“ kommt die Antwort etwas orientierungslos und sprachunsicher zurück. Mein zugegebenermaßen nicht gerade optimales Englisch reaktivierend, erkläre ich kurz, dass OSTERMÜNCHEN leider nicht schon MÜNCHEN OST ist und mein Verständnis, dass das für einen ortsfremden Gast schon mal leicht zu verwechseln sei.

Nicht anders könnte es ja mir ergehen, wenn ich mal „auswärts“ unterwegs bin, z.B. in diversen Tarifverbundgebieten in Bayern und Deutschland. Also kommen wir recht schnell zusammen: Er hätte noch etwas Zeit zum Umsteigen, und wir würden ihn rechtzeitig aufmerksam machen, da wir ebenfalls in München Ost aussteigen.

Dort angekommen, ist die S8 nach allen Regeln Murphy'scher Gesetze des Bahnfahrens natürlich gerade weg, und statt 17 Minuten am Bahnsteig zu frieren, empfehlen wir unserem Gast, sich doch vorher etwas in der – eigentlich nicht vorhandenen Empfangshalle – des Ostbahnhofes etwas aufzuwärmen, dann aber unbedingt rechtzeitig an „track 5“ präsent zu sein. Hilfe beim Kofferschleppen war eine Selbstverständlichkeit, auch auf was er bei der Fahrgastinformation unbedingt achten müsse. Hoffentlich hat dann alles geklappt. . .

Thomas Kauderer

---

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: Andi Barth, Renate Forkel. 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 12 Euro auf das Konto 37 20 730, Sparda Bank München (BLZ 700 905 00), Internetversion für Mitglieder kostenlos.

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

- Mi. 03.02. 18:30 Uhr; Bad Reichenhall, „Kammererbräu“, Poststr. 23; **Monatstreffen** des Verkehrsforums ÖPNV Berchtesgadener Land (mit PRO BAHN-Beteiligung); Info: H. Boguhn (Tel. 08651/714722), K.H. Löw (Tel. 08651/5788, Karl-HeinzLoew@t-online.de)
- Do. 04.02. 18:30 Uhr; München, Verkehrszentrum des Deutschen Museums, Theresienhöhe 14a; **Vortrag** von Dr. Konrad Götz: „Mobilität, Lebensstile und Klimaschutz“; Veranstalter: TU München, Institut für Verkehrswesen und Deutsches Museum – Verkehrszentrum; Info: [http://www.vt.bv.tum.de/index.php?option=com\\_content&task=view&id=24&Itemid=74](http://www.vt.bv.tum.de/index.php?option=com_content&task=view&id=24&Itemid=74)
- Fr. 05.02. 16 Uhr; Salzburg, „Hirschenwirt“, Sankt-Julien-Straße 23; **Salzburger Plattform der Verkehrsinitiativen**; Info: 00 43/664/411 8223, <http://www.salzburger-verkehrsplattform.org> unter „Treffen“
- Di. 09.02. 19 Uhr; München, „Eine-Welt-Haus“, Schwanthalerstr. 80, Raum 211/212; Voraussichtlich **Diavortrag** von Patrick Rudin: „Bahnen in der Pampa und in der Sierra – Bilder aus Argentinien und Uruguay“; Info: IG Münchner Schienenverkehrsfreunde, G. Bendrien, 080 92/333 48
- Do. 18.02. 18:30 Uhr; München, Verkehrszentrum des Deutschen Museums, Theresienhöhe 14a; **Vortrag** von Andre Brugger (Vertretung der Rhätischen Bahn in Deutschland). „Ist ein Weltkulturerbe für den täglichen Gebrauch geeignet?; Info: <http://www.deutsches-museum.de/verkehrszentrum/information/vortraege/vortraege-2010/>
- Do. 25.02. 18:30 Uhr; München, Verkehrszentrum des Deutschen Museums, Theresienhöhe 14a; **Vortrag** von Helge Molthan (e-mobility, Intelligent Traffic Systems, Siemens AG München); „e-mobility, von der Vision zur Realität; Info: <http://www.deutsches-museum.de/verkehrszentrum/information/vortraege/vortraege-2010/>
- Fr. 05.03. **Salzburger Plattform der Verkehrsinitiativen**; Info: 00 43/664/411 8223, <http://www.salzburger-verkehrsplattform.org> unter „Treffen“
- bis 23.03. täglich 9–17 Uhr; München, Deutsches Museum Verkehrszentrum, Theresienhöhe 14a; **Sonderausstellung** „Gebirgsbahnen - Fluchtlinien der Moderne“; Info: <http://www.deutsches-museum.de/verkehrszentrum/ausstellungen/Sonderausstellungen> unter “2009“
- bis 11.04. täglich 9–17 Uhr; München, Deutsches Museum Verkehrszentrum, Theresienhöhe 14a; **Sonderausstellung** „Go easy Go Bahn – Eisenbahn & Werbung“; Info: Wie bei Sonderausstellung „Gebirgsbahnen“, jedoch unter „2010“

• Das Stattfinden der für den 6. Februar vorgesehenen Exkursion des Bund Naturschutz „Offingen–Günzburg–Leipheim: Geschichtsträchtige Städte an der Donau“ unter der Leitung von Eugen Reißing ist bei Redaktionsschluß noch unsicher. Informationen unter 089/700 4608

## 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. 31, 80331 München (S-Bahn Isartor, Tram 17/18 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).

Mi. 03.02. 19 Uhr; Geschäftsstelle; **Aktiventreffen**

Fr. 05.02. 19 Uhr; Geschäftsstelle; **Stadt- und Kreisgruppe München**

Mi. 10.02. 19 Uhr; Geschäftsstelle; **Kurzvortrag und Diskussionsrunde** „Taktverlust zwischen Metropole und Region? – Auswirkungen der S-Bahn-Planungen auf die Bürger“

Fr. 12.02. 18:30 Uhr; Eichstätt, Cafe „Paradeis“, Am Marktplatz 9; **Stammtisch der Kreisgruppe Eichstätt**; Info: Stefan Hanauska (Stefan.Hanauska@altmuehl.net.de, <http://www.pro-bahn.de/eichstaett>)

Mi. 17.02. 19 Uhr; Geschäftsstelle; **Aktiventreffen**

Do. 18.02. 19 Uhr; Rosenheim (**Achtung, geänderter Termin!**), „Mail-Keller“, Schmettererstr. 20; **Stammtisch der Stadt- und Kreisgruppe Rosenheim**; Info: Wolfgang Günther (080 62/4027), Günther Polz (080 63/7928)

Mo. 22.02. 19:30 Uhr; Augsburg, Zeughaus, Zeugplatz 4 (Remshartzimmer, Raum 113); **PRO BAHN-Treff Schwaben**; C. Fregin (Bayer. Wirtschaftsministerium) und P. Stöferle (IHK Schwaben): „Studie zur Zugverbindung Augsburg – München-Flughafen“; Info: W.Karg@bayern.pro-bahn.de, 082 51/53 887

Mi. 24.02. ab 19:30 Uhr; München; Gaststätte Zwinger-eck; **Stammtisch**

Do. 25.02. 19:00 Uhr; Holzkirchen, Restaurant/Pizzeria „Da Franco“, Marienstr. 3; **Stammtisch der Kreisgruppe Oberland**; Info: Thomas Weißenborn (0151-12780685, Thomas.Weissenborn@t-online.de)

Do. 25.02. 19 Uhr; Weilheim, GH Holzworm, Münchner Str. 36; **Stammtisch der Kreisgruppe Weilheim-Schongau**; Info: Norbert Moy (0881/638 131, Norbert.Moy@bayern.pro-bahn.de)

Mi. 03.03. 19 Uhr; Geschäftsstelle; **Aktiventreffen**

Fr. 05.03. 19 Uhr; Geschäftsstelle; **Stadt- und Kreisgruppe München**

**Termine anderer Veranstalter siehe vorherige Seite**

---

## Mitglied werden bei PRO BAHN

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

---