

PRO BAHN *Post*

Rundbrief von PRO BAHN Oberbayern

September 2011



Als die Stadt Wasserburg zuletzt auf der Schiene erreichbar war, fuhren noch Schienenbusse. Soll die Vision von einer modernen, umsteigefreien Bahnverbindung von Wasserburg nach München nun begraben werden? (Bild: M. Wiegner)

- Kurznachrichten – *Seite 2*
- Nachruf für Karl-Heinz Löw – *Seite 3*
- Bahn nach Wasserburg: Torso ohne Kopf – *Seite 3*
- Dr. Seltsam oder wie ich lernte die Gutachten zu lieben – *Seite 5*
- Was hat Wasserburg mit Fernbussen zu tun? – *Seite 6*
- DB-AG vernichtet bayerisches Kulturgut – *Seite 7*
- Kampf um den Fahrschein – *Seite 8*
- Das neue Pasinger Stellwerk und der SEV – *Seite 9*

Kurznachrichten

Zweiter S-Bahn-Tunnel am Ende?

Da sich Bayern und die Bundesregierung nach dem Scheitern der Olympiabewerbung über die jeweiligen Kostenanteile nicht einigen können, dürfte der zweite S-Bahn-Stammstreckentunnel nun mutmaßlich vor dem Aus stehen. Um nicht durch die Tunnelplanungen sinnvolle Maßnahmen im S-Bahnbereich weiter zu verzögern, forderte PRO BAHN am 10. August in einer Pressemitteilung, das Ende des zweiten Münchner S-Bahn-Tunnels endlich einzugestehen (<http://www.pro-bahn.de/oberbayern/presse/20110810s.html>). Zu den vordringlichsten Maßnahmen gehört die Sanierung und der viergleisige Ausbau des Bahnhofs Laim (inklusive Bau der Umweltverbundröhre), die Ertüchtigung des Westkopfes des Bahnhofs Pasing, Regionalzughalte an der Poccistraße, die Einfädelerung der Sendlinger Spange in den Bahnhof Laim, die Trennung von S-Bahn und anderen Zügen auf der S4 West, der S1 und der S2 Ost, sowie ein eigenes Gleis für Güterzüge im Bereich Daglfing-Johanneskirchen.

Neubaugebiet Freiam braucht S-Bahn und Tram

PRO BAHN München hat in einer Pressemitteilung (<http://www.pro-bahn.de/muenchen/presse/20110818.html>) die Absicherung der Finanzierung für den neuen S-Bahn-Halt in Freiam begrüßt. Gleichzeitig weist PRO BAHN darauf hin, dass zur Erschließung des neuen Wohngebiets die geplante Trambahnverlängerung unbedingt notwendig ist. Um eine starke Zunahme des Autoverkehrs zu verhindern, müssen S-Bahn- und Trammerschließung bereits vor oder mit dem Bezug der ersten Wohneinheiten zur Verfügung stehen.

PRO BAHN gegen Schließung von Fahrkartenschaltern

Angesichts der Sparpläne der DB macht man sich vielerorts Gedanken über die Zukunft von Verkauf und Beratung an Bahnschaltern. In einer Pressemitteilung (http://www.pro-bahn.de/presse/pm_bv_show.php?id=8) hat sich PRO BAHN gegen die Reduktion des personenbedienten Verkaufs von Fahrscheinen ausgesprochen und ein neues, zukunftsfähiges Konzept für die Reisezentren gefordert. Stellungnahmen von PRO BAHN findet man u.a. in der FAZ und beim Bayerischen Rundfunk (<http://www.br-online.de/aktuell/news/deutsche-bahn-fahrkarten-personal-ID1314265720104.xml>).

120 Jahre Bahnlinie Traunstein-Trostberg

Am 31. August 1891 ist zwischen Traunstein und Trostberg zum ersten Mal ein Zug gefahren. Am Sonntag, 4. September, wird das 120-jährige Jubiläum mit einer Sonderfahrt (Abfahrt in Traunstein 9:45 Uhr) und verschiedenen Veranstaltungen an den Haltestellen gefeiert (http://www.suedostbayernbahn.de/so_bayern/view/aktuell/news/traun_alz_bahn.shtml).

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

Nachruf für Karl-Heinz Löw

PRO BAHN Oberbayern trauert um sein Mitglied Karl-Heinz Löw aus Bad Reichenhall. Als die Nachricht von seinem plötzlichen und viel zu frühen Tod uns am 3. August erreichte, war die Betroffenheit unter den Aktiven des Vereins groß.

Über viele Jahre hinweg war Karl-Heinz Löw der Sprecher von PRO BAHN im Berchtesgadener Land und vertrat dort die Interessen der Fahrgäste. Als echter Eisenbahnfreund im besten Sinn war die Eisenbahn für ihn mehr als nur eine Liebhaberei oder ein Hobby. Weil er wusste, dass für die Zukunft des Systems Eisenbahn politische Lobbyarbeit notwendig ist und es letztlich darauf ankommt, dass wir unsere Mitmenschen als Fahrgäste für den ÖV gewinnen müssen, engagierte er sich verlässlich und dauerhaft bei PRO BAHN. Wohlwollend und kritisch begleitete er die Entwicklungen auf der Bahnlinie Freilassing-Berchtesgaden und die Betreiberwechsel der letzten Jahre. Ein besonderes Anliegen – sicher auch aus Verbundenheit mit seiner Wahlheimat – war ihm der Erhalt umsteigefreier Fernverbindungen nach Berchtesgaden, die bis heute mit dem IC „Königssee“ bestehen.

Dass heute die Politik im Landkreis Berchtesgaden das Projekt der Wiedererrichtung der Königsseebahn und der Stadtbahn über Marktschellenberg nach Salzburg aktiv vorantreibt, ist nicht zuletzt seiner langjährigen Lobbyarbeit zu verdanken.

Als „Netzwerker“ vertrat er PRO BAHN auch in der lokalen Agenda 21 und beim Verkehrsforum BGL, in der Eisenbahnszene war er eine feste Größe und pflegte die Kontakte ins benachbarte Salzburg.

Dass der jähe Tod Karl-Heinz Löws bei PRO BAHN eine empfindliche Lücke reißt, ist leider mehr als nur eine höfliche Floskel für den Nachruf. Wir sollten aber in Dankbarkeit auf die Zeit mit Karl-Heinz Löw zurückblicken, uns an seine ruhige und beharrliche Art erinnern und ihm für sein Engagement „pro Bahn“ ein herzliches Dankeschön sagen.

Norbert Moy – im Namen des Vorstands und aller PRO BAHN-Freunde

Bahn nach Wasserburg

Torso ohne Kopf?

24 Jahre nach der „vorübergehenden“ technischen Stilllegung der Strecke Wasserburg Bahnhof–Wasserburg Stadt will nun der Wasserburger Stadtrat einen Schlusstrich unter die 109-jährige Geschichte der 4 km langen Strecke ziehen: Die Stadt – seit einigen Jahren Eigentümer und Infrastrukturbetreiber – beschloss Ende Juli mit 18 zu 7 Stimmen die Strecke zu entwidmen. Die Entscheidung des Stadtrats fand vor dem Hintergrund eines Gutachtens statt, das

die Stadt im vergangenen Jahr in Auftrag gegeben hatte: Die Gutachter kamen zu dem Schluss, dass nur wenige Fahrgäste die Stadtstrecke nutzen würden, die Kosten für die Wiederherstellung dagegen viel zu hoch seien. Das lustlose bis merkwürdige Gutachten allerdings stieß nicht nur bei den Bahnfreunden auf Kritik (die PRO BAHN-Post berichtete).

Einige Stadträte bemühten sich in der Presse zu dementieren, ihre Entscheidung sei vom Wunsch des größten Gewerbesteuerzahlers, der Firma Meggle, beeinflusst worden. Das Firmengelände der Großmolkerei erstreckt sich auf beiden Seiten der Bahn. Die Bahntrasse ist Meggle deshalb schon lange ein Dorn im Auge. Offiziell geht es der Firma seit der vorübergehenden Stilllegung nur um „Planungssicherheit“.

Der Kampf um den „Filzenexpress“, die Bahnstrecke Ebersberg–Wasserburg, reicht in die 1980-er Jahre zurück. Mit vielen Aktionen konnte PRO BAHN die noch von der Bundesbahn geplante und seitdem drohende Stilllegung der Strecke Ebersberg–Reitmehring verhindern. Ziel von PRO BAHN war jedoch immer die Modernisierung der vollständigen Strecke bis Wasserburg Stadt zum Nutzen der Fahrgäste. Um die Sinnhaftigkeit zu erkennen, genügt ein Blick auf die Landkarte: Die Strecke endet kurz vor ihrem größten Fahrgastpotential und ohne die letzten 4 km ist sie nur ein Torso. Mehr noch, die historische Innenstadt erstickt im Autoverkehr, Touristen scheuen das Umsteigen in einen lokalen Bus. Doch ein 60.000 Euro teures schlaues Gutachten brachte den gewünschten Persilschein, um das Ende der Strecke zu beschließen.

Die längst vom Freistaat Bayern in die Wege geleiteten Ausbaumaßnahmen, etwa der Kreuzungsbahnhof Steinhöring, und der vom Freistaat bestellte Stundentakt spielten da keine Rolle. Auch nach mehr als 20 Jahren Schienenersatzverkehr ist es der Stadt nicht gelungen, eine attraktive Busanbindung an den jetzigen Endpunkt in Reitmehring (seit einigen Jahre schönfärberisch „Wasserburg Bahnhof“) zu schaffen. Der zeitliche Aufwand für Fahrgäste Richtung München beträgt bis zu 25 Minuten für die ersten 4 km! Mit der endgültigen Stilllegung werden die Stadträte vielleicht ein lästiges Dauerthema der Tagesordnung los, die Verkehrsprobleme der Stadt lösen sie so sicher nicht.

Auffällig ist, dass Wasserburg in den letzten Jahren, insbesondere nach dem viel zu frühen Tod des Mentors der Stadtstrecke, Stadtrat Ludwig Scheidacher, politisch nichts mehr für seine Bahn unternommen hat. Während anderswo die Politik alles an Abgeordneten und Landräten mobilisiert, um Druck auf Aufgabenträger und Zuschussgeber auszuüben, war in Wasserburg Funkstille. Als PRO BAHN den Bürgermeister im Mai 2009 in einem Brief darüber informierte, dass der Freistaat neuerdings bereit ist, bei Reaktivierungen unter bestimmten Voraussetzungen Zugleistungen zu bestellen und so laufende Einnahmen für die Infrastruktur zu garantieren, war das dem Bürgermeister nicht mal eine höfliche Eingangsbestätigung wert. Enttäuschend für ehrenamtlich aktive Bürger, die

seiner Stadt die Schienenanbindung gerettet haben. Kenner der Situation hatten einen kurzen Draht zwischen Meggle, der IHK und dem früheren Verkehrsminister Wiesheu ausgemacht, dessen Ministerium auch immer gewaltig Stimmung gegen die Stadtstrecke machte. Spötter meinen, dass nicht nur die Architektur der Stadt Wasserburg südländisch geprägt ist.

Es ginge auch anders. Das hat jüngst die Ilztalbahn bewiesen: Ein vergleichbarer Dammrutsch wurde dort für den Bruchteil der in Wasserburg behaupteten Summe repariert. Eine Gruppe von Bahnfreunden in Wasserburg hat daher das Ziel der Reaktivierung der Stadtstrecke noch nicht aufgegeben und will für die Wiederherstellung der Infrastruktur kämpfen. PRO BAHN unterstützt diese Aktivitäten. Dieser Kampf kann sich noch lange hinziehen. So lange hat die Firma Meggle auch nicht die gewünschte Planungssicherheit. Auch dies ist dem Stadtrat mit 18 zu 7 Stimmen entgangen.

Ob doch noch die Vernunft siegen und eine fahrgastfreundliche Lösung gefunden wird? Wir bleiben am Ball und werden weiter berichten.

Norbert Moy

Dr. Seltsam oder wie ich lernte die Gutachten zu lieben

Dem Stadtratsbeschluss zur Wasserburger Altstadtstrecke zugrunde lag ein sogenanntes Projektdossier-Verfahren, das die Fahrgastzahlen des letzten Gutachtens durch das Fraunhofer Institut für Materialfluss und Logistik aus dem Jahr 2002 von 890 auf maximal 400 halbierte und dafür die Reaktivierungskosten von damals 3 Millionen auf mehr als 9 Millionen Euro verdreifachte. Dabei hätte die Reparatur des Dammrutsches ursprünglich nur einen Bruchteil dieser Summen gekostet. Der Freistaat Bayern als Aufgabenträger des SPNV seit 1996 hätte alle Macht gehabt, die illegale Stilllegung zu verhindern, wie dies in ähnlichen Fällen in anderen Bundesländern geschehen ist. Erinnerung sei an die Beschlüsse des Verkehrsausschusses des Bayerischen Landtags aus dem Jahr 1987, bei der damaligen Bundesbahn auf ein SPNV-Pilotprojekt der Bahnverbindung München–Wasserburg hinzuwirken, ein „Pilotprojekt“, das 4 Kilometer vor dem Stadtzentrum endet.

Ganz anders in München: War der Südring seit den 1970iger Jahren ganz offizielle Planung für eine zweite S-Bahn-Stammstrecke, um die städtische U-Bahn (U4/5) nicht durch eine parallele Tunnelführung zu gefährden, wurde dies im Jahr 2000 beinahe handstreichartig gekippt. In einer Pressekonferenz verkündete der damalige Verkehrsminister Wiesheu, dass der zweite S-Bahntunnel in der standardisierten Kosten/Nutzenbewertung „knapp über 1“ sei, „aber er ist über 1“. Wie diese Bewertung zustande kam, war dann vier Jahre später in

der Eisenbahntechnischen Rundschau (Heft 3/2004) nachzulesen: Bis auf den Hauptbahnhof und Marienhof Streichung sämtlicher Zwischenhalte und Verknüpfungspunkte zur U-Bahn, Umstellung auf 15/30 Minutentakt mit „Expresslinien“, von denen vorher nie die Rede war. Der 10-Minutentakt – Auslöser der Diskussion um eine zweite Stammstrecke überhaupt – erhielt keine positive Bewertung. Inzwischen wurde die Einführung am Ostbahnhof dreimal umgeplant und die Kosten stiegen von 600 Millionen auf 2 Milliarden Euro.

Um für einen Tieftunnel akzeptable Fahrzeiten zu erreichen, müsste die „Express-S-Bahn“ genau im „Speckgürtel“, für den das größte Siedlungswachstum erwartet wird, ohne Halt durchfahren. Bleibt nur die Frage, woher dann die exorbitanten Fahrgastzuwächse kommen sollen, die eine Zwei-Milliarden-Investition rechtfertigen können, wenn schon die „Ursprungsvariante“ nur „knapp über 1“ lag? Letzter Schrei bei all diesen Ungereimtheiten ist die immer wieder kolportierte Einführung von Regionalzügen, die den zweiten Tunnel füllen sollen. Dass dann Bahnsteig- und Einstiegshöhen nicht mehr zusammenpassen, fällt anscheinend niemandem auf. Vom fehlenden Ausbau der Außenstrecken gar nicht zu reden: Ein Tunnel muss her, koste es, was es wolle, und da stört eine öffentliche Diskussion über Fehlplanungen nur. Vielleicht sollte man in Zukunft statt Nahverkehrs- treffender Kleinkunstpreise verleihen.

Thomas Kauderer

Was hat Wasserburg mit Fernbussen zu tun?

Die Bundesregierung hat Anfang August beschlossen, die Zulassung von Fernbuslinien als Konkurrenz zur Bahn deutlich zu vereinfachen. Bundesweit sicher ein großes Thema, aber warum kümmert sich ein regionales Blättchen wie die PRO BAHN-Post darum?

Wenn Fernbusse den Möglichkeiten und Beschränkungen des Bahnfernverkehrs angeglichen würden, wäre die Freigabe als Beitrag zum Wettbewerb zu begrüßen. Aber eine Liberalisierung, die deutlich über die Freizügigkeit von Bahnunternehmen hinausgeht, ist stattdessen wettbewerbsverzerrend. Eine Maut für Fernbusse sowie Fahrgastrechte, die den Regelungen im Bahnverkehr entsprechen, sind Mindestanforderungen an eine faire Gleichbehandlung.

Natürlich wird die Zahl der Fahrgäste, die vom ICE auf Fernbusse umsteigen ebenso begrenzt sein, wie die Zahl der Leute, die wegen des Fernbusses ihr Auto stehen lassen. Aber in den weniger gut ausgelasteten Bereichen des Fernzugnetzes wird das gefördert, was seit Einstellung der Interregio-Züge immer wieder passiert: Fernzüge werden durch bestellten „Nahverkehr“ ersetzt. Das bedeutet nicht, dass die Fernbuskonkurrenz direkt vor Ort sein muss – die finanziellen Ausgleichsmöglichkeiten innerhalb des DB-Konzerns verleiten dazu, Einbußen auf stärker frequentierten Linien auf die aus Konzernsicht weniger wichtigen

Strecken abzuwälzen. Letztlich wird also der Steuerzahler für die durch die Fernbusliberalisierung entstehenden Schäden am System Bahn zur Kasse gebeten.

Wenn nun die Länder Fernzug-Ersatzverkehre finanzieren, fehlt das Geld im eigentlichen Nahverkehr. Dies führt zu den bekannten, teilweise unzumutbaren Zuständen im Ballungsraumverkehr, und in der Fläche drohen Ausdünnungen und sogar Abbestellungen. Darum ist die Fernbusfreigabe eben auch ein Thema auf regionaler Ebene.

Gerade Bayern ist zudem das Vorzeigebeispiel dafür, dass schon gar kein Geld für Reaktivierungen übrigbleibt. Die Ilztalbahn, Endorf-Obing oder Schierling-Langquaid sind Beispiele, wo privates und ehrenamtliches Engagement für den Freistaat in die Bresche springt. Die fränkische Höllentalbahn und die Wasserburger Altstadtstrecke zeigen, wie schwierig und langwierig es sein kann, wieder zu Bahnverkehr zu kommen.

Außer der Tatsache, dass Länder wie Rheinland-Pfalz oder Baden-Württemberg bei Reaktivierungen besser abschneiden, beweisen sie, dass auch die Bestellung von Ausflugs- und Wochenendverkehren durchaus Türen für einen besseren Bahnverkehr öffnen kann und eine ideale Werbung fürs Bahnfahren ist. Im bayerischen Nahverkehr macht man lieber dem ICE Konkurrenz – und zukünftig vermehrt den Fernbussen.

Edmund Lauterbach

Eine längere und allgemeinere Version dieses Textes findet man im Internet unter der Adresse <http://www.zukunft-mobilitaet.net/author/edmund-lauterbach>.

Bahnhof Burgkirchen

DB AG vernichtet bayerisches Kulturgut

So schnell kann es gehen. Erst vor wenigen Jahren wurde der über 110 Jahre alte Bahnhof Burgkirchen renoviert. Mit nur unwesentlich weniger Pomp als bei seiner Inbetriebnahme 1897 und mit stolzgeschwellter Brust übergaben ihn die offiziellen Bahnvertreter im September 2009 der Öffentlichkeit. Schon damals war dem beabsichtigten Abriss durch DB Station & Service ein heftiger Kampf der Bahnhofsfreunde aus der Gemeinde um den Erhalt des Kulturdenkmals vorausgegangen.

Heute, nach nur zwei Jahren, neigt sich die Giebelwand und das Gebäude ist einsturzgefährdet. Die Sicherung und Sanierung wird mit ca. 20.000 Euro beziffert. Die DB will das Gebäude lieber abreißen und durch einen Wetterschutz ersetzen. Um wieviel billiger das angesichts der notwendigen Entfernung der Betonfundamente und der Auffüllung des Kellers wird, wäre noch zu ermitteln. Angesichts

der kurzen Zeit zwischen Umbau (Modernisierung) und Verfall und unter Berücksichtigung der seinerzeit bereits postulierten Abrissabsicht des historischen Gebäudes stellt sich allerdings die berechtigte Frage nach Absicht oder Schlamperei während des Umbaus.

Wenn sich bis 15. September kein Investor findet, der das Gebäude kauft, saniert und für dessen Verkehrssicherheit sorgt, soll es abgerissen werden. Die Gemeinde Burgkirchen will das Gebäude nicht ankaufen – in der jüngsten Gemeinderatssitzung wurde ein CSU-Antrag mehrheitlich befürwortet, der einen Kauf des Gebäudes aus Gründen der Haushaltskonsolidierung verbietet. Die DB AG könnte es aber bautechnisch sichern und dann an ein privates Unternehmen zu einem symbolischen Preis verpachten. Dafür fände sich sicher in Burgkirchen ein Interessent. Das historische Bahnhofshäuschen bestünde weiter, die Verkehrssicherheit wäre (bautechnisch) gegeben und vom Pächter zu tragen und die DB AG oder ihre Tochter Südostbayernbahn könnten unabhängig davon in einiger Entfernung vom Bahnhofsgebäude einen DIN-Wetterschutz aufstellen.

Bernd Passer

Regionalbahnhof Mittenwald

Kampf um den Fahrschein

Für den Bahnhof Mittenwald gab es große Pläne. Wie der „Bürgerbahnhof“ Landsberg/Lech sollte er fahrgastfreundlich umgestaltet werden, die ersten Ankündigungen gab es Anfang 2007 und noch Ende 2010 gab es im Rahmen einer Pressefahrt entsprechende Erläuterungen. Leider musste der Investor die Pläne im Februar 2011 dann fallenlassen, weil keine Finanzierung des Umbaus möglich war. Die Schautafeln mit den Umbaudetails hängen allerdings immer noch in der ehemaligen Schalterhalle.

Während die Bahnsteige in Mittenwald zur Ski-Weltmeisterschaft im Februar 2011 für 3,5 Millionen Euro behindertengerecht umgebaut worden sind, ist das Bahnhofsgebäude dagegen weiterhin in dem desolaten Zustand, in dem es sich seit April 2005 befindet, als es im Schalterraum brannte. Eine Bilddokumentation verschiedener Stadien des Niedergangs findet sich auf der Webseite der PRO BAHN Kreisgruppe Weilheim-Schongau (http://www.pro-bahn.de/weilheim/wtakt_service.htm#mittenw).

Seit Juni 2011 gibt es nun eine neue Facette des Serviceabbaus. Im Zuge der Modernisierung der DB-Fahrkartenautomaten wurde die Zahl der Automaten halbiert, d.h., in einer Touristenhochburg mit zahlreichen Gelegenheitsfahrgästen – davon vielen aus dem Ausland – gibt es noch genau einen Automaten. Oft bilden sich Menschentrauben vor dem Gerät: einer liest, einer „tatscht“ (touch screen Automat), einer flucht, einer berät, und viele stehen in der Schlange und schau-

en zunehmend nervös auf die Uhr, weil die Abfahrt des Zuges immer näher rückt. Bekanntlich hat die DB den Fahrscheinverkauf im Zug eingestellt, d.h., wer ohne Fahrschein einsteigt, begibt sich in ein unkalkulierbares Abenteuer (ein letztens befragter Zugbegleiter wollte sich nach einem Hinweis auf das Verhältnis „Restzeit bis zur Abfahrt“ und „Länge der Schlange“ nicht genau festlegen, was er zu tun gedenke). Wenn es also schon keine Fahrscheine im Zug gibt, sollte die DB wenigstens eine ausreichende Zahl von Automaten bereitstellen.

Fazit: wer von Mittenwald Richtung Garmisch/Weilheim/München fahren möchte, sollte sich – falls er noch keine Fahrkarte hat – mindestens 15 Minuten, besser 20 Minuten vor Abfahrt des Zuges am Bahnhof einfinden, um relativ stressfrei reisen zu können. Man kann es auch besonders drastisch formulieren: Eine Reise von Mittenwald nach Garmisch mit einem DB-Zug dauert etwa 40 Minuten (22 Minuten Fahrzeit und 18 Minuten Fahrscheinkaufzeit), die gleiche fiktive Reise mit einer Bahngesellschaft, die etwas weiter nördlich verkehrt, würde nur 22 Minuten dauern (22 Minuten Fahrzeit und, weil es Fahrscheine im Zug gibt, 0 Minuten Fahrscheinkaufzeit). Zum Glück wird nach unserer Kenntnis ab Dezember 2013 – gemäß der Ausschreibung der Bayerischen Eisenbahngesellschaft – auch die DB im Werdenfelsgebiet Fahrscheine im Zug verkaufen.

Matthias Wiegner

Das neue Pasinger Stellwerk und der SEV

Wie schon längere Zeit zuvor angekündigt, wurde am zweiten Augustwochenende das neue Pasinger Stellwerk in Betrieb genommen. Die Aktion war zwar im Vorfeld gut kommuniziert durch Presseberichte und Broschüren zum Schienenersatzverkehr der S-Bahn während dieser Zeit – nur wurde schon hier beispielsweise mit der Straßenbahnlinie 19 in Pasing auf ein Verkehrsmittel verwiesen, das derzeit gar nicht verkehrt.

Die Organisation und die Informationen zum Busersatzverkehr wurden zwar im öffentlichen Papierwald euphorisch gelobt – die Wirklichkeit für die Bahnkunden sah leider etwas anders aus: teilweise fehlende oder irreführende Informationen und Managementfehler, wie wir Bahnkunden es seit Jahren immer wieder erleben. Dazu kam am Freitag eine weitere Störung im Ablauf – Pech!

Hier der „vor-Ort-Bericht“ mit den Erlebnissen eines Bahnkunden:

Am Samstagnachmittag sollten zumindest die S-Bahn-Linien 4 und 8 aus Richtung Osten bis Pasing fahren; am Ostbahnhof – meinem Umsteigebahnhof für die Fahrt Richtung Pasing – waren diese Linien angekündigt, allerdings nicht bis Pasing sondern bis zu ihren „regulären“ Zielpunkten Geltendorf bzw. Hersching. Auch die Züge selbst waren so ausgeschildert – prima, offensichtlich hat die DB Netz schneller gearbeitet!

Im Zug selbst wird am Hauptbahnhof und an der Hackerbrücke auf Busse als Ersatz für die anderen Linien (S1, S2, S3, S6) hingewiesen. Erst in Pasing erfährt der überraschte Fahrgast der S-Bahn-Linien 4 und 8 (oder ist die alte Bahnbezeichnung „Beförderungsfall“ passender . . .), dass auch er umsteigen muss „auf die Ersatzbusse am Bahnhofsvorplatz“. Dort gibt es aber keine Haltestellen des Schienenersatzverkehrs, diese befinden sich über 10 Geh-Minuten entfernt an der Bodenseestraße – mit großen Koffern oder mit kleinen Kindern sehr sportlich! Im Pasinger Bahnhof war der Weg zur SEV-Haltestelle zwar ausgeschildert, der lange Weg zur Haltestelle war jedoch ohne Beschilderung bzw. sie war für mich und auch für andere Reisende nicht erkennbar – ich wurde jedenfalls mehrmals nach dem Weg zur SEV-Haltestelle gefragt, als ich zum 56er Bus ging.

Auf der Rückfahrt stieg ich an der Hackerbrücke um: Am Bahnsteig keine Hinweise auf den großen Busknoten im zentralen Omnibusbahnhof, nur viele Hinweisschilder der Bäckerei Höflinger auf einen neuen Kiosk. Auch von den angekündigten 80 Servicekräften konnte am Bahnsteig keiner gesichtet werden!

Am Montagnachmittag erstaunten mich auf der „Alten Allee“ zwischen Pasing und Langwied Busse mit der Aufschrift „S3“. Da ich stadteinwärts wollte, nahm ich am S-Bahnhof Langwied einen dieser Busse. Mit Glück den richtigen, wie sich im Nachhinein herausstellte, da nur die Aufschrift „S3“ vorhanden war und alle Busse in derselben Fahrtrichtung anhielten. Nachdem ich mich durch den gut besetzten Bus zum Busfahrer durchgekämpft hatte, erfuhr ich, dass das Fahrziel tatsächlich der ZOB an der Hackerbrücke sei. Am ZOB angekommen, konnte man (von den zusammensitzenden „Pulks“ der Servicekräfte) dann erfahren, dass es auch Schnellbusse gäbe, die nur an wenigen Haltestellen halten. Alles in allem eine doch eher unbefriedigende Situation, der Kunde wurde mal wieder weitgehend alleine gelassen, durfte aber den regulären Preis zahlen!

Wilfried Ebser

In einer Pressemitteilung (<http://www.pro-bahn.de/oberbayern/presse/20110810.html>) hatte PRO BAHN bereits im Vorfeld auf Probleme bei den Positionen der Ersatzhaltestellen, beim Fahrscheinverkauf sowie bei der Information zu Regional- und Fernzügen hingewiesen.

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, 10. September 2011

Exkursion: Von Untergrainau nach Farchant – Kramerplateauweg und neuer Bahnhof Farchant

Vom Haltepunkt Untergrainau geht es über den Kramerplateauweg zum Pflöggerssee (Mittagseinkehr). Nachmittags wandern wir dann zur Burgruine Werdenfels und von dort zum Bahnhof Farchant.

Gehzeit: 4 1/2 – 5 Stunden.

Treff: München Hbf; 8.15 Uhr am Abfahrtsbahnsteig.

Abfahrt: 8.32 Uhr mit RB Richtung Innsbruck, in Garmisch in die Außerfern-
bahn Richtung Reutte umsteigen.

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. 02.09. 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“
- So. 04.09., So. 11.09., So. 18.09. und So. 25.09.; Bad Endorf (10:00, 12:00, 14:00 Uhr und 16:00 Uhr) / Obing (11:00, 13:00, 15:00 und 17:00 Uhr); **Touristikverkehr mit VT 103 beim LEO**; Info: <http://www.chiemgauer-lokalbahn.de>, Tel.: 08821/64 999 64
- Mi. 07.09. 18:30 Uhr; Bad Reichenhall, „Avalon-Hotel“ Bahnhofsplatz 14; **Monats-treffen** des Verkehrsforums Berchtesgadener Land; Info: M. Behringer (08654/50804, mr.behringer@t-online.de)
- Sa. 10.09. 8:15 Uhr; München Hbf. (Abfahrtsgleis RE Ri. Innsbruck, Abfahrt 8:32 Uhr); **Exkursion** „Von Untergrainau nach Farchant – Kramerplateauweg und neuer Bahnhof Farchant“; Veranstalter: Bund Naturschutz, Führung/Info: Eugen Reißing (PRO BAHN), 089/700 46 08.
- Mo. 03.10. bis Mi. 05.10.; St. Wolfgang; **9. Salzburger Verkehrstage** „Lust und Last der Mobilität – neues Denken und Perspektiven entwickeln“; Info: <http://www.salzburger-verkehrstage.org>, Mag. Peter Haibach (Tel. 43 (0) 6274 4966, Fax +43 (0) 6274 4966)
- Mi. 05.10. 18:30 Uhr; Bad Reichenhall, „Avalon-Hotel“ Bahnhofsplatz 14; **Monats-treffen** des Verkehrsforums Berchtesgadener Land; Info: Siehe Termin am 07.09.
- Fr. 07.10. 16 Uhr; Salzburg, „Stieglbräu“, Hotel Imlauer, Rainerstraße 12-14; **Salzburger Plattform der Verkehrsinitiativen**; Info: Siehe Termin am 02.09.

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

Fr. 02.09. 19 Uhr; Geschäftsstelle; **Stadt- und Kreisgruppe München**

Mo. 05.09., Mo. 12.09., Mo. 19.09. und Mo. 26.09.; 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>

Mi. 07.09. 19 Uhr; Geschäftsstelle; **Aktiventreffen**

Do. 08.09. 19 Uhr; Rosenheim, „Mail-Keller“, Schmettererstr. 20; **Stammtisch der Stadt-
und Kreisgruppe Rosenheim**; Info: Wolfgang Günther (080 62/4027), Gün-
ther Polz (080 63/7928)

Sa. 10.09. 11–17 Uhr; München, Marienplatz-Rosenstraße-Rindermarkt; **Infostand** auf
dem Aktionstag „Da sein für München“ (PRO BAHN-Infostand am Anfang
der Kaufingerstraße vor dem Kaufhof). Info: [http://www.muenchen.de/
daseinsvorsorge](http://www.muenchen.de/daseinsvorsorge).

Mi. 21.09. 19 Uhr; Geschäftsstelle; **Aktiventreffen**

Sa. 24.09. 11 Uhr; Augsburg, Zeughaus, Zeugplatz 4; **Mitgliederversammlung von
PRO BAHN Bayern**; Info: Siehe Einladung an alle Mitglieder und http://www.pro-bahn.de/bayern/lv_2011.htm

Sa. 24.09. 9–16 Uhr; Rosenheim, Max-Josefs-Platz und Heilig-Geist-Straße; **Infostand**
auf dem 4. Rosenheimer Umweltfest

Mo. 26.09. 19:30 Uhr; Augsburg, Zeughaus, Zeugplatz 4; **PRO BAHN-Treff Schwa-
ben**; „Stuttgart 21 und die Folgen“ mit Info: W.Karg@bayern.pro-bahn.de,
082 51/53 887 und http://www.pro-bahn.de/bayern/index_termin.htm
unter „Schwaben“.

Mi. 28.09. ab 19:30 Uhr; München; Gaststätte Zwinger-**eck**; **Stammtisch**

Do. 29.09. 19 Uhr; Weilheim, GH Holzwurm, Münchner Str. 36; **Stammtisch der Kreis-
gruppe Weilheim-Schongau**; Info: Norbert Moy (0881/638 131, [n.moy@
bayern.pro-bahn.de](mailto:n.moy@bayern.pro-bahn.de))

Mi. 05.10. 19 Uhr; Geschäftsstelle; **Aktiventreffen**

Fr. 07.10. 19 Uhr; Geschäftsstelle; **Stadt- und Kreisgruppe München**

- **Der Stammtisch der Kreisgruppe Eichstätt entfällt voraussichtlich.**
- **Nicht vergessen: Am 24. September findet die Mitgliederversammlung von PRO BAHN Bayern in Augsburg statt!**

Termine anderer Veranstalter siehe vorherige Seite