

PRO BAHN *Post*

Rundbrief von PRO BAHN Oberbayern

März 2010



Elektrotriebwagen der Southern Railway auf der Fahrt nach Brighton. Mehr zum ÖV im südlichen Großbritannien in einem Vortrag am 12. März. (Bild: F. Ferstl)

- Bahnen und Busse in Brighton und London – *Seite 2*
- Kurznachrichten – *Seite 2*
- MVV-Tarif: Teurer ist nicht teuer genug – *Seite 3*
- S7-Verlängerung: Schrankengegner ohne Einsicht – *Seite 5*
- 15-Minutentakt bei der S-Bahn: Lehrstück aus Frankfurt – *Seite 7*
- Industriegleis Peiting: Option für die Zukunft offenhalten – *Seite 9*

Freitag, 12. März, 18 Uhr: Lichtbildervortrag von Fritz Ferstl

Bahnen und Busse in Brighton und London

Großbritannien ist in Deutschland als abschreckendes Beispiel für ein heruntergewirtschaftetes, unsicheres und fahrgastunfreundliches Bahnsystem bekannt. Wer jedoch heute nach Südengland reist, kann sich davon überzeugen, dass die Briten mit einigem Erfolg dabei sind, den Anschluss an den europäischen Standard zurück zu gewinnen.

Die britische Bahn-Privatisierung kann nach ihrem schlechten Start mittlerweile als ein Beispiel dafür gelten, wie sich ein Staat seiner Verantwortung für das Gemeinwohl auch in einem privatisierten Bahnsystem stellt. Der erklärte politische Wille, Verkehr auf die Bahn zu verlagern, wird durch die erheblichen Investitionen untermauert, die die Bahnen für die Olympiade 2012 und für die Zeit danach fit machen sollen. Die Belange der Fahrgäste werden durch die halbstaatliche Organisation „Passenger Focus“ und durch eine intensive Öffentlichkeitsbeteiligung bei allen wichtigen Entscheidungen eingebracht. Der Erfolg dieser Politik ist in Form stetig steigender Pünktlichkeitswerte und Fahrgastzahlen ablesbar.

In dem anderthalbstündigen Vortrag mit Lichtbildern aus 2008 und 2009 wird diese Entwicklung in der Geschichte bis hin zu den aktuellen Projekten am Beispiel der „London, Brighton and South Coast Railway“ dargestellt.

Kurznachrichten

Zusätzliche Spätverbindungen ins Oberland

Durch eine Fahrplanumstellung waren seit Dezember bei der Bayerischen Oberlandbahn Taktlücken am späten Abend entstanden, die ab dem 28.3.2010 wieder geschlossen werden. Der Fahrplan wird durch eine Verbindung um 23.10 Uhr und um 0.10 Uhr ab München Hauptbahnhof sowie um einen Spätzug in Gegenrichtung ergänzt. PRO BAHN hat sich gemeinsam mit Mandatsträgern und dem Fahrgastbeirat der BOB für die Schließung dieser Taktlücken eingesetzt und begrüßt die Bestellung der zusätzlichen Züge durch die BEG (<http://www.pro-bahn.de/oberbayern/presse/20100210.html>).

Flirt-Triebwagen der BLB endlich zugelassen

Eine erfreuliche Aktualisierung früherer Meldungen (u.A. Papier-Version dieses Heftes mit Redaktionsschluss 24. Februar, 9 Uhr): Nun kann die Berchtesgadener-Land-Bahn (BLB) alle fünf FLIRT-Triebwagen einsetzen. Nachdem die BLB am Abend des 24. Februar die Bauartzulassung durch das Eisenbahn-Bundesamt für ein Fahrzeug erhalten hat, erfolgte am Folgetag die Genehmigung für die restlichen Fahrzeuge (<http://www.blb.info>).

Sonderzug für Besucher des Burghausener Jazzfestivals

Damit Besucher des Jazzfestivals in Burghausen am 13. März wieder heimkommen, fährt in der Nacht vom 13. zum 14. März um 0:15 Uhr ein Sonderzug von Burghausen nach München. Weitere Informationen siehe <http://www.suedostbayernbahn.de> unter „JazzExpress2010“.

Positives vom Brennertunnel

Wie das österreichische Wirtschaftsblatt (<http://www.wirtschaftsblatt.at/home/oesterreich/unternehmen/tirol/409182>) berichtet, gibt es aus Italien grünes Licht für einen Baubeginn des geplanten Brennerbasistunnels. Momentan sind die Kosten für das Projekt mit 8,37 Milliarden Euro prognostiziert.

ICE-Probleme noch bis 2012

Die Probleme mit den Radsatzwellen („Achsen“) bei verschiedenen ICE-Typen können nach Medienmeldungen noch bis 2012 oder gar 2013 die Fahrpläne beeinflussen. Aufgrund eines Unfalls in Köln am 9.7.2008 hatte das Eisenbahnbundesamt erheblich dichtere Wartungsintervalle für die Züge angeordnet. Die DB hat sich nun mit den Herstellern auf einen Austausch der Achsen auch bei den ICE-T geeinigt, mit dem man aber erst Ende 2011 beginnen will.

Weitere aktuelle Meldungen findet man auch auf den Webseiten von PRO BAHN unter <http://www.pro-bahn.de/aktuell/>.

Neues vom MVV-Tarif

Teurer ist nicht teuer genug

Im Dezember erhöhte der Münchner Verkehrsverbunds seine Preise um durchschnittlich 4,5 Prozent. Bahnfahrten außerhalb des MVV-Gebiets wurden im Durchschnitt 1,8 Prozent teurer – nach einer Preissteigerung von 3,9 Prozent ein Jahr zuvor.

Wer glaubt, Verbund und Unternehmen gäben sich mit den Erlösen aus dieser Verteuerung zufrieden, der wird leider enttäuscht. Als zusätzliche Einnahmequelle haben sich der MVV und die Bahnunternehmen ausgerechnet die Leute ausgesucht, die, weil sie von außerhalb des Verbundgebiets ins städtische Verkehrsnetz Münchens fahren, sowohl einen MVV-Fahrschein als auch eine Bahnfahrkarte benötigen.

Bekanntlich hat München einen großen Einzugsbereich. Pendler von außerhalb des MVV sind ebensowenig ungewöhnlich wie Arbeitsplätze, deren Erreichen in München ein Umsteigen in Tram, U-Bahn oder Bus erfordert. Genau diese Fernpendler wurden Opfer einer Neuregelung des MVV-Tarifs.

Bis zum 12.12.2009 waren MVV-Fahrkarten jeweils ab dem ersten Halt des Zuges im MVV-Gebiet nutzbar. Dies wurde so geändert, dass die MVV-Fahrscheine nur noch ab dem ersten Halt innerhalb ihres Geltungsbereichs genutzt werden können. Die neuen Regeln sind zudem mehrdeutig und sehr verwirrend formuliert. Einzelne Verkehrsunternehmen haben sie aber bereits zu Lasten der Fahrgäste ausgelegt. Daher muss damit gerechnet werden, dass die Nutzung einer Fahrscheinkombination, die dieser einseitigen Auslegung nicht entspricht, demnächst als Schwarzfahren geahndet wird.

Was die auf den ersten Blick unscheinbare Neuregelung bedeutet, und wie sich ihre strikte Interpretation preislich auswirken kann, sei beispielhaft dargestellt.

Ein Pendler von Pfaffenhofen ins Münchner Messegelände konnte bisher eine DB-Abo-Zeitkarte bis Untermenzing mit einer MVV-Isarcard für die Tarifränge 1 bis 3 kombinieren. Mit dieser Fahrscheinkombination war es erlaubt, ab Pfaffenhofen Regionalzüge zu nehmen, die nicht an der S-Bahn-Station Untermenzing halten. Voraussetzung war ein Halt des Zuges innerhalb des MVV-Gebiets vor Untermenzing. Die große Mehrzahl der Züge hält in Petershausen, einige in Dachau.

Seit 13.12.2009 ist das Anstückeln der beiden Fahrscheine in Untermenzing nur gestattet, wenn man die S-Bahn nutzt. Dies wird ein Pendler über eine solche Entfernung vermeiden. Also muss er in den sauren Apfel beißen und seine Fahrschein-Abos so umstellen, dass sie bis und ab Petershausen gelten. Das kostet ihn im Jahr fast 200 Euro mehr, was einer Preissteigerung von annähernd 10 Prozent entspricht. Diese Verteuerung addiert sich zur eingangs erwähnten Tarifierhöhung bei MVV und DB.

Beispiele wie Pfaffenhofen finden sich rund um München. Ebenso betroffen sind Münchner, die beispielsweise eine Isarcard für den MVV-Innenraum haben, und schonmal über die MVV-Grenzen hinaus fahren. Wegen der Innenraumkarte reichte für eine Fahrt nach Ingolstadt bisher ein Fahrschein ab Karlsfeld zum Preis von 11,50 Euro. Will man nicht bis Petershausen in der langsamen S-Bahn unterwegs sein, und dort auf den Regionalzug warten müssen, zahlt man ab Hauptbahnhof nun 15,50 Euro. Dies ist eine Preiserhöhung von fast 35 Prozent.

Diese zum Teil enormen Preissteigerungen wurden nicht angekündigt. Auf die Idee, eine solche Strukturänderung des MVV-Tarifs zunächst einmal zur Diskussion zu stellen, kam man offensichtlich weder bei Verbund und Verkehrsunternehmen, noch in der Politik, die solche Änderungen genehmigen muss. Die Art und Weise, so etwas einfach von oben zu verordnen, entspricht nicht dem, was man sich in einer modernen Gesellschaft erwartet. Das Vorgehen ist schlicht von gestern.

Zu bedenken ist auch, dass anderswo der Übergang zwischen Eisenbahntarif und Verbundtarif schon immer liberaler als beim MVV gehandhabt wurde. Bei-

spielsweise verlangen Verkehrsverbände in Nordrhein-Westfalen nicht, dass der Verbundtarif erst ab dem Halt eines Zuges im Verbundgebiet gilt. Die bisherige MVV-Regelung passte vielleicht in die Zeit der Gründung des Münchner Verbunds. Dass man sie nie modernisierte, ist sicher auch dem MVV-Finanzausgleich zu verdanken, den man nicht antasten wollte. Diese überkommenen Regeln nun aber noch weiter zu verschlechtern und komplizierter zu machen, ist eine Dreistigkeit.

PRO BAHN hat sich Anfang Februar in Briefen an den Münchner Oberbürgermeister Ude und den bayerischen Verkehrsminister Zeil mit der Bitte gewandt, die Änderung vom 13.12.2009 zurückzunehmen. Zudem wurde eine Prüfung des Tarifübergangs im Hinblick auf die anderswo üblichen moderneren Regeln angeregt. Dies würde den Tarif vereinfachen, und einfache Tarife steigern bekanntlich die Attraktivität des Öffentlichen Verkehrs.

Auf der Internetseite <http://www.myway.de/e.lauterbach/dbmvv.html> sind alte und neue Tarifregeln im Übergang zwischen Eisenbahntarif und MVV sowie weitere Beispiele zu den Auswirkungen zusammengestellt. Unter <http://www.myway.de/e.lauterbach/mvv-tip> findet man im Kapitel „MVV-Tarif und Fahrscheine der Deutschen Bahn AG“ einige Tipps, wie man auch bei Fahrten zwischen MVV und außerhalb gelegenen Bahnhöfen manchmal noch etwas sparen kann.

Edmund Lauterbach

Informationsveranstaltung zur S7-Verlängerung

Schrankengegner ohne Einsicht

Mit einer Informationsveranstaltung auf Einladung der beiden Städte Wolfratshausen und Geretsried wurde am 27. Januar in der Wolfratshausener Loisachhalle allen Bürgern Gelegenheit gegeben, sich über den aktuellen Stand der Planungen zur Verlängerung der S7 zu informieren. Vertreter der DB Projektbau und der Planungsbüros stellten die überarbeitete Lösung vor und standen den Bürgern für Fragen zur Verfügung. Patrick Kunkel vom Bayerischen Wirtschaftsministerium machte den Zuhörern unmissverständlich klar, dass es angesichts des knappen Nutzen-Kosten-Index nur eine Verlängerung mit einer niveaugleichen Kreuzung der Sauerlacher Straße geben wird.

Dabei könnten jetzt die „Bürgerinitiative Querung Sauerlacher Straße“ (BIQ) und der Stadtrat eigentlich zufrieden sein: Sie haben erreicht, dass durch aufwändige Umplanungen und Änderung der verkehrlichen Aufgabenstellung die Schließzeiten auf sechs mal zwei Minuten pro Stunde gesenkt wurden. Der Nachweis der Auswirkungen auf den Strassenverkehr wurde geliefert, die Staulängen betragen im schlimmsten Fall 120 Meter. Objektiv besteht jetzt kein Pro-

blem mehr.

Was dabei kaum zur Sprache kommt: Die Änderungen zu Gunsten der Wolfratshausener Autofahrer gehen zu Lasten der Fahrgäste: Denn Zugkreuzungen in Wolfratshausen sieht der jetzige Planungsstand nicht mehr vor, der 20-Minuten-Takt ist damit durch die Infrastruktur festgeschrieben.

Den Gegnern der S-Bahn-Verlängerung gehen eigentlich die Argumente aus. Auch wenn Bürgermeister gebetsmühlenhaft von „Nachteilen“ für Wolfratshausen spricht: Diskutiert wurde an diesem Abend ausschließlich die Querung der Sauerlacher Strasse, weitere Nachteile können nicht genannt werden. Doch die unterschiedlichen Auswirkungen verschieden langer Schließzeiten werden gar nicht diskutiert. Vielmehr sperrt man sich pauschal gegen alle fachlichen Argumente mit dem Satz „Das glaube ich dann nicht“. Man fühlt sich an die Geschichte vom Suppenkaspar erinnert: „Nein, eine Bahnschranke will ich nicht!“ – Argumente finden da keinen Platz.

Dafür bemüht man alle denkbaren Beispiele für Bahnübergänge, an denen die Autofahrer lange warten müssen. Dabei greift keines der zitierten Beispiele: Ob Lörrach oder Pullach, in jedem Fall berechnen sich die Schließzeiten in Abhängigkeit der signaltechnischen und baulichen Anordnungen immer anders. In Pullach liegen beispielsweise beiden Bahnübergänge unmittelbar an den Enden der Bahnsteige, sodass die Schranken vor der Einfahrt der Züge und während des Fahrgastwechsels geschlossen bleiben müssen.

Enttäuschend ist dabei, dass eine Initiative wie die BIQ, die sich fast ausschließlich mit dem Thema Sauerlacher Strasse befasst, sich keine fachliche Kompetenz aufgebaut hat, um die komplexen Zusammenhänge der Bahnübergangstechnik zu verstehen. Selbst ein pensionierter DB-Netz-Mitarbeiter, der gegen seine früheren Arbeitgeber auftrat, ging bei seinen Ausführungen von völlig anderen Voraussetzungen aus: Er beharrte darauf, dass die S-Bahn aus Richtung Süden in Langsamfahrt über abzweigende Weichen in Wolfratshausen einfährt. Die letztgültige Planung sieht hier aber überhaupt keine Weiche vor. Ebenso ist ihm entgangen, dass durch veränderte Lage des Haltepunkts Gelting der Einschaltpunkt der Schranken nicht mehr im Bahnhofsbereich liegt. Hat er die vorhergehenden Ausführungen nicht verstanden?

Berichterstattung und Reaktionen in der Presse zeigen, dass der Informationsabend bei den Kommunalpolitikern in Wolfratshausen de facto nichts bewirkt hat. Im Gegenteil: die beiden Städte Wolfratshausen und Geretsried entzweien sich immer weiter. So fordern nun einige Wolfratshausener Stadträte die Aufgabe des Industriegleises nach Geretsried, obwohl die dadurch erreichte Kostensenkung auch nicht den erhofften Tunnel ermöglichen kann.

Inzwischen hat in Wolfratshausen ein Bürgerbegehren mit dem Ziel, eine Schrankenlösung unter allen Umständen zu verhindern, die notwendige Zahl an Unter-

stützungsunterschriften bereits übertroffen. Auch wenn das Begehren formaljuristisch wirkungslos ist, dürfte auf politischer Ebene das Projekt davon abhängen: Nur wenn eine Mehrheit in Wolfratshausen sich für eine S-Bahn-Verlängerung mit Schranke ausspricht und das Begehren ablehnt, wird das Projekt noch eine Chance haben.

Norbert Moy

Geplanter 15-Minuten der S-Bahn

Lehrstück aus dem Großraum Frankfurt

In der PRO BAHN-Diskussionsrunde „Taktverlust zwischen Metropole und Region“ am 10. Februar 2010 wurde unter Anderem über die in den Planungen des Freistaats Bayern vorgesehene Umstellung des S-Bahn-Taktes vom derzeitigen 10/20/40-Minutentakt auf einen 15/30 Minutentakt diskutiert. Hierbei wurde der 15-Minuten-Takt aber von den Teilnehmern fast durchgängig abgelehnt.

Dass der 15-Minutentakt in Ballungsräumen, deren städtischer Nahverkehr nur den 5/10/20-Minuten-Takt kennt und deren Umland nur im 30/60-Minuten-Takt vertaktet ist, nicht angenommen wird, zeigt nachfolgender Artikel aus dem Rhein-Main-Gebiet aus dem Jahre 2006, der heute noch aktuell ist:

Der S-Bahn-15-Minutentakt im Großraum Frankfurt am Main

Zum RMV-Start ist für sämtliche S-Bahnlinien ein Grundtakt von 30 Minuten eingeführt worden, der auf bestimmten Linien vor allem in der Hauptverkehrszeit auf 15 Minuten verkürzt wird. Fahrgastzählungen haben ergeben, dass die Auslastung der Verstärkerzüge bis zu 50 Prozent geringer ist als die der im 30-Minutentakt verkehrenden Bahnen.

Anhand der persönlichen Erfahrungen des Autors, der die S1 regelmäßig für Fahrten aus dem Main-Taunus-Kreis nach Frankfurt nutzt, soll einmal der Frage nachgegangen werden, warum das so ist.

Vorteil des 30 Minutentaktes ist die auch für mathematisch weniger begabte Menschen leichte Merkbarkeit. Ein Großteil der Bahnnutzer z. B. in Flörsheim weiß genau, dass die S-Bahnen zur Minute 24 und 54 Flörsheim in Richtung Frankfurt verlässt, dieses Grundmuster ist auch für den Gelegenheitskunden gut merkbar. Weniger bekannt ist, dass zur Hauptverkehrszeit zusätzliche Züge zur Minute 9 und 39 nach Frankfurt verkehren. Das bedeutet, dass vor allem Gelegenheitsnutzer die Züge zur Minute 9 und 39 nicht kennen und die Wahrscheinlichkeit nicht groß ist, dass diese zufällig genutzt werden.

Aber es kommt noch ein weiterer Aspekt dazu. Während in Wiesbaden An-

schlussbeziehungen vom Stadtverkehr und vom Rheingau aufgenommen werden müssen und die Zubringerbusse in Flörsheim und Hattersheim auf den 30-Minutentakt der S-Bahn abgestimmt sind, verkehren die 15-Minuteneinleger zum einen nur bis Hochheim, bedienen also Wiesbaden nicht und befördern in der Regel auch Reisende nicht, die mit Zubringerbussen nach Flörsheim und Hattersheim gebracht werden. Für die Gegenrichtung gilt das Gleiche.

Ein weiterer Aspekt ist bei der Fahrdienstleitung zu sehen. Während alles getan wird, dass der 30 Minutentakt eingehalten wird, wird bei Verspätungen der 15 Minuteneinleger gerne der Laufweg gekappt, so dass die Züge bei Betriebsstörungen auch einmal in Höchst, Hattersheim oder sogar in Griesheim enden, und per Lautsprecher die Fahrgäste aufgefordert werden, aufgrund Verkürzung des Laufweges die in wenigen Minuten verkehrende S1 nach Wiesbaden zu nutzen. In der Gegenrichtung bedeutet dies, dass der Zug aus technischen Gründen leider nicht verkehrt und die Fahrgäste gebeten werden, die nächste im Grundtakt 24 und 54 (bezogen auf Flörsheim) verkehrende S-Bahn zu nutzen.

Teilweise fallen die 15 Minutenanleger auch einfach halboffiziell aus. So verkehrten die Samstagskurzläufer während der Stellwerksumbauten im Frankfurter Hauptbahnhof einfach fahrplanmäßig nicht; als der Autor am 2.12.05 die um 12.07 verkehrende S1 von Frankfurt-Höchst nach Eddersheim nutzen wollte, erschien auf der Anzeigetafel des Höchster Bahnhofes kein Hinweis auf diese S-Bahn. Im Kleingedruckten des Aushangfahrplanes war dann zu lesen, dass diese S-Bahn samstags, jedoch nicht am 26.11. und 2.12. verkehrte.

Aus den genannten Gründen ist es also nicht verwunderlich, dass die 15-Minuteneinleger der S1 in der Westrichtung wegen der schlechteren Merkbarkeit des Fahrplans, wegen der ungünstigen Endpunkte Hochheim und zum Teil Hattersheim sowie auch wegen der psychologischen Einstellung des Betreibers, der diese Züge als nicht so wichtig einstuft, weniger genutzt werden als die im 30-Minuten Grundtakt verkehrenden S-Bahnen dieser Linie.

Fazit für den MVV

Eine Änderung des S-Bahn-Takts führt auch im Falle einer Verdichtung von 20 auf 15 Minuten nur dann zu einer verbesserten Akzeptanz wenn eine entsprechende Abstimmung mit den Zubringer- und Anschlußverkehren gegeben ist. Zudem besteht die Gefahr, daß bei einer Änderung vom 10/20/40-Minutentakt auf einen 15/30-Minutentakt bislang alle 20 Minuten bediente S-Bahnlinien nicht alle 15 Minuten sondern nur noch alle 30 Minuten bedient werden. Eine Angebotspolitik, die zukunftsorientiert auf eine Stärkung des ÖV abzielt, sollte aber die Option auf eine weitere Verdichtung der Fahrpläne hin zum 10-Minuten-Takt im großstadtnahen Bereich offen halten; 15 Minuten sind hier heute schon zu wenig.

Frank Lipke

Landkreis Weilheim-Schongau

PRO BAHN in die Steuerungsgruppe des Regionalmanagements berufen

Der Landkreis Weilheim-Schongau arbeitet seit 2008 an der Einführung eines Regionalmanagements. Dazu wurden durch eine Agentur in Einzelgesprächen mit Vertretern von Verbänden, darunter PRO BAHN, die Themenfelder erarbeitet, in denen im Landkreis ein erheblicher Verbesserungsbedarf besteht.

Im Dezember 2008 wurden in einem großen Workshop für diese Themenfelder in einzelnen Arbeitskreisen jeweils explizite Ziele benannt. Im Themenkreis „Öffentlicher Verkehr, Mobilität und Erreichbarkeit“, an dem PRO BAHN maßgeblich beteiligt war, wurden dabei folgende Ziele festgelegt:

- Innovatives Konzept zum ÖPNV in der Fläche umsetzen,
- Vernetzung untereinander und mit der Bahn (Taktung) verbessern,
- ÖPNV/SPNV barrierefrei gestalten,
- Alternative Bedienungskonzepte einsetzen,
- Infrastruktur an Umsteigepunkten verbessern,
- Verkehrswege (Mittenwald-/Pfaffenwinkel-/Fuchstalbahn) ausbauen.

Seit Beginn des Jahres hat nun das Büro für Regionalmanagement in Schongau, dessen Aufgabe die konkrete Umsetzung von Projekten zur Erreichung der vereinbarten Ziele ist, seinen Betrieb aufgenommen.

Gleichzeitig wurde durch den Landrat eine Steuerungsgruppe ins Leben gerufen, die die Ergebnisse der Arbeit der hauptamtlichen Regionalmanagerin entgegen nimmt und neue Arbeitsaufträge erteilt. Die Gruppe besteht neben politischen Vertretern aus jeweils einem Vertreter einer, für das jeweilige Ziel relevanten gesellschaftlichen Gruppe. In die Steuerungsgruppe für den Bereich Verkehr wurde der Autor als Vertreter von PRO BAHN berufen.

Werner Bommersbach

Industriegleis Peiting

Option für die Zukunft offenhalten!

Anschlussgleise für den Güterverkehr haben heute schon Seltenheitswert. Am Bahnhof Peiting Ost zweigt noch ein solches Gleis ins Gewerbegebiet am früheren Bergwerk ab, die Vegetation zeigt aber, dass hier schon länger kein Zug mehr gefahren ist. Kein Wunder also, dass sich die Marktgemeinde Peiting als Eigentümerin mit dem Plan trägt, das Gleis abzureißen und zum Schrottpreis zu verkaufen.

In einem Schreiben an die Marktgemeinde warnte PRO BAHN vor übereilten Beschlüssen und hat sich für den Erhalt der Infrastruktur als Option für die Zukunft ausgesprochen, die man sich mit dem endgültigen Abriß sonst verbauen würde: Angesichts steigender Energie- und Transportkosten wird der Gütertransport auf der Schiene in der Zukunft wieder interessant für viele Unternehmen werden. Bei der Ansiedlung neuer Firmen könnte Peiting zudem mit einem Alleinstellungsmerkmal werben; denn Gewerbegebiete mit Gleisanschluss sind heute eine absolute Rarität, nachdem die DB in weitem Umkreis alle Anschlussgleise und Ladegleise abgebaut hat. Eine weitere günstige Voraussetzung ist auch die Tatsache, dass mit der Augsburg Localbahn (AL), die in Schongau den Anschluss der Papierfabrik UPM-Kymmene bedient, auch ein Güterverkehrsunternehmen vor Ort ist, das die Bedienung von Peiting in ein gemeinsames Betriebsprogramm einbinden und somit Synergien generieren kann. Auf Nachfrage hat die AL hier ein grundsätzliches Interesse bekundet.

Peitings Bürgermeister Michael Asam sagte im Gespräch mit PRO BAHN zu, dass zur Zeit nicht daran gedacht werde, die Gleisanlagen entfernen zu lassen. Vor einer Auftragserteilung zum Abbau der Gleisanlage werde sich der Gemeinderat nochmals mit dieser Thematik befassen. Laut Asam beruhen die bisherigen Abbaupläne auf zu geringem Interesse zur Nutzung dieser Gleisanlage und den erheblichen immissionsrechtlichen Problemen mit dem angrenzenden Wohnbaugebiet. Die Lärmschutz-Problematik kann PRO BAHN wiederum nicht nachvollziehen, da selbst bei hoher Auslastung sicher nie mehr als zwei Bedienfahrten am Werktag erforderlich sein werden. Der Lkw-Verkehr stellt da sicher die höhere Belastung dar.

Allerdings fordert nun die DB Netz für die Erneuerung der Anschlussweiche im Bahnhof Peiting Ost von der Gemeinde einen sechsstelligen Betrag – eine Investition, die nur bei Vorhandensein eines regelmäßigen Verkehrs gerechtfertigt werden kann. Es wird daher von DB Seite zu einer – hoffentlich nur vorläufigen – Abtrennung des Industriegleises vom DB-Netz kommen. Güter auf die Schiene: in der Praxis sieht die Umsetzung solcher politischer Slogans doch viel schwieriger aus.

Norbert Moy

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 erreichbar, die Abonnentenverwaltung über pbp-abo@muenchen.pro-bahn.de.

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

Jahresabonnement der gedruckten Version durch Überweisung von 12 Euro 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. 03.03. 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)
- Fr. 05.03. 16 Uhr; Salzburg, „Stieglbräu“, Hotel Imlauer, Rainerstraße 12-14; **Salzburger Plattform der Verkehrsinitiativen**; Info: 00 43/664/411 8223, <http://www.salzburger-verkehrsplattform.org> unter „Treffen“
- Di. 09.03. 19 Uhr; München, „Eine-Welt-Haus“, Schwanthalerstr. 80, Raum 211/212; **Lichtbildervortrag** von Dieter Huhn: „Die moderne Bahn in Marokko“; Info: IG Münchner Schienenverkehrsfreunde, G. Bendrien, 080 92/333 48
- bis 21.03. täglich 9–17 Uhr; München, Deutsches Museum Verkehrszentrum, Theresienhöhe 14a; **Sonderausstellung** „Gebirgsbahnen - Fluchtlinien der Moderne“; Info: <http://www.deutsches-museum.de/verkehrszentrum/ausstellungen/Sonderausstellungen>
- Do. 25.03. 18:30 Uhr; München, Verkehrszentrum des Deutschen Museums, Theresienhöhe 14a; **Vortrag** von Markus Hehl (Vorsitzender Stiftung Bahnpark, Augsburg) „Mit der Darjeeling-Bahn zum Fuß des Himalayas“; Info: <http://www.deutsches-museum.de/verkehrszentrum/information/vortraege/vortraege-2010/>
- Fr. 02.04. Salzburg, „Stieglbräu“, Hotel Imlauer, Rainerstraße 12-14; **Salzburger Plattform der Verkehrsinitiativen** (Trotz Feiertag keine Terminänderung!) Info: 00 43/664/411 8223, <http://www.salzburger-verkehrsplattform.org> unter „Treffen“
- Mo. 05.04. Bad Endorf/Obing; „**LEO's Ostereierfahrt für die ganze Familie**“; Info: http://www.chiemgauer-lokalbahn.de/termine/mrz_apr.htm, Anmeldung (Tel.: 08821/64 999 64; 19–20 Uhr)
- 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“
- Das Stattfinden der für Samstag, den 6. März vorgesehenen Exkursion des Bund Naturschutz „Von Peißenberg nach Weilheim: Ehemalige Bergwerke und Klöster“ unter der Leitung von Eugen Reißing war bei Redaktionsschluß noch nicht vollständig gesichert. Informationen gibt es unter 089/700 4608.
 - Mit dem Vortrag am 9.März endet bei der IG Münchner Schienenverkehrsfreunde die Vortragssaison 2009/2010 – weiter geht es dann erst wieder im Oktober nach der Sommerpause.

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.

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

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

Do. 11.03. 19 Uhr; Rosenheim, „Mail-Keller“, Schmettererstr. 20; **Stammtisch der Stadt- und Kreisgruppe Rosenheim**; Info: Wolfgang Günther (080 62/4027), Günther Polz (080 63/7928)

Fr. 12.03. 18:00 Uhr; Geschäftsstelle; **Lichtbildervortrag** von Fritz Ferstl: „Bahnen und Busse in Brighton und London“

Fr. 12.03. 18:30 Uhr; Eichstätt, Cafe „Paradeis“, Am Marktplatz 9; **Stammtisch der Kreisgruppe Eichstätt**; Info: Stefan Hanauska (Stefan.Hanauska@altmuehlnet.de, <http://www.pro-bahn.de/eichstaett>)

Mi. 17.03. 19 Uhr; Geschäftsstelle; **Aktiventreffen**

Do. 25.03. 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)

Mo. 29.03. 19:30 Uhr; **Achtung, Geänderter Ort!**: Aichach, Gasthof Specht, Stadtplatz 43 (ca. 10 Min. Fußweg vom Bahnhof); **PRO BAHN-Treff Schwaben**; Bastian Gossner, Bayerische Regiobahn: „Erste Betriebserfahrungen im Paartal“; Info: W.Karg@bayern.pro-bahn.de, 082 51/53 887

Mi. 31.03. ab 19:30 Uhr; München; Gaststätte Zwinger-**eck**; **Stammtisch**

Mi. 07.04. 19 Uhr; Geschäftsstelle; **Aktiventreffen**

Fr. 09.04. 19 Uhr; Geschäftsstelle; **Stadt- und Kreisgruppe München**

Termine anderer Veranstalter siehe vorherige Seite

Eine Lobby für die Fahrgäste

Werden Sie Mitglied bei PRO BAHN

Sie sind noch kein Mitglied, wollen es aber werden? Die Mitgliedschaft kostet 42 Euro für Einzelmitglieder, 49 Euro für Familien oder 29 Euro für Junioren. Anmeldungen sind unter <http://www.pro-bahn.de/beitritt> oder schriftlich an PRO BAHN e.V., Friedrichstr. 95, 10117 Berlin, Fax: 030 - 2096 2586 möglich. Wir freuen uns über jedes neues Mitglied!
