

PRO BAHN *Post*

Rundbrief von PRO BAHN Oberbayern

Februar 2011



Mit der Bahn zur Ski-WM nach Garmisch: Auch eine Nagelprobe für die Olympiabewerbung
(Bild: N. Moy)

- Kurznachrichten – *Seite 2*
- Ski-WM: Anreise jetzt auch mit Alex-Zügen – *Seite 3*
- Umsteigebahnhof Moosach: Unten hui, oben pfui – *Seite 4*
- Niederösterreich: Anachronistischer Bahn-Kahlschlag – *Seite 5*
- Plädoyer für Kainzenbad – *Seite 7*
- UFOs bei der Münchner S-Bahn – *Seite 9*

PRO BAHN
Ihr Fahrgastverband



Kurznachrichten

DB Regio Bayern wird Fördermitglied

Obwohl PRO BAHN ein eher kritischer Begleiter der Verkehrsunternehmen ist, ist vor kurzem ist DB Regio Bayern Fördermitglied beim Landesverband Bayern von PRO BAHN geworden. Der Vorsitzende der Regionalleitung DB Regio Bayern, Norbert Klimt, sieht diesen Schritt als ein Signal an die Fahrgäste und will damit verdeutlichen, dass die DB bereit ist, sich intensiv mit den Fragestellungen ihrer Kunden auseinanderzusetzen.

Umzug der Fahrpreisnacherhebungsstelle der Münchner S-Bahn

Die Fahrpreisnacherhebungsstelle der Münchner S-Bahn ist umgezogen. Der neue Standort ist in der Bayerstraße 69, gegenüber des Holzkirchner Flügelbahnhofes. Öffnungszeit ist montags bis freitags von 9 bis 18 Uhr. Die Fahrpreisnacherhebungsstelle ist zuständig für Beanstandungen von MVV-Fahrscheinen und erhöhtes Beförderungsentgelt im S-Bahn-Bereich und in DB-Zügen. Für Kontrollbeanstandungen bei U-Bahn, Tram und Bus (auch Regionalbusse) ist weiterhin das MVG-Kundenzentrum in der Poccistraße 1 zuständig (<http://www.mvv-muenchen.de/de/home/fahrgastinformation/services/fahrkartenkontrolle/index.html>).

Einigung und Uneinigkeit bei Tarifvertrag

In der abschließenden Verhandlungsrunde haben sich Deutsche Bahn und Eisenbahn- und Verkehrsgewerkschaft (EVG) geeinigt. Damit kann der Branchentarifvertrag im Regionalverkehr am 1. Februar 2011 in Kraft treten. Dieser erlaubt für die Regionalbahnen außerhalb der DB einen geringen Abstand zum Lohnniveau von DB Regio, während die bisher tariflosen SPNV-Töchter der DB ab 1.2.2011 gleiche Löhne wie DB Regio zahlen müssen. Ungeklärt ist jedoch weiterhin die Situation bei den Lokführern: Im Gegensatz zur EVG beharrt die GDL auf einem eigenen Rahmentarifvertrag für Lokführer. Die Verhandlungen zwischen GDL und den sechs großen Privatbahnen im SPNV sind am 21. Januar für gescheitert erklärt worden. Die GDL weist in einer Pressemeldung vom 21.1.2011 auf die Möglichkeit neuer Streiks hin (<http://www.gdl.de/>).

Südostbayernbahn verbessert Zugreinigung

Die Südostbayernbahn (SOB) investiert 300.000 Euro in der Verbesserung der Reinigung ihrer Züge. 150.000 Euro steuert die Bayerische Eisenbahngesellschaft (BEG) aus Pönalemitteln, d.h. aus Strafzahlungen z.B. für Zugverspätungen, bei. Mit Hilfe der zusätzlichen Finanzmittel hat die SOB unter anderem in Traunstein und Mühldorf stationäre Ver- und Entsorgungsanlagen für Zugtoiletten errichtet und in Wasserburg, Simbach und Mühldorf Videokameras zur Überwachung abgestellter Züge installiert (<http://www.deutschebahn.com/site/bahn/de/presse/presseinformationen/by/by20110117.html>).

Nachtrag zum Online-Ticket

Seit dem Fahrplanwechsel am 12.12.2010 können Online-Tickets unter <http://www.bahn.de/p/view/buchung/onlineticket/onlineticket.shtml> auch für Entfernungen unter 50 km gebucht werden.

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

Ski WM 2011 in Garmisch

Anreise jetzt auch mit Alex-Zügen

Das Organisationskomitee (OK) der Ski-WM in Garmisch hat sein Angebot zur Anreise mit der Bahn kurzfristig nachgebessert und auch mit der Vogtlandbahn einen Vertrag geschlossen, der den Ski-WM-Besuchern auch die kostenlose Benützung der Alex-Züge mit ihrer Eintrittskarte erlaubt (<http://www.gap2011.com/de/news/freifahrt-mit-alex.html>). Damit sind nun alle Nahverkehrszüge in Bayern und Tirol in das Konzept zur umweltfreundlichen Anreise nach Garmisch einbezogen (PRO BAHN hatte in der PRO BAHN-Post 01/2011 noch vor einer „Falle“ gewarnt).

Auch die Bayerische Eisenbahngesellschaft (BEG) hat nochmals aufgestockt und bei der Bayerischen Regiobahn (BRB) für die Wochenenden eine zusätzliche umsteigefreie Verbindung Augsburg–Garmisch und zurück bestellt. Bei den Sonderzügen der DB Regio beteiligt sich die BEG zur Hälfte an den Kosten. Die Fahrzeiten aller Sonderzüge aus München, Reutte, Innsbruck und Augsburg werden in die elektronischen Auskunftsmedien eingepflegt und können dort, z.B. auch an den Fahrscheinautomaten, abgefragt werden. Wer es eher nostalgisch liebt, kann am Samstag, den 19.2.2011 auch mit einer Dampflok des bayerischen Eisenbahnmuseums anreisen.

Das lobenswerte Engagement des OK, der BEG und der Verkehrsunternehmen ist nicht nur dem Umweltgedanken geschuldet; Garmisch kann längst nicht eine so große Zahl an Privatfahrzeugen aufnehmen, wie Besucher erwartet werden, denn auch Anlage und Bereitstellung von Parkplätzen ist nicht zum Nulltarif darstellbar. Letztlich wird das Verkehrskonzept auch zur Nagelprobe für die laufende Olympia-Bewerbung, es muss also unter Beweis gestellt werden, dass es gelingt, möglichst viele Besucher mit den Zügen nach Garmisch zu bringen. Ohne Infrastrukturmaßnahmen wird dies aber für Olympische Spiele nicht abgehen. Nicht nur die Eingleisigkeit zwischen Tutzing und Garmisch begrenzt die Kapazitäten, auch in Richtung Innsbruck sind derzeit nur Züge mit maximal 5 Wagen zugelassen und eine Taktverdichtung kaum umsetzbar.

Norbert Moy

Ärmlicher Umsteigebahnhof

Moosach: Unten hui, oben pfui

Am 12. Dezember 2010 wurde in München die U-Bahn-Verlängerung nach Moosach für den Verkehr freigegeben. Neben einer wichtigen Querverbindung im Münchner Norden entstand dadurch auch eine neue Umsteigeverbindung zwischen S- und U-Bahn.

Bei den hohen Kosten für den U-Bahn-Bau sollte man erwarten, dass man den neu entstandenen Umsteigeknoten auch so ausstattet, dass er einen optimalen Nutzen erzeugt. Nachdem es zunächst einige Schwierigkeiten mit den Zugängen vom U-Bahn-Zwischengeschoss zu den Bahnsteigen der DB gab, zeigt sich der Bahnhof Moosach in seinem oberirdischen Teil aber auch heute noch in einem ziemlich unmöglichen Zustand.

So hat es die DB AG versäumt, rechtzeitig die Voraussetzungen dafür zu schaffen, dass die S-Bahnen näher an den neu geschaffenen Bahnsteigabgängen halten. Die momentane Halteposition der Züge nützt niemandem, da auch die Wege zu den neuen Haltestellen von Bus und Tram durch das U-Bahn-Zwischengeschoss führen.

Eigentlich erwartet man bei einem solchen Großprojekt, dass die DB die lange Bauzeit der U-Bahn nutzt, um ihre Hausaufgaben zu machen. Dazu hätte mindestens eine Verschiebung der Bahnhofsoberdachung nach Norden gehört. Ebenso wäre auch eine Erhöhung der Bahnsteige zur Herstellung der vollständigen Barrierefreiheit möglich gewesen.

Wenn man überlegt, dass man vor Jahren einmal ein Konzept verfolgte, dass die Verschiebung des gesamten Bahnhofs über den U-Bahn-Tunnel vorsah („Zukunftsbahnhof Moosach“), so kann man das, was jetzt herausgekommen ist, nur als ärmlich bezeichnen. Folgerichtig begründet die DB Station&Service AG ihr Nichtstun am Bahnhof Moosach im Kern auch mit wirtschaftlichen Argumenten. Dies geht aus der Antwort auf eine Anfrage von PRO BAHN vom Dezember 2010 hervor. Für diese rein betriebswirtschaftliche Sichtweise sollte sich ein Unternehmen, das an einem reinen Nahverkehrsbahnhof überwiegend von staatlichen Beststellentgelten lebt, eigentlich schämen.

Eine volkswirtschaftliche Beurteilung kann nur zu dem Ergebnis kommen, dass angesichts der hohen insgesamt investierten Steuermittel das Ergebnis auf ein sehr ineffizientes Handeln der Verantwortlichen schließen lässt. Diese Beurteilung wird nicht besser, wenn man weiß, dass DB Station&Service irgendwann noch die bestehende Bahnsteigüberdachung sanieren will und auf eine Einhausung der Rolltreppen, die in etwa 100 Meter Entfernung vom Bahnsteigdach liegen, durch die Stadt München hofft.

Nachdem DB Station&Service keinerlei Entgegenkommen gezeigt hat, sind Verbesserungen wohl nur über politischen und öffentlichen Druck zu erreichen. PRO

BAHN hat in einem Schreiben an den bayerischen Verkehrsminister Zeil folgende Forderungen aufgestellt:

1. Als Kurzfristmaßnahme Verlegung der Halteposition der Züge so nah an die Abgänge zum U-Bahn-Zwischengeschoss, wie es die momentane Bauform der Bahnsteige erlaubt.
2. Bau einer Bahnsteigüberdachung, die bis über die neuen Bahnsteigabgänge reicht.
3. Erhöhung von mindestens zwei Bahnsteigkanten, so dass barrierefreies Einsteigen in die S-Bahn-Züge möglich ist.

In dem Schreiben wird auch darauf hingewiesen, dass die DB jedes Jahr eine sechsstellige Summe an Stationsgebühren nur für den Bahnhof Moosach einnimmt. Diese Stationsgebühren zahlen die Verkehrsunternehmen aus ihren Einnahmen aus Fahrscheinverkauf sowie der Bestellung von Zugleistungen durch die Bayerische Eisenbahngesellschaft. Die „Leistungen“, die die DB an diesem Bahnhof erbringt, werden also letztlich von den Fahrgästen und den Steuerzahlern bezahlt. Die beabsichtigte Renovierung des Bahnsteigsdachs, für dessen jetzigen untragbaren Zustand die DB als Eigentümer verantwortlich ist, lässt sich zusätzlich aus Mitteln des Konjunkturprogramms des Bundes finanzieren.

Zusammengefasst muss man sagen, dass die Deutsche Bahn mit Moosach ein Musterbeispiel dafür liefert, dass die Forderungen von PRO BAHN nach Ausgliederung der Infrastruktur aus dem DB-Konzern und der partiellen Regionalisierung von Bahnhöfen und Schienennetz berechtigt sind. Wenn die Bewirtschaftung der Bahnhöfe nur am Tropf des Staates hängt, sollte man das auch anerkennen und sie dem privatwirtschaftlich agierenden Konzern Deutsche Bahn AG entziehen.

Edmund Lauterbach

Nieder(gang)-Österreich

Anachronistischer Bahn-Kahlschlag

Man sagt boshaft, falls es zum Weltuntergang kommt, solle man nach Österreich auswandern, denn dort geschehe alles zehn Jahre später als anderswo auf der Welt. Was allerdings zur Zeit verkehrspolitisch dort vor sich geht, entspricht eher unseren Verhältnissen vor dreißig oder fünfzig Jahren. Nach dem Beispiel der Einstellung des planmäßigen Personenverkehrs auf der Gesäusebahn im vorletzten Jahr leistet sich jetzt Niederösterreich einen historischen Kahlschlag der Schiene – während bei uns fortschrittliche Bundesländer reihenweise Strecken reaktivieren und viele andere Länder ähnlich vorgehen. Von 27 Strecken oder Abschnitten ist die Rede. Das wird teuer werden, wenn man in dreißig bis fünfzig Jahren auch in Österreich vielleicht zur Vernunft kommt!

Aktivisten aus Österreich baten schon in Horb um Unterstützung, und darum reisten drei wackere PRO BAHNER aus Oberbayern zu einer Kundgebung am 10. 12. 2010 nach St. Pölten. Am kalten Nordausgang des Hauptbahnhofs (was dem Berichtersteller eine saftige Erkältung einbrachte) trafen sich Vertreter überraschend vieler Initiativen zur Stellungnahme vor Presse und Fernsehen. Die Aktion war nicht als Massendemonstration einberufen und auch kaum angekündigt; in diesem Rahmen war eine Traube von etwa fünfzig unterkühlten Menschen eine durchaus beachtliche Anzahl.

Eine Lobbypolitik des Landeshauptmanns Erwin Pröll, auch zugunsten der „Frächter“ (österreichisch für LKW-Fuhrunternehmer) wurde vom einen oder anderen Teilnehmer vermutet, und ein Sprecher erklärte, Radwege wie sie auf der Trasse der Ybbstalbahn geplant wären, hätten den einfachen Zweck, jede Diskussion schnell zu beenden.

Wo man schon einmal da war, schlossen sich Abschiedsfahrten an. Die „Krumpe“, eine Zweigstrecke der bekannten Mariazellerbahn ab Ober-Grafendorf, zeigte sich bei Sonnenschein und Neuschnee in bester Kalenderblattschönheit. Aber hier und schon auf der Mariazeller Strecke ließ sich erkennen: Ein solcher Verlauf, eng gewunden, wie es die Topographie gar nicht verlangt und wohl durch frühere Eigentumsverhältnisse bedingt, lässt keine tauglichen Reisezeiten zu. Trotzdem war zumindest der Zug auf dem Hauptast in Richtung Laubenbachmühle gut besetzt. Wäre Niederösterreich ein Kanton der Schweiz, dann hätte man über die Jahrzehnte längst die Trasse gestreckt und begradigt, die Geschwindigkeit erhöht und allerdings auch viel Romantik beseitigt. Aber heute gäbe es eine zeitgemäße Bahninfrastruktur, wie man sie auf ähnlicher Spurweite zum Beispiel auf der Waldenburgerbahn bei Basel kennt (13 km Streckenlänge, aber S-Bahn-ähnlicher elektrischer Betrieb im Halbstundentakt).

Der Restbestand der Krumpe, einst Verbindungsbahn zwischen Normalspurrecken, endete bereits mitten im Gelände in Mank, wo es wirklich gar nichts gibt außer Äckern und ein paar Häusern. So etwas ist Absicht, ebenso wie zum Beispiel die schon vorher geschehene Zerteilung der Strecke Traisen–Leobersdorf in zwei Stichbahnen, ebenso wie die Fahrpläne mancher noch erhaltener Bahnen, etwa nach Mariazell. Die nächste Stilllegungswelle ist vorhersehbar.

Die endgültig letzte Fahrt machten wir mit nach St. Ägyd im Neuwalde – bis dahin der Endbahnhof im oberen Traisental. Auch hier kündete ein blind endendes einfaches Gleis von bereits früher erfolgter Verstümmelung. Jetzt ist das Ende nach Schrambach zurückverlegt. Güterverkehr wird es noch ein paar Monate lang geben, aber erhöhte Tarife stellen die Vertreibung der Verloader bereits sicher.

Einen Halt hinter dem neuen Ende stürmte den Triebwagen der Baureihe 5047 eine Horde heftig lärmender Jugendlicher, die mit Transparent und Lautstärke bei offenen Fenstern ihren Protest verkündeten. Erfreulich und aus unserer Sicht

vorbildhaft: Genau die Generation, die es vor allem angeht, wurde hier pampig. Ist das der neue Geist von Stuttgart – auch in Österreich? Wollen wir es hoffen. Dann wäre man in Hinblick auf unsere gerontologische heimische verkehrspolitische Szene in Niederösterreich doch einmal voraus, und wir könnten uns eine Scheibe davon abschneiden.

Wir verabschiedeten uns jedenfalls vom Lokführer mit dem Versprechen, bei der Reaktivierungsfahrt wieder dabei zu sein. Nicht einmal der Fahrer des Linienbusses – zugleich Unternehmer seines Kleinstbetriebes – mit dem wir am nächsten Tag Richtung Landeshauptstädtchen fuhren, wirkte besonders glücklich über die neue Lage.

Michael Werner

Plädoyer für Kainzenbad

Nur zweimal im Jahr, nämlich am ersten und am letzten Tag, halten Züge in Kainzenbad. Anlass ist das Garmischer Skispringen im Rahmen der Vierschanzentournee (Training an Silvester und Wettbewerb an Neujahr), Grund die direkte Lage des Haltepunktes am Skistadion. Auch dieses Mal hatte die BEG wieder Sonderhalte der regulären Züge München–Mittenwald (–Innsbruck) sowie einen Sonderzug bestellt. PRO BAHN hat die Lage an Neujahr nach dem Abschluss der Veranstaltung beobachtet.



„Zugzielanzeigen“ in Kainzenbad (Foto: M. Wiegner)

Die DB hatte mehrere Mitarbeiter zur Unterstützung der Fahrgäste aufgeboten, unter anderem für die Anzeige der Fahrtrichtung der Züge (siehe Foto). Der Bahnsteig war allerdings in sehr gutem Zustand, so dass Ein- und Aussteigen gefahrlos möglich war. Zudem sind Bahnsteighöhen wie in Kainzenbad nicht unge-

wöhnlich, wie z.B. Weilheimer Fahrgäste berichten könnten. Die Bahnsteiglänge war vollkommen ausreichend für die Regelzüge (fünf bis sechs Wagen, davon einige Doppelstöcker); wahrscheinlich hätten sogar noch längere Züge halten können. Ein langer Bahnsteig war allerdings auch notwendig: Nach Veranstaltungsschluss hatten sich schnell mindestens zweihundert Fahrgäste auf dem Bahnsteig verteilt, die Richtung Garmisch und München fahren wollten. Und viele weitere waren noch im Anmarsch. Das DB-Personal hatte daraufhin den Bahnsteigzugang gesperrt und das Schild „Zug Richtung Mittenwald/Innsbruck“ hochgehalten. Ein cleverer Schachzug, um Hektik und Unmut unter den vor der Absperrung wartenden Fahrgäste zu vermeiden. Als der Zug dann eingefahren war und alle Fahrgäste vom Bahnsteig eingestiegen waren, wurde die Absperrung aufgehoben, das „Mittenwald/Innsbruck“-Schild entfernt und die restlichen Fahrgäste konnten ebenfalls noch einsteigen; man staunt immer wieder, wieviele Leute in einen Zug passen.

In Anbetracht der zahllosen Reisebusse und der Unmengen von Privatautos im Umfeld des Skistadions ist es sicher sinnvoll, die Bahnreise durch die Bedienung des Bahnhofs Kainzenbad zu erleichtern. Auch während der Sommersaison wäre ein Halt wünschenswert, liegt er doch besonders günstig zur Partnachklamm, zum Reintal und zum Eckbauer. Wer heutzutage aus Richtung München am Bahnhof Garmisch ankommt und mit dem Stadtbus zum Stadion fahren will, hat am Wochenende folgende „Optionen“:

Ankunft Zug	Abfahrt Bus	Ankunft Stadion	Bemerkung
07:57 Uhr	08:22 Uhr	08:33 Uhr	samstags
07:57 Uhr	08:44 Uhr	08:55 Uhr	sonn- und feiertags
08:59 Uhr	09:20 Uhr	09:31 Uhr	
09:57 Uhr	10:05 Uhr	10:16 Uhr	
10:59 Uhr	11:33 Uhr	11:44 Uhr	

Werktags ist es zwar etwas besser, aber insgesamt wahrlich kein Ruhmesblatt für die Verknüpfung von Bus und Bahn. Wenn der 10-Uhr Zug Verspätung hat, ist zudem die einzig attraktive Verbindung hinfällig.

Als Argument gegen die Wiedereröffnung von Kainzenbad werden gerne die erforderlichen Kosten für den Ausbau genannt. Sie mögen in der Tat sehr hoch sein, aber vielleicht sollte man einmal die Kriterien hinterfragen, die die Kosten in die Höhe treiben, aber nur von beschränktem Fahrgastnutzen sind.

Schließlich würde durch die Reaktivierung von Kainzenbad der Garmisch-Partenkirchener „Hauptbahnhof“ entlastet. Unter Berücksichtigung der Tatsache, dass gerade durch den Umbau (nur noch eine Treppe statt bisher zwei) die Kapazität des Bahnsteigzugangs deutlich verschlechtert wurde, wäre das ein positiver Nebeneffekt.

Matthias Wiegner

„Informationsoffensive“

UFOs bei der Münchner S-Bahn

Schon vor Jahrzehnten gab es an der Stammstrecke der Münchner S-Bahn Anzeigen, die den Wartenden die Länge und die Halteposition des nächsten Zuges verrieten. Die Positionsanzeige funktionierte rein richtungsbezogen, indem für die Zugteile Piktogramme verwendet wurden, aus denen die Fahrtrichtung hervorging. Das System war bewährt und für die meisten Fahrgäste der S-Bahn leicht verständlich. Darüber hinaus wurde im Münchner U-Bahn-Netz die gleiche Systematik und Symbolik verwendet wie bei der S-Bahn.

Inzwischen auch schon wieder über einen recht langen Zeitraum arbeitet die DB AG daran, Zuglängen- und -positionsinformation im Rahmen des DEFAS-Systems auch auf vielen Außenstationen zugänglich zu machen. Das ist sehr zu begrüßen. Diese Informationen dienen nicht nur dem Komfort der Fahrgäste, sondern können – sofern sie richtig verstanden werden – den Fahrgastwechsel wesentlich beschleunigen.

Leider hat man sich mit richtungsbezogener Information wie entlang der Stammstrecke offensichtlich sehr schwer getan. Zum Teil liegt dem sicher die Tatsache zu Grunde, dass man an einigen Stationen nur einen Anzeigemonitor für beide Fahrtrichtungen spendiert hat. Zum anderen hat sich auch eine gewisse Unflexibilität bei der Gestaltung der Monitore und der Anzeigesoftware gezeigt. Und zum Dritten gibt es wohl im DB-Universum global einen Zwang zu einer buchstabensorientierten Positionsanzeige, an dem man nicht vorbeikommt.

Da sich das alles nicht so recht miteinander verträgt, hat man sich nun entschieden, vom System der richtungsbezogenen Informationen ganz abzugehen. Nachdem wohl inzwischen auch auf allen Bahnsteigen im Außenbereich blaue Schilder mit den Buchstaben A, B und C installiert wurden, verlässt man sich darauf, dass die Fahrgäste die Zugposition aufgrund entsprechender Angaben auf den Monitoren eindeutig zuordnen können.



Zugzielanzeigen einst und jetzt (Fotos: E. Lauterbach)

Letzter Schritt, um jede den Fahrgast verwirrende Richtungsangabe aus dem System zu tilgen, war eine Änderung der Zugpiktogramme auf den meisten Anzeigemonitoren. Seit den Anfängen des S-Bahn-Systems wurde ein Symbol verwendet, das auf einer Seite abgeschrägt war, um so die Fahrtrichtung des Zuges

anzudeuten. Dieses Symbol ist nun durch ein symmetrisches Piktogramm ersetzt worden, das keinen Hinweis mehr auf eine mögliche Fahrtrichtung gibt.

Das neue Symbol kann natürlich universeller eingesetzt werden, da damit egal ist, ob der Zug von rechts oder von links kommt oder sonstwie am Bahnsteig landet. Passend dazu sieht das Piktogramm nun ein wenig wie ein UFO aus – ein Phänomen, das PRO BAHN schon vor Jahren vorausgesehen hat (<http://www.pro-bahn.de/meinung/ausserirdische.gif>). Ob mit dieser Desorientierung das zurückgehende geographische Verständnis in Teilen der Bevölkerung unterstützt werden soll, ist nicht bekannt.

Ob eine Anzeige, die auf den magischen Buchstaben A, B und C basiert, aber wirklich eine größere Orientierungshilfe als eine mehr richtungsbezogene Information ist, darf bezweifelt werden. Die Fahrtrichtung eines Zuges ist eine so unmittelbare präsen- und intuitiv erfassbare Information, dass der Verzicht darauf etwas anachronistisch wirkt. Leider hat sich auch in der Vergangenheit verschiedentlich gezeigt, dass nicht alles, was man bei der DB für hilfreich hält, auch wirklich hilfreich ist.

Die oben geschilderten Schwierigkeiten, im Rahmen von DEFAS eine bessere richtungsbezogene Information anzubieten, wären sicherlich überwindbar gewesen. Wenn alle Beteiligten dies gewollt hätten, und wenn eine gewisse Einsicht dazu vorhanden wäre, wie Information von Menschen aufgenommen wird, hätte das wohl kaum mehr Aufwand bedeutet als die im Laufe der Jahre umgesetzten Änderungen für das A-B-C-System. Ob dahinter nun wirklich das Ziel einer besseren Information steckt, ob man sich von Randbedingungen getrieben sah, die man nicht ändern konnte oder wollte, oder ob man schlicht neu mit richtig verwechselt hat, darüber kann man nur spekulieren.

Da die Verantwortlichen im Bereich des Öffentlichen Verkehrs meistens besser als ihre Kunden wissen, was gut für diese Kunden ist, wurde natürlich auch bei der gesamten Einführung von DEFAS im S-Bahn-Netz auf jede Art von Vorabdiskussion mit Vertretern der Fahrgäste verzichtet. Den S-Bahn-Kunden bleibt daher nichts anderes übrig, als sich mehr schlecht als recht an die neue Systematik zu gewöhnen.

Übrigens: Während bei der S-Bahn das A-B-C für die Halteposition der Züge benutzt wird, wurde bei der U-Bahn begonnen, die Ausgänge auf Bahnhofsplänen und Hinweisschildern mit entsprechenden Großbuchstaben zu kennzeichnen. Auf den im Internet verfügbaren Plänen gibt es diese Kennzeichnung allerdings ebensowenig wie die A-B-C-Positionen der S-Bahn. Es wäre ja auch zu fahrgastfreundlich, wenn man sich bei MVG und S-Bahn auf ein gemeinsames Vorgehen einigen würde. Die „Koordination“ der beiden Verkehrssysteme kann man beispielsweise beim neuen Umsteigeknoten Moosach schön besichtigen.

Edmund Lauterbach

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.

Samstag, 5. März 2011

Exkursion: Eggmühl–Aufhausen–Sünching – Im Gäuboden, der Kornkammer Bayerns

Vom Bahnhof Eggmühl an wandern wir immer in der Nähe der großen Laber: vorbei an Zaitzhofen (Sitz der Piusbruderschaft) nach Haid (Mittagseinkehr). Danach nach Aufhausen (barocke Wallfahrtskirche) und mit Blick auf das Labertal und den weiten Gäuboden nach Sünching. (Gehzeit: 5 Stunden)

Treff: München Hbf, bis 7.30 Uhr am Abfahrtsbahnsteig.

Abfahrt: 7.44 Uhr mit RE Richtung Regensburg bis Eggmühl.

Führungsgebühr: 6 Euro, für PRO BAHN-Mitglieder 3 Euro

Fahrpreis: anteilig Bayern-Ticket

Führung: E. Reißing (Tel. 089/700 4608); Veranstalter: Bund Naturschutz

Termine anderer Veranstalter

PRO BAHN-Termine und allgemeine Hinweise siehe nächste Seite

Fr. 04.02. 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. 08.02. 19 Uhr; München, „Eine-Welt-Haus“, Schwanthalerstr. 80, Raum 211/212; **Diavortrag** von Dr. Bremer: „Altbau-E-Loks in den siebziger Jahren“; Info: IG Münchner Schienenverkehrsfreunde, G. Bendrien, 080 92/333 48

Fr. 04.03. 16 Uhr; Salzburg, „Stieglbräu“, Hotel Imlauer, Rainerstraße 12-14; **Salzburger Plattform der Verkehrsinitiativen**; Info: Siehe Termin am 04.02.

Sa. 05.03. 7:30 Uhr; München Hbf. (Abfahrtsgleis Ri. Regensburg, Abfahrt 7:44 Uhr); **Exkursion** „Eggmühl–Aufhausen–Sünching: Im Gäuboden, der Kornkammer Bayerns“; Veranstalter: Bund Naturschutz, Führung/Info: Eugen Reißing (PRO BAHN), 089/700 46 08.

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. 02.02. 19 Uhr; Geschäftsstelle; **Aktiventreffen**

Mi. 02.02. 18:30 Uhr; Bad Reichenhall, „Avalon-Hotel“ (Nebenzimmer), Bahnhofsplatz 14; **Monattreffen** des Verkehrsforums ÖPNV Berchtesgadener Land; Info: K.H. Löw (Tel. 08651/5788, Karl-HeinzLoew@t-online.de), H. Boguhn (Tel. 08651/714722)

Fr. 04.02. 19 Uhr; Geschäftsstelle; **Stadt- und Kreisgruppe München**

Mo. 07.02., Mo. 14.02., Mo. 21.02. und Mo. 28.02.; 19 Uhr; München; Richard-Strauss-Brunnen, Neuhauser Str. 8, „Schwabenstreich“ (bei akzeptablem Wetter ab ca. 18:30 **PRO BAHN-Infostand**), Info: <http://www.schwabenstreich.info>

Do. 11.02. 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. 12.02. 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>)

Mi. 16.02. 19 Uhr; Geschäftsstelle; **Aktiventreffen**

Mi. 23.02. ab 19:30 Uhr; München; Gaststätte Zwinger-**eck**; **Stammtisch**

Do. 24.02. 19 Uhr; Weilheim, GH Holzworm, Münchner Str. 36; **Stammtisch der Kreisgruppe Weilheim-Schongau**; Info: Norbert Moy (0881/638 131, n.moy@bayern.pro-bahn.de)

Mo. 28.02. 19:30 Uhr; **Achtung, geänderter Ort!** Donauwörth, Hotel „Zu den drei Kronen“, Bahnhofstraße 25; **PRO BAHN-Treff Schwaben**; „Donauwörth braucht den ICE“ mit Ulrich Lange (Bundestagsabgeordneter, Mitglied im Verkehrsausschuss und bahnpolitischer Sprecher der CDU/CSU-Fraktion); Info: W. Karg@bayern.pro-bahn.de, 082 51/53 887

Mi. 02.03. 19 Uhr; Geschäftsstelle; **Aktiventreffen**

Mi. 02.03. 18:30 Uhr; Bad Reichenhall, „Avalon-Hotel“ (Nebenzimmer), Bahnhofsplatz 14; **Monattreffen** des Verkehrsforums ÖPNV Berchtesgadener Land; Info: Siehe Termin am 02.02.

Fr. 04.03. 19 Uhr; Geschäftsstelle; **Stadt- und Kreisgruppe München**

• **Ab Februar neuer Treffpunkt des Verkehrsforums ÖPNV Berchtesgadener Land!**

Termine anderer Veranstalter siehe vorherige Seite