

PRO BAHN *Post*

Rundbrief von PRO BAHN Oberbayern

Dezember 2010



Vorbild Schweiz: Am 11. Dezember geht – nur sechs Jahre nach Erteilung der Plangenehmigung – die dritte Ausbaustufe der Glattalbahn mit einem großen Fest in Betrieb.
(Bild: E. Lauterbach)

- Kurznachrichten – *Seite 2*
- Vorstandswahlen und Namensänderung – *Seite 4*
- Flughafenexpress verdrängt S-Bahn – *Seite 4*
- Mikrofortschritte an der ABS 38 – *Seite 8*
- Horber Schienen-Tage: Kritik an Verkehrsplanung – *Seite 9*
- Fahrplanwechsel im Werdenfels – *Seite 10*

PRO BAHN-Post-Abo 2011

Liebe Leser,

auch dieses Jahr möchten wir unsere Leser der Papierversion der PRO BAHN-Post und die Nichtmitglieder wieder an die Verlängerung ihres Abos erinnern.

Falls Sie für 2011 die Papierversion abonnieren möchten oder kein Mitglied sind, so überweisen Sie – soweit noch nicht geschehen – bitte 12 Euro auf das Konto 37 20 730 bei der Sparda-Bank München (BLZ 700 905 00). Bitte geben Sie unbedingt Ihre Adresse an, wenn Sie kein PRO BAHN-Mitglied sind.

Falls Sie die elektronische Version lesen und PRO BAHN-Mitglied sind, brauchen Sie gar nichts tun – Ihr Abo wird im kommenden Jahr automatisch fortgesetzt.

Kurznachrichten

Planfeststellung S-Bahn-Verlängerung Geretsried

Das Bayerische Staatsministerium für Wirtschaft, Infrastruktur, Verkehr und Technologie hat die Deutsche Bahn beauftragt, das Planfeststellungsverfahren für die Verlängerung der S-Bahn-Strecke München–Wolfratshausen bis Geretsried einzuleiten. Damit macht das Projekt endlich einen Schritt vorwärts. Pro BAHN Oberbayern begrüßte die Einleitung des Planfeststellungsverfahrens in einer Pressemitteilung (<http://www.pro-bahn.de/oberbayern/presse/20101111.html>).

Wasserburg: Negatives Gutachten zu Altstadtstrecke

Bei der Reaktierung der 1987 von der DB illegal stillgelegten Strecke zum Wasserburger Altstadtbahnhof sieht es derzeit düster aus. Nach einem Bericht der Wasserburger Zeitung vom 30. Oktober (<http://www.ovb-online.de/wasserburg/altstadtbahn-voellig-unwirtschaftlich-984445.html>) ist ein Gutachten zum Ergebnis gekommen, dass der Wiederaufbau der seit 23 Jahren verfallenden Strecke zu teuer wird, und dass die Strukturen inzwischen so auf den Straßenverkehr ausgerichtet sind, dass der Bahnbetrieb nicht wirtschaftlich wäre. Der Wasserburger Stadtrat wird sich mit dem Gutachten noch im Detail beschäftigen müssen.

Mitglieder für den Fahrgastbeirat des MVV gesucht

Für den Fahrgastbeirat des MVV werden neue Mitglieder gesucht. Die Bewerbungsfrist endet am 31. Januar 2011. Bewerbungsformulare gibt es im Kundenmagazin „conTakt“ und im Internet (http://www.mvv-muenchen.de/de/home/fahrgastinformation/aktuelle_meldungen/2010_2/fahrgastbeirat-wahl).

Bayernkursbuch und MVV-Fahrplanbuch

Selbstverständlich ist es ja nicht mehr, dass Fahrpläne auch in gedruckter Form erhältlich sind. Umso erfreulicher ist es, dass die Bayerische Eisenbahngesellschaft zum Fahrplanwechsel wieder ein Bayern-Kursbuch zum Preis von 5 Euro herausgeben wird. Es kann ohne Aufpreis unter <http://www.bayern-kursbuch.de> oder beim BAYERN-KURSBUCH Bestellcenter (Tel. 089/5682 0853, Fax 089/5682 2123) bestellt werden. Kaufmöglichkeit besteht auch im Bahnhofsbuchhandel. Auch der MVV gibt zum Fahrplanwechsel wieder ein Fahrplanbuch heraus, das 3 Euro kostet. Dieses ist im MVV-Gebiet im Zeitschriftenhandel und bei den MVV-Servicestellen erhältlich.

Zorn entlang der S4

Das Festhalten am 2. S-Bahn-Tunnel führt dazu, dass alle Finanzmittel vom Tunnel absorbiert werden und andere notwendige Maßnahmen wie der Ausbau der S-Bahn-Außenstrecken nicht finanziert werden können. So wurde auch der viergleisige Ausbau zwischen Pasing und Buchenau aus dem GVFG-Programm herausgenommen und ist damit bis auf weiteres gestrichen. Die Bürgermeister von Puchheim und Fürstenfeldbruck riefen in einer Pressekonferenz im Brucker Rathaus die S-Bahn-Pendler zum Protest auf (<http://www.google.de/#hl=de&q=s-bahn+puchheim+protest>).

Abstriche beim Ausbau München–Mühldorf–Salzburg

Nach der im Auftrag des Bundes durchgeführten Bedarfsplanüberprüfung soll die Strecke München–Mühldorf–Salzburg nicht durchgehend zweigleisig ertüchtigt werden. Auch wurden die eigenen Gleise für die S-Bahn nach Markt Schwaben gestrichen. PRO BAHN kritisiert dies in einer Pressemitteilung (<http://www.pro-bahn.de/oberbayern/presse/20101124.html>).

Neue Stationspreise: Tutzing wird wieder billiger

Es gibt einmal wieder neue Stationspreise bei der DB. Demnach wird der Preis für einen Halt in Tutzing von derzeit 10,81 Euro auf 2,15 Euro gesenkt. In den Jahren 2009 und 2008 betrug der Preis 1,46 Euro, 2007 waren es 1,40 Euro. Die vollständige Liste gibt es unter [http://www.deutschebahn.com/site/bahn/de/geschaefte/infrastruktur_schiene/personenbahnhoeefe/stationsnutzung/preisliste.html](http://www.deutschebahn.com/site/bahn/de/geschaefte/infrastruktur/_schiene/personenbahnhoeefe/stationsnutzung/preisliste.html).

Zwei neue U-Bahnhöfe

Am 11. Dezember werden an der U-Bahnline 3 die beiden neuen Bahnhöfe Moosacher St.-Martins-Platz und Moosach eröffnet (<http://www.mvg-mobil.de/aktuell/moosach.html>). Von 11 bis 17 Uhr wird an den beiden Stationen gefeiert, der Betrieb auf der U3-Verlängerung wird gegen 13 Uhr aufgenommen. PRO BAHN ist mit einem Infostand am Moosacher St.-Martins-Platz dabei.

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

Vorstandswahlen und Namensänderung

Am 6. November 2010 fand in München die Mitgliederversammlung von PRO BAHN Oberbayern statt. Im Gastvortrag berichtete Herbert König, Vorsitzender der Geschäftsführung der Münchner Verkehrsgesellschaft über den Stand und die weiteren Planungen beim Ausbau der Tram in München. Nach der derzeitigen Verlängerung nach St. Emmeram stehen eine Wendeschleife an der FH Lothstraße, die Wiederinbetriebnahme eines Wendehammers in der Westendstraße und die Verlängerung zum Pasinger Bahnhof bis 2013 an. In etwas fernerer Zukunft liegen die Westtangente (frühestens 2016), die Nordtangente mit Querung des englischen Gartens ohne Fahrleitung, Pasing–Freiham und Schwabing–Freimann. Ein Problem stelle neben den vielfachen Widerständen gegen neue Trambahnlinien die Finanzierung dar, da das Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz 2019 ausläuft und die Mittel schon jetzt um das 3,3-fache überzeichnet sind. Hinzu käme noch ein hoher Finanzbedarf für Erneuerungen im Bestandsnetz und die reduzierte Fahrzeugförderung durch den Freistaat.

In der Mitgliederversammlung wurden der Vorsitzende Norbert Moy, die stellvertretenden Vorsitzenden Andreas Barth und Thomas Kauderer sowie die Schatzmeisterin Renate Forkel jeweils mit großer Mehrheit wiedergewählt. Als Kassensprüfer wurden Renate Bommersbach und Günther Polz gewählt, Ersatzkassensprüfer wurde Frank Lipke.

Als weiterer Tagesordnungspunkt stand der Beschluss zur Umbenennung des Regionalverbandes in Bezirksverband Oberbayern und die Einführung einer weiteren Gliederungsebene zwischen dem jetzigen Regionalverband und den Kreisgruppen an. Damit soll der entsprechenden politischen Gliederung in Bayern Rechnung getragen werden. Durch die zusätzliche Gliederungsebene (neu: Regionalgruppen) können für landkreisübergreifende Verkehrsräume zuständige Gruppen gebildet werden. Die Versammlungsteilnehmer stimmten der erforderlichen Satzungsänderung mit großer Mehrheit zu.

Renate Forkel

Vom Flughafengutachten zur Bedarfsplanüberprüfung

Flughafenexpress verdrängt S-Bahn

Am 11. November hat Bundesverkehrsminister Ramsauer die Ergebnisse der Bedarfsplanüberprüfung für die Schienenwege des Bundes vorgelegt. Das umfangreiche Werk des Schlussberichts [6] enthält zum Raum München neben einigen Vorbemerkungen (Seite 132/5–35) die relevanten Planfälle 5b, 26, 26a und 36.

Rund um den zweiten Stammstreckentunnel und den Flughafenanschluss werden im Wesentlichen bereits bekannte Infrastrukturmaßnahmen wie von der bayerischen Staatsregierung gewünscht übernommen. Es gibt allerdings einige

Abweichungen zu bisherigen Veröffentlichungen und neue Erkenntnisse zu den zugrunde gelegten Betriebsprogrammen. Dies soll hier kurz dargelegt werden, unabhängig davon, welchen Planfällen die einzelnen Punkte zugeordnet sind, und wie sie finanziert werden sollen.

Für den Güterverkehr werden im Bedarfsplan Maßnahmen unterstellt, die teilweise auch von PRO BAHN schon lange gefordert werden:

- Wiederaufbau einer Kurve am Eisenbahn-Nordring zwischen Feldmoching und Milbertshofen (Investition Bestandsnetz, daher außerhalb der Bedarfsplanung des Bundes),
- Bau einer Kurve zwischen Daglfing und Riem („Daglfinger Kurve“),
- Bau einer Kurve zwischen Riem und Trudering („Truderinger Kurve“),
- zweigleisiger Ausbau Daglfing–Trudering („Truderinger Spange“),
- viergleisiger Ausbau Johanneskirchen–Daglfing (oberirdisch).

Diese Maßnahmen ermöglichen eine Güterzugführung Olching/Feldmoching–Nordring–Daglfing–Riem/Trudering sowie die direkte Zufahrt zum Containerbahnhof Riem aus Richtung Rosenheim. Dadurch bleiben dem durch innenstadtnahe Wohngebiete führenden Südring viele Durchfahrten von Güterzügen erspart. Dies reduziert dort den Lärm und schafft Kapazität für Personenzüge. Alle Neu- und Ausbaumaßnahmen werden natürlich den vorgeschriebenen Lärmschutz erhalten.

Die richtig interessanten Punkte des Schlussberichts zur Bedarfsplanüberprüfung betreffen im Raum München den Flughafenanschluss. Innerhalb von zwölf Monaten haben sich hier entscheidende Daten geändert. Auf Basis des Flughafengutachtens [1] wurde im November 2009 entschieden, den sogenannten Ostkorridor über die Strecke der S-Bahn-Linie S8 auszubauen. Zudem entstand die Bezeichnung „Überregionaler Flughafen-Express“ (ÜFEX) für zukünftige Regionalzuglinien, die unter anderem Regensburg, Ulm, Lindau und Salzburg mit dem Münchner Flughafen verbinden und zum Teil den zweiten Stammstreckentunnel befahren sollen.

Zwei dieser ÜFEX-Linien werden im Flughafengutachten über den Ostkorridor geführt. Weitere zwei Linien nutzen den sogenannten Westkorridor auf der Trasse der S-Bahn-Linie S1. Dazu sind der Bau der „Pasinger Kurve“ zwischen Pasing und Moosach, sowie ein Überholgleis nördlich von Oberschleißheim vorgesehen.

Im Februar 2010 wurde ein weiteres Gutachten präsentiert [2], das den Ostkorridor mit einem sogenannten „Nordtunnel light“ vergleicht. Die Idee eines zentralen Nordtunnels hatten die Verkehrsberater Vieregge und Rössler in die Diskussion eingebracht [8]. Die Variante Ostkorridor ist nun so modifiziert, dass er von vier ÜFEX-Linien befahren werden soll. Dies ist wohl der Erkenntnis geschuldet, dass die dichte Zugbelegung zwischen München und Neufahrn eine Führung weiterer Züge über den Westkorridor nicht zulässt.

Aufgrund vorangehender Betrachtungen zum zweiten Stammstreckentunnel war bereits klar, dass einige S-Bahn-Linien auf einen 30-Minuten-Grundtakt umgestellt werden sollen. So wurde die S1 in zwei getrennte Takt-30-Linien aufgespalten, von denen eine zum Flughafen und eine nach Freising verkehrt. Wie angesichts des starken Schülerverkehrs zwischen Neufahrn und Freising damit das Aufkommen der Hauptverkehrszeit bewältigt werden soll, bleibt unklar.

Im Februar-Gutachten ist zudem eine S-Bahn-Anbindung des Flughafens über den Ostkorridor im 15-Minuten-Takt vorgesehen. Während noch im November zusätzlich eine S-Bahn-Spange Erding-Flughafen-Freising in der Präsentation auftauchte, fehlt drei Monate später die S-Bahn-Verbindung Freising-Flughafen zugunsten zweier ÜFEX-Linien. Auch dies ist wohl eine Konsequenz aus der dichten Streckenbelegung der Freisinger Strecke und den dadurch notwendigen Ausbauten. Spätestens seit Oktober ist klar, dass der geplante Ausbau des Abschnitts Neufahrn-Freising und des Freisinger Bahnhofs mindestens zehn Jahre später als geplant kommt [9]. Wenn keine S-Bahn verkehrt, entfällt natürlich auch der von der Gemeinde Neufahrn gewünschte Haltepunkt bei Mintraching.

Wie stellt sich die Situation im Schlussbericht zur Bedarfsplanüberprüfung des Bundes dar? Der Plan mit vier ÜFEX-Linien auf dem Ostkorridor wurde übernommen. Entsprechend fällt die „Pasinger Kurve“ aus dem Bedarfsplan heraus, da sie nur noch eine langfristige Option ist. Ebenso geblieben sind die beiden ÜFEX-Linien vom Flughafen über Freising nach Landshut und Regensburg.

Einschneidendste Änderung im S-Bahn-Netz ist die Verkürzung der Linie S8 bis Hallbergmoos. Zwischen Hallbergmoos und dem Flughafen verkehrt nur noch der ÜFEX. Die Haltepunkte zwischen Leuchtenbergring und Ismaning verlieren damit ihre direkte Verbindung zum Flughafen. Um Umsteiger aufzunehmen müssen die ÜFEX-Züge in Hallbergmoos halten. Als Konsequenz wird es damit wohl keinen weiteren Halt dieser Züge zwischen Ostbahnhof und dem Flughafen geben. Hallbergmoos wird quasi zur attraktivsten Bahnstation im Münchner Umland. Wie man damit umgehen will, dass dadurch ein enormer Park+Ride-Druck entstehen wird, geht aus den Veröffentlichungen nicht hervor.

Während die Verkürzung der S8 bereits Ausgangssituation der Bedarfsplanüberprüfung ist, also wohl vom Freistaat so angemeldet wurde, ist eine andere Einschränkung Ergebnis der Nutzen-Kosten-Untersuchung: Der Streckenabschnitt zwischen Riem und Markt Schwaben soll nicht mehr viergleisig ausgebaut werden. Damit bleibt es hier beim Mischbetrieb von S-Bahnen mit Regional- und Güterzügen. Die noch im Februar vorgesehene Express-S-Bahn nach Erding wurde wieder durch eine konventionelle Linie mit allen Zwischenhalten ersetzt.

Ebenfalls in den bisher veröffentlichten Dokumenten nicht enthalten ist ein Flügel der S-Bahn in Markt Schwaben. Während ein Ast über Erding den Flughafen erreicht, verkehrt der andere Ast nach Dorfen. Die Stationen zwischen Markt Schwaben und Dorfen werden dann nur noch durch die S-Bahn, nicht mehr

durch Regionalzüge bedient.

Getrennt betrachtet wird bei der Bedarfsplanüberprüfung die Option Walpertskirchener Spange. Über die Spange sollen die beiden ÜFEX-Linien von Landshut und Regensburg zum Flughafen weiter nach Mühldorf und Salzburg verkehren. Im Laufe des Jahres war klargeworden, dass im Gegensatz zu den Planungsunterlagen aus 2008 [3] das bayerische Verkehrsministerium nun eine weiter südlich gelegene Trassenvariante verfolgt [4]. Vorteil dabei ist, dass der Erdinger Bahnhof nicht nach Norden verlegt wird, sondern altstadtnah verbleibt und zusätzlich Regionalzughalt wird.

Die Gutachter der Bedarfsplanüberprüfung haben die Walpertskirchener Spange nicht als Einzelmaßnahme geprüft, sondern nur als Bestandteil des vom Freistaat als Maßnahmenbündel „Bahnknoten München“ angemeldeten Pakets. Das Ergebnis – „die Verringerung des NKV von 2,7 auf 2,3 deutet auf ein deutlich schlechteres NKV für die Teilmaßnahme Walpertskirchener Spange hin“ – ist eher negativ. Erst durch die Bündelung erfolgt insgesamt eine positive Bewertung.

Ob alle genannten Planungen so kommen wie beschrieben, oder gar wann das passiert, lässt sich heute nicht sagen. Nächster Schritt ist die Einarbeitung der Bedarfspläne in den Bundesverkehrswegeplan. Auch lokal wird es das Bestreben geben, die Planungen weiter zu ändern. So wünscht sich die Stadt München einen Bahntunnel im Bereich Daglfing / Johanneskirchen statt des oberirdischen Ausbaus. Eine volkswirtschaftliche Bewertung mit diesem Tunnel würde allerdings den Ostkorridor unwirtschaftlicher machen als den verworfenen Ausbau des Westkorridors via Neufahrn.

Auf dem Abschnitt München–Freising–Landshut wird sich der Druck durch den Güterverkehr weiter erhöhen. Die Deutsche Bahn plant Entlastungstrassen für den sogenannten Seehafenhinterlandverkehr (SHHV) [7]. Dazu gehört auch die Elektrifizierung der Strecke zwischen Hof und Regensburg. Als Folge wird sich der Zulauf auf München aus Richtung Norden von der Relation Würzburg/Nürnberg–Treuchtlingen in Richtung Regensburg–Landshut verlagern; und dies bei insgesamt zunehmender Zahl der Güterzüge.

Selbst ohne diese Aussichten, die mit dem von der DB genannten Wunschtermin 2017 nicht mehr ganz so fern sind, wird der Streckenabschnitt zwischen Feldmoching und Freising zum schlimmsten Nadelöhr im Bahnnetz rund um München. Die Politik diktiert den „Bedarf“ für Streckenausbau im Norden von München nur mit dem Ziel Flughafen. Bahnreisende auf anderen Strecken, und seien diese noch so überlastet, kommen bei solch eingeeengter Sichtweise unter die Räder.

Über die Betrachtung der Münchner Themen hinaus ist zu sagen, dass auch unumstritten notwendige Maßnahmen im Schienennetz unterfinanziert sind [10]. Dies gilt gerade im Vergleich zum Straßennetz, das schon durch die Bewertungsmethodik vorteilhafter abschneidet. Es wäre den Politikern der Mut zu

wünschen, die allseits bekannten Floskeln von der Verkehrsverlagerung auf die Schiene in politische Entscheidungen zur entsprechenden Ausgestaltung der Bewertungsverfahren einfließen zu lassen. Dies bleibt aber zurzeit nur eine sehr unbestimmte Hoffnung.

Edmund Lauterbach

- [1] Ergebnisse des Gutachtens zur Verbesserung der Schienenanbindung des Münchner Flughafens, StMWVT, Präsentation vom November 2009.
- [2] Gutachten zur Flughafenanbindung München – Gegenüberstellung der Bewertungsergebnisse für die Planfälle Nordtunnel light und 2. S-Bahn-Stammstrecke + Gesamtplanfall 5 mod, StMWVT, Präsentation vom Februar 2010.
- [3] Erdinger Ringschluss – Informationen zum derzeitigen Planungsstand, Juli 2008.
- [4] Erdinger Ringschluss – Präsentation Stadtratssitzung der Stadt Erding am 27.07.2010.
- [5] Ergebnisse der Überprüfung der Bedarfspläne für die Bundesschienenwege und die Bundesfernstraßen, BMV, November 2010.
- [6] Schlussbericht – Schienenwege des Bundes, BMV, 11.11.2010.
- [7] Wachstumsprogramm DB Netze, DB, November 2009.
- [8] Materialien zum Nordtunnel von Viereg-Rössler GmH Innovative Verkehrsberatung.
- [9] „Gleisusbau in Pulling verschoben“, Süddeutsche Zeitung, Landkreisausgabe Freising, 16.10.2010.
- [10] „Schienenprojekte dramatisch unterfinanziert“, Allianz pro Schiene, 11.11.2010.

Die Online-Fassung des Artikels unter <http://www.myway.de/e.lauterbach/xs.html> enthält zusätzlich eine Skizze und Internet-Verweise.

Mikrofortschritte an der ABS 38

Während über dem Ringschluss Erding, der Walpertskirchener Spange, diversen Begegnungsabschnitten bis Mühldorf, der Zweigleisigkeit Mühldorf-Tüßling und der Elektrifizierung noch heftig gebrütet wird, geht der Teilausbau vom Abzweig Tüßling-Burghausen zielstrebig seinem Abschluss entgegen. Das Güterzug-Begegnungsgleis und der Bahnhofsumbau Kastl sind nahezu abgeschlossen, die Arbeiten an der Signaltechnik für das elektronische Stellwerk im Burghäuser Industriebahnhof stehen auch kurz vor ihrem Abschluss, es fehlt nur noch das Blocksignal zwischen Altötting und Töging.

Das ist aber auch schon alles, was für das Chemiedreieck geplant ist. Es bleibt weiterhin bei 23 km eingleisiger Strecke ohne Fahrstrom. Es bleibt bis auf weiteres bei Doppeltraktion mit Dieselloks der Baureihen BR 233 und 247.

Während bei anderen Maßnahmen für minimale Fahrzeitverkürzungen schnell dreistellige Millionenbeträge ausgegeben werden, haben der Ausbau und die Elektrifizierung der Bahnstrecken in das Chemiedreieck bei der Politik nur eine geringe Priorität. Wie vor einigen Jahren vom Koordinator für die TEN 17,

Peter Balasz, in einem Hearing im Münchner Rathaus zu hören war, sind von seiten der EU die entsprechenden Maßnahmen explizit erwünscht und würden auch gefördert. Letzteres jedoch nur, wenn die Ausbaumaßnahmen bis über die österreichische Grenze hinaus reichen. Für die klein-klein-Ausbauten zwischen München und Freilassing gibt es allerdings von der EU keine finanzielle Unterstützung.

Bernd Passer

28. Horber Schienen-Tage

Kritik an der Verkehrsplanung

Vom 17. bis 21. November fanden die 28. Horber Schienen-Tage statt. Themen der Vorträge waren unter anderem der Wettbewerb im Schienenbahnverkehr in Deutschland, Probleme bei der Zulassung von Eisenbahnfahrzeugen, Umweltbilanz und neue Konzepte im Güterverkehr, Netzzugang im europäischen Rahmen, Reaktivierungswünsche und -vorhaben und Fahrgastrechte. Am Samstag kam – wie schon in den Vorjahren – der akademische Nachwuchs zu Wort.

Wegen des großen Erfolges im vergangenen Jahr wurde auch wieder ein Jugendaufnahmeverkehrstag durchgeführt, in dem die Schüler der vierten Klassen über den ÖPNV informiert wurden. Grundsätzlich wäre eine weitere Verbreitung dieses Projektes wünschenswert, es sind jedoch – wie in Horb – Sponsoren erforderlich, die auch einmal einen Zug bestellen bzw. kostenlos zur Verfügung stellen.

Für die aktuelle Diskussion zur Verkehrspolitik stand als Gesprächspartner der Vorsitzende des Verkehrsausschusses des Deutschen Bundestages, Winfried Hermann, zur Verfügung.

Ein Thema, das sich wie ein roter Faden durch viele Vorträge und auch durch die aktuelle Diskussion zur Verkehrspolitik zog war die Unterfinanzierung von Schienenprojekten. Dieses Problem wird noch verschärft durch das Festhalten an überbewerteten Prestigeprojekten mit geringem verkehrlichem Nutzen.

Diese Problematik war auch Schwerpunkt der Resolution der 28. Horber Schienen-Tage, deren vollständiger Text unter <http://horber.schienen-tage.de/28/resolution.html> nachzulesen ist. Um eine zukunftsfähige Schienenplanung zu ermöglichen wird dort eine Neuorientierung mit einem Moratorium für die Umsetzung neuer Großprojekte gefordert. Statt dessen sollte ein Sofortprogramm zur Beseitigung der drängendsten Engpässe angegangen und ein Bundesmobilitätsplan erstellt werden. Wie in der Schweiz sollten zuerst die künftige Nutzung der Infrastruktur geplant und dann die Baumaßnahmen darauf ausgerichtet werden, um so eine effiziente und zukunftsgerichtete Nutzung der Steuermittel sicherzustellen.

Teilweise ein Kontrastprogramm zu den eher düsteren Perspektiven der Verkehrspolitik stellten die beiden Exkursionen dar.

Im Glattal bei Zürich konnte man auf der ersten Exkursion bestaunen, was bei effizienter Planung und frühzeitiger Einbindung der Anwohner alles möglich ist. Erst 2003 erteilte der Regierungsrat des Kantons Zürich der VBG (Verkehrsbetriebe Glattal) den Auftrag zur Realisierung der ersten Etappe der Glattalbahn. Am 11.12.10 kann nun die Inbetriebnahme der dritten! Ausbaustufe gefeiert werden (<http://www.glattfest.ch>).

Beim neuen S-Bahntunnel in Zürich (<http://www.durchmesserlinie.ch>) konnten sich Teilnehmer überzeugen, dass es durchaus auch Tunnelbauwerke mit hohem Fahrgastnutzen geben kann. Beeindruckend war auch, mit welchen geringen Beeinträchtigungen für die Fahrgäste dieses aufwändige Bauwerk unter dem Züricher Hauptbahnhof erstellt wurde.

Die zweite Exkursion führte zu einem der erfolgreichsten Reaktivierungsprojekte in Deutschland, der Schönbuchbahn (<http://www.pro-bahn.de/fakten/sbuch.htm>). Ursprünglich waren 2500 Fahrgäste pro Tag prognostiziert, inzwischen hat die Fahrgastzahl 8000 überschritten. Bis etwa 2015 ist die Elektrifizierung, die Errichtung eines Zweigleisabschnittes, die Einführung des 15-Minuten Taktes zwischen Böblingen und Holzgerlingen-Bahnhof in der Hauptverkehrszeit und eine abschnittsweise Anhebung Streckenhöchstgeschwindigkeit auf 100 km/h geplant. Ein Problem wird allerdings wohl die Finanzierung werden. Und damit hat einen dann die verkehrspolitische Realität wieder . . .

Renate Forkel

Fahrplanwechsel im Werdenfels

Auch der Fahrplanwechsel 2010 bringt wieder Neuerungen im Werdenfels: Die bisher bestehenden Fahrplanlücken Richtung München in Uffing und Huglfing werden erfreulicherweise geschlossen.

Außerdem wird am 12. Dezember der Bahnhof in Farchant wiedereröffnet und in Murnau legt zum ersten Mal ein ICE einen planmäßigen Halt für Fahrgäste ein. Um diese Ereignisse zu feiern und schon am ersten Tag für Nachfrage zu sorgen, fahren wir am 12. Dezember nach Farchant und Murnau. Zunächst geht es mit der ersten RB aus Richtung München nach Farchant (Ankunft 8:53), wo Bürgermeister und Gemeinderat den Zug erwarten. Zwei Stunden später fahren wir dann weiter nach Garmisch und von dort mit dem ICE nach Murnau.

Wer teilnehmen möchte ist herzlich willkommen. Fahrtkosten muss jeder selbst tragen; falls sich genügend Leute im Vorfeld melden, können wir ggf. die Tickets noch optimieren (Norbert Moy, 0881/638 131, n.moy@bayern.pro-bahn.de).

Norbert Moy

Das PRO BAHN-Post-Team wünscht allen Lesern ein frohes Weihnachtsfest

Termine anderer Veranstalter

PRO BAHN-Termine und allgemeine Hinweise siehe nächste Seite

- Fr. 03.12. 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“
- Sa. 04.12. Lenggries, München Hbf.; **Sonderfahrt** „Adventsfahrt nach Bamberg“. Veranstalter: BOB; Info: 080 24/997 171, <http://www.bayerische-oberlandbahn.de> unter „Fahrplan/Sonderfahrten“
- Sa. 04.12. und Sa. 11.12.; Traunstein bzw. Freilassing und weitere Zusteigehalte bis Landshut; **Sonderfahrten** „Mit dem TEE Rheingold nach Nürnberg“. Veranstalter: Südostbayernbahn; Info: 086 31/609 224, <http://www.suedostbayernbahn.de>
- So. 05.12. Bad Endorf (16:45 Uhr)/Obing (15:30 und 18 Uhr); **LEO's Nikolausfahrt**, Anmeldung unbedingt erforderlich; Info und Anmeldung: <http://www.chiemgauer-lokalbahn.de/termine/nikolaus.htm> und Tel. 01577/1860 795 (ab 18 Uhr)
- Di. 21.12. 19 Uhr; München, „Eine-Welt-Haus“, Schwanthalerstr. 80, Raum 211/212; **Diavortrag** mit Bildern vom 150-jährigen Jubiläum der damaligen Deutschen Bundesbahn im Jahr 1985 von H. Rath; Info: IG Münchner Schienenverkehrsleute, G. Bendrien, 080 92/333 48
- Do. 23.12. Bad Endorf/Obing; **„LEO bringt das Friedenslicht“** Das Friedenslicht kann an allen Stationen ohne Voranmeldung abgeholt werden (leider besteht in diesem Jahr keine Mitfahrmöglichkeit im Zug); Info und Fahrplan: <http://www.chiemgauer-lokalbahn.de/termine/friedenslicht.htm>
- Fr. 07.01. 16 Uhr; Salzburg, „Stieglbräu“, Hotel Imlauer, Rainerstraße 12-14; **Salzburger Plattform der Verkehrsinitiativen**; Info: Siehe Termin am 03.12.

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 Abonnenatenverwaltung 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.

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. 01.12. 19 Uhr; Geschäftsstelle; **Aktiventreffen**

Mi. 01.12. 18:30 Uhr; Bad Reichenhall, „Kammererbräu“, Poststr. 23; **Monatstreffen** des Verkehrsforums ÖPNV Berchtesgadener Land; (mit PRO BAHN-Beteiligung); Info: K.H. Löw (Tel. 08651/5788, Karl-HeinzLoew@t-online.de), H. Boguhn (Tel. 08651/714722)

Fr. 03.12. 19 Uhr; Geschäftsstelle; **Stadt- und Kreisgruppe München**

Mo. 06.12., Mo. 13.12. und Mo. 20.12.; 19 Uhr; München; Odeonsplatz; **Infostand** zum „Schwabenstreich“ (ab ca. 18:30), Info: <http://www.schwabenstreich.info>

Do. 09.12. 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. 10.12. 18:30 Uhr; Eichstätt, Cafe „Paradeis“, Am Marktplatz 9; **Stammtisch der Kreisgruppe Eichstätt**; Info: Stefan Hanauska (Stefan.Hanauska@altmuehl.net, <http://www.pro-bahn.de/eichstaett>)

Sa. 11.12. ca. 11–16 Uhr; U-Bahnhof Moosacher St-Martins-Platz; **Infostand** zur Verlängerung der Linie U3; Info: <http://www.mvg-mobil.de/aktuell/moosach.html>

So. 12.12. Farchant, Murnau; **Eröffnungsfahrt** zum Bahnhalt Farchant, anschließend ICE-Fahrt nach Murnau; Anreise mit RE Ri. Mittwald bis Farchant (Abfahrt München Hbf. 7:32 Uhr); Anmeldung zum Zweck der Fahrpreisoptimierung sinnvoll; Info: Norbert Moy (0881/638 131, n.moy@bayern.pro-bahn.de)

Mi. 15.12. 19 Uhr; Geschäftsstelle; **Aktiventreffen**

Mo. 20.12. 19:30 Uhr; Augsburg, Zeughaus, Zeugplatz 4; **PRO BAHN-Treff Schwaben**; „20 Jahre PRO BAHN in Schwaben – ein Rückblick.“; Info: W.Karg@bayern.pro-bahn.de, 082 51/53 887

Mi. 29.12. ab 19:30 Uhr; München; Gaststätte Zwinger-**eck**; **Stammtisch**

Mi. 05.01. 19 Uhr; Geschäftsstelle; **Aktiventreffen**

Mi. 05.01. 18:30 Uhr; Bad Reichenhall, „Kammererbräu“, Poststr. 23; **Monatstreffen** des Verkehrsforums ÖPNV Berchtesgadener Land; Info: Siehe Termin am 01.12.

Fr. 07.01. 19 Uhr; Geschäftsstelle; **Stadt- und Kreisgruppe München**

• **Der Stammtisch der Kreisgruppe Weilheim-Schongau entfällt im Dezember**

Termine anderer Veranstalter siehe vorherige Seite