

# PRO BAHN *Post*

Rundbrief von PRO BAHN Oberbayern

Oktober 2011



Samstag Nachmittag in Grafenau: Der Zug fährt dank Bayern-Takt auch am Wochenende. Im neuen Busbahnhof, rechts im Bild, wird sich allerdings erst am Montagmorgen wieder ein Bus einfinden. (Bild: N. Moy)

- Terminhinweis: Regionalversammlung am 5. November – *Seite 2*
- Kurznachrichten – *Seite 2*
- Ja zur Straßenmaut für Fernbusse – *Seite 3*
- Landesversammlung: Gastvortrag von Toni Hofreiter – *Seite 6*
- Freundlicher ÖBB-Schaffner – *Seite 10*

*Samstag, 5. November 2011*

## **Regionalversammlung in München**

Am Samstag, dem 5. November, findet ab 11 Uhr in München die jährliche Mitgliederversammlung von PRO BAHN Oberbayern statt – wie in den vergangenen Jahren auch dieses Mal wieder im „Münchner Zimmer“ des Hofbräuhauses.

Den Gastvortrag wird in diesem Jahr Stefan Kühn, DB Netz AG, Regionalbereich Süd, halten.

Nach dem Vortrag besteht die Möglichkeit zu einem gemeinsamen Mittagessen, daran im Anschluss findet die eigentliche Mitgliederversammlung statt. Sowohl zum Vortrag am Vormittag als auch zur Mitgliederversammlung am Nachmittag sind Gäste willkommen.

Weitere Informationen und die Tagesordnung gibt es in der Einladung, die Anfang Oktober an alle oberbayerischen Mitglieder verschickt wird.

## **Kurznachrichten**

### **125 Jahre Fuchstalbahn**

Am 2. Oktober wird das 125-jährige Jubiläum der Bahnstrecke Landsberg-Schongau gefeiert, auch wenn im Jahre 15 nach der Regionalisierung eine Wiederaufnahme des SPNV immer noch auf sich warten lässt. Die Initiative Fuchstalbahn, die u.a. auch von PRO BAHN bei ihren Bemühungen zur Wiederaufnahme des regulären Personenverkehrs auf dieser Strecke unterstützt wird, feiert das Jubiläum mit Dampflokfahrten und Rahmenprogramm in Denklingen und Schongau. Den Fahrplan und weitere Informationen gibt es unter <http://www.fuchstalbahn.com/>.

### **... und 125 Jahre Salzburger Lokalbahn**

Die Stilllegung der Stadtstrecken hat sich zwar in den 1950iger Jahren nicht verhindern lassen, dafür entwickelte sich das Unternehmen inzwischen zu einem kundenorientierten Musterbetrieb der vielbeschworenen Elektromobilität, der weit über die Grenzen Österreichs hinaus beachtet wird. Entsprechend wird auch gefeiert: Am Abend des 30. September gibt es Boogie-Woogie mit Axel Zwingenberger in der Remise der Salzburger Lokalbahn (Plainstr.70), am Samstag, dem 1. Oktober einen Tag der offenen Tür mit Sonderfahrten und Betriebsführungen und am Sonntag (2.10.) einen Frühschoppen mit Radio Salzburg. Nähere Informationen siehe <http://www.salzburg-ag.at/verkehr/slb/125-jahre-slb>.

## **150 Jahre ÖPNV für München: Jubiläumsfeiern und Fotowettbewerb**

Am Samstag, 22. Oktober 2011, werden gleich drei Jubiläen gefeiert: 150 Jahre Nahverkehr für München, 135 Jahre Tram und 40 Jahre U-Bahn. Die MVG veranstaltet ein umfangreiches Festprogramm mit einem Korso historischer Fahrzeuge, einem Tag der offenen Tür im Trambetriebshof, Einsteinstraße 148, in der Technischen Basis U-Bahn, Hans-Jensen-Weg 10 sowie einen Sonderöffnungstag im MVG Museum, Ständlerstraße 20 (jeweils 11–17 Uhr, freier Eintritt). Nähere Informationen gibt es u.a. im MVG-Kundenmagazin Linie 8 (<http://www.mvg-mobil.de/ueberuns/images/linie8-2011-03.pdf>). In der Technischen Basis Fröttmaning ist auch PRO BAHN mit einem Infostand dabei. Außerdem richtet die MVG zum Festtag einen Fotowettbewerb aus. Die schönsten Fotos mit Bezug zur MVG, zu U-Bahn, Bus oder Tram werden veröffentlicht und es gibt wertvolle Sachpreise zu gewinnen. Die Wettbewerbsunterlagen mit allen Informationen zur Teilnahme sowie Anschrift und Einsendeschluss gibt es nur am 22. Oktober 2011, 11–17 Uhr an den drei Feststandorten MVG Museum, Trambetriebshof und Technische Basis U-Bahn. Also unbedingt den Fotoapparat zum Fest mitnehmen!

## **Bahn zum Anfassen für Schüler**

Ende August beteiligte sich PRO BAHN Rosenheim – wie bereits im Vorjahr – wieder am alljährlichen Schülerferienprogramm der Gemeinden Bruckmühl und Feldkirchen-Westerham. Für die Jugendlichen aus dem Mangfalltal hatte Wolfgang Günther mit der Geschäftsführung der Bayerischen Oberlandbahn BOB einen Aktionstag unter dem Thema „Eisenbahn zum Anfassen“ mit einer Besichtigung der Transportleitung und des Betriebswerkes der Bayerischen Oberlandbahn veranstaltet. Ein ausführlicher Bericht hierzu erscheint in der nächsten PRO BAHN-Zeitung „Der Fahrgast“.

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

## *PRO BAHN für integriertes Verkehrssystem aus Bahn und Bus*

## **Ja zur Gleichbehandlung von Bahn und Bus – ja zur Straßenmaut für Fernbusse**

Mit einer Presseaussendung hat sich der Landesverband bayerischer Omnibusunternehmer (LBO) am 22. September gegen eine Mautpflicht für Fernbusse gewandt und gleichzeitig zum Generalangriff auf den Schienenverkehr in Bayern geblasen (<http://www.lbo-online.de/index.php?showNews=1&newsID=786&newsWebID=536> und <http://www.bdo-online.de/presse/pressemeldungen/2011>, Pressemeldung vom 22.9.2011). Das Pamphlet des LBO hat eine einfache Botschaft: Der Bus bringt dem Staat Steuereinnah-

men, ist viel umwelt- und verbraucherfreundlicher als der Zug und wird trotzdem vom Staat schlecht behandelt, während der Schienenverkehr unberechtigt mit Milliarden öffentlicher Mittel bevorzugt wird. Leider hat er damit Erfolg: Im Bundesrat ist am 23. September der Vorstoß für eine Busmaut gescheitert.

Es mag zunächst überraschen, dass der LBO hier ideologische Gräben aufreißt, mit falschen Argumenten gegen den Schienenverkehr Stimmung macht und sich dazu die Argumente der Autolobby zu eigen macht.

Die Absichten des Unternehmerverbands lassen sich leicht entlarven, denn mit der Wahrheit nimmt es der LBO nicht so genau: So verweist man auf die Regionalisierungsmittel des Bundes für den Nahverkehr auf der Schiene (SPNV) und jammert, dass der Busfernverkehr „keinen Cent vom Staat bekommt“. Verschwiegen wird dabei, dass der Fernverkehr auf der Schiene auch nicht bezuschusst wird und – und das ist besonders dreist – dass der Freistaat Bayern aus dem Mitteln für den SPNV auch die Beschaffung von Linienbussen fördert.

Seine Argumentation untermauert der LBO mit einer von Lkw-Spediteuren bezahlten Untersuchung, die dem Bus eine positive Wegekostendeckung, dem Schienenverkehr eine Unterdeckung bescheinigt. Aus der veröffentlichten Kurzfassung ist jedoch nicht erkennbar, wie die gegenüber dem Pkw etwa sechzigtausendfache Beanspruchung des Fahrwegs durch schwere Lkw und Busse in die Wegekostenrechnung eingeht. Dass Mineralsteuer und Ökosteuern auch von der Schiene abgeführt werden und Energiesteuern grundsätzlich nicht zweckgebunden und daher auch kein Infrastrukturbenützungsentgelt sind, verschweigt der LBO geflissentlich. Fakt ist, dass Züge nicht nur die Energiesteuern, sondern zusätzlich Trassengebühren in Höhe von 3 bis 4 Euro pro Zugkilometer sowie Stationsgebühren an den Infrastrukturbetreiber zahlen müssen, während Busse zum Nulltarif auf allen Strassen verkehren dürfen. Die vom LBO angeführte Stromsteuerbegünstigung für elektrische Bahnen in Höhe von 110 Mio. Euro gilt im übrigen genauso auch für elektrische Busse. In perfider Weise wirft der LBO den von Mineralöl- und Umsatzsteuer weitgehend befreiten Flugverkehr in einen Topf mit dem Schienenverkehr, dessen Fahrgäste letztlich den vollen Mehrwertsteuersatz, Energie- und Ökosteuern bezahlen müssen.

Gerne möchte die Buslobby den Eindruck erwecken, Busunternehmen würden keine öffentlichen Leistungen erhalten – in Wahrheit beziehen jedoch die Busunternehmen einen Großteil ihrer Einnahmen über die gesetzlichen Zuschussregelungen für die Beförderung von Schülern und Schwerbehinderten. Dennoch gelten auch solcherart öffentlich finanzierte Linien als „eigenwirtschaftlich“ und über das Konzessionsrecht entziehen die Unternehmen diese Linien der Gestaltungshoheit der Aufgabenträger. Diese veralteten Regelungen des Personenbeförderungsgesetzes führen dazu, dass es im regionalen Busverkehr praktisch keinen Wettbewerb gibt. Aus diesem geschützten Monopol heraus wollen die Busunternehmen nun gegen den Fernverkehr auf der Schiene antreten.

Es überrascht nicht, dass der LBO eine Gleichbehandlung von Bahn und Bus als „verbraucherfeindlich“ und „unsozial“ brandmarkt. Doch wie kundenorientiert ist denn die Angebotsgestaltung des regionalen Busverkehrs in Bayern wirklich?

Entscheidendes Qualitätsmerkmal ist heute der Integrale Taktfahrplan. Die im LBO organisierten Unternehmen haben es bisher nur in Einzelfällen geschafft, ihre Linien in den Bayern-Takt zu integrieren: Sporadisch bediente Linien, ausgedünnte Fahrpläne am Wochenende und meist kein Busverkehr am Abend sind Alltag im bayerischen Busverkehr. Dazu kommt eine mangelhafte Abstimmung zwischen Bahn und Bus, lange Wartezeiten sind eines der „Qualitätsmerkmale“ des Busverkehrs in Bayern.

Fahrgastrechte, wie sie inzwischen bei allen Bahnen eingeführt sind, werden – mit Unterstützung von Teilen der Politik – für den Busfernverkehr abgelehnt und so Kostenvorteile durch ein Recht auf schlechte Qualität und mangelhafte Information gesichert.

Auf den großen Magistralen wird der Schienenverkehr die Konkurrenz der Busse kaum spüren. Spannender könnte es dort werden, wo heute schon der Fernverkehr auf der Schiene mit der Wirtschaftlichkeit kämpft oder dort, wo die Aufgabenträger des Nahverkehrs Ersatzleistungen für frühere Interregio-Linien bestellt haben. Auch wenn nur ein Teil der Fahrgäste bereit ist, auf den Bus umzusteigen, wird sich die Wirtschaftlichkeit des Schienenverkehrs verschlechtern. In der Folge werden Angebote eingestellt oder der Aufgabenträger muss höhere Ausgleichszahlungen leisten.

Der Freude über die Billig-Busse folgt dann das böse Erwachen, wenn letztlich die Fahrgäste für das unregulierte Nebeneinander von Bahn und Bus aufkommen müssen. Ein Großteil der Fahrgäste wird wieder auf Pkw und Billigflieger umsteigen. Der Fernbus ist also auch ökologisch eine Mogelpackung, weil er den öffentlichen Verkehr insgesamt schwächen wird. Der Schaden ist aber zu erwarten, weil sich die Bundesregierung nicht zur Planung eines Deutschland-Takts durchringen kann, der eine Rosinenpickerei durch einzelne Verkehrsunternehmen ausschließen würde.

Welche Zielvorstellungen für die Zukunft des öffentlichen Verkehrs verfolgt nun ein Verband wie der LBO? Als Fahrgäste würden wir erwarten, dass Bahn- und Busunternehmen partnerschaftlich zusammenarbeiten, um das Gesamtsystem Öffentlicher Verkehr zu stärken und den Kunden optimale Reiseketten anzubieten. Doch schon frühere Diskussionen um Parallelverkehre zwischen Bus und Bahn (z.B. zwischen Traunstein und Garching) haben gezeigt, dass die Buslobby bei der Durchsetzung ihrer wirtschaftlichen Eigeninteressen auch Schäden am System des Öffentlichen Verkehrs in Kauf nimmt. (Motto: Wir haben die Fahrgastzahlen halbiert, aber die sitzen jetzt im Bus.) Das mag legitim sein, als Fahrgäste und Steuerzahler müssen wir uns aber dagegen wehren.

PRO BAHN fordert daher für den Fall der totalen Deregulierung des Busfernverkehrs:

- Aufstellung eines bundesweiten Verkehrsplans nach den Kriterien des Deutschland-Takts als verbindliche Planungsgrundlage für alle Linienverkehre auf Schiene und Straße.
- Gleiche Fahrgastrechte und Qualität in allen öffentlichen Verkehrsmitteln.
- Infrastrukturbenutzungsentgelte müssen für alle Verkehrsträger gelten und dürfen nicht zu Wettbewerbsverzerrungen führen.
- Abschaffung der Monopole und des Konzessionsrechts im Nahverkehr und Überführung aller Busverkehre in die Gestaltungshoheit der Aufgabenträger. Ausgleichszahlungen z.B. für die Schülerbeförderung gehören in die Verfügbarkeit des Aufgabenträgers und nicht des Auftragnehmers.
- Sofortiger Stopp der Fahrzeugförderung für Busse aus den Regionalisierungsmitteln für den Schienenverkehr.

Norbert Moy

### *Fahrzeugpool für Bayern*

## **Verkehrsausschuss-Vorsitzender Toni Hofreiter bei der PRO BAHN-Landesversammlung**

Am 24. September 2011 fand in Augsburg die Mitgliederversammlung von PRO BAHN Bayern statt. Gastredner war der Vorsitzende des Verkehrsausschusses des Deutschen Bundestags, Dr. Anton Hofreiter. Hofreiter gab in seinem Vortrag und in der anschließenden, rund einstündigen Diskussion einen ausführlichen Überblick über die zentralen Fragen der Verkehrspolitik. Sein Gastvortrag war nach dem Auftritt von Minister Zeil im letzten Jahr ein neuer Höhepunkt, der zeigt, wie sehr PRO BAHN als Gesprächspartner der Politik geschätzt ist.

### **Gastvortrag von Toni Hofreiter**

Das wesentliche Ziel der Verkehrspolitik ist nach der Auffassung von Hofreiter ihre Neuorientierung angesichts des Klimawandels und des absehbaren Endes des Ölzeitalters. Daraus ergebe sich zwangsläufig die Förderung der Bahn. Als elektrisches Verkehrsmittel kann sie aus vielen verschiedenen und insbesondere erneuerbaren Energiequellen versorgt werden. Das Förderung des Elektroautos sei ein Propagandaerfolg der Autoindustrie, da sein Energieverbrauch und seine negativen Auswirkungen die gleichen seien wie beim herkömmlichen Auto. Elektromobilität gebe es auf der Schiene schon seit hundert Jahren.

Für die Bahn seien die zentralen Themen die Struktur der Deutschen Bahn, die Regulierung, der Infrastrukturausbau und die Verwendung der Regionalisierungsmittel. Im folgenden werden diese Themen zusammengefasst.

### *Bahnstruktur:*

Das wesentliche Ziel der Grünen ist, die Gewinnabführungs- und Beherrschungsverträge innerhalb des DB-Konzerns abzuschaffen. Das Netz müsse zusammen mit Station und Service eine eigenständige Einheit in öffentlicher Hand werden, die ihre Gewinne in die Infrastruktur investiert. Denkbar sei eine wirklich unabhängige Infrastrukturgesellschaft, die über die Infrastrukturförderung hinaus zur Beseitigung von Netzengpässen zinslose Bundeskredite erhält, welche durch wachsende Trasseneinnahmen nach der Engpassbeseitigung zu refinanzieren sind. Derzeit ist der Verbleib der Mittel unkontrollierbar, Gewinne aus dem Netz fließen in die Verkehrsgesellschaften, bis hin zur Weinlogistik in Australien.

Gefragt, wer in Deutschland die Bahnpolitik bestimmt, stellte Hofreiter fest, dass diese sehr stark durch Bundeskanzleramt, Länder-Ministerpräsidenten, DB und Gewerkschaften beeinflusst würde. Die Verhinderung des Börsengangs ist nach Hofreiter dem damaligen Verkehrsausschuss des Bundestages zu verdanken, dessen Mitglieder über die Parteigrenzen hinweg ihre Abgeordnetenkollegen überzeugt und so die Pläne Mehdorns und Schröders vereitelt haben. Das Bundeskanzleramt wolle jedoch noch heute den Börsengang, um einen neuen deutschen „Global Player“ einzuführen.

Für den Fernverkehr befürwortet Hofreiter den Deutschland-Takt, bei dem der Bund das Angebot definiert. Daraus folgt zwangsläufig, dass auch der Fernverkehr dem Wettbewerb unterstellt wird. Das kann durch Verkehrsverträge wie im Regionalverkehr in Kombination mit einem Konzessionsmodell für die gewinnbringenden Verkehre geschehen.

### *Regulierung:*

Da das Bahnnetz ein natürliches Monopol darstellt, muss es wirkungsvoll reguliert werden. Dazu gehört vor allem, dass die DB zu Transparenz gezwungen wird. Die Bundesnetzagentur müsse ein Einsichtsrecht in die Bücher der DB erhalten. Derzeit läuft eine Verfassungsbeschwerde der grünen Bundestagsfraktion, weil die Bundesregierung dem Bundestag Auskünfte zur DB verweigert.

### *Infrastruktur-Finanzierung:*

Die Verkehrs-Infrastruktur ist in Deutschland bei allen Verkehrsträgern unterfinanziert. Mit fortschreitendem Ausbau der Netze hat sich der Unterhaltungsaufwand so aufsummiert, dass er die verfügbaren Mittel weitgehend beansprucht. Bei der Schiene sind jährlich vier Milliarden für das Netz verfügbar, davon eine Milliarde für Aus- und Neubau. Im Bundesverkehrswegeplan stehen aber 37 Milliarden für den vordringlichen Bedarf. Zusammen mit der Preissteigerung, der bereits beschlossenen ECTS-Ausrüstung für fünf Milliarden und weiteren, aktuellen Anforderungen, etwa im Güterverkehr, ergebe sich rechnerisch eine Laufzeit der aktuellen Projekte bis 2090.

Auf die Frage, wie diese Situation entstanden sei, erklärte Hofreiter, in der Vergangenheit sei die Verkehrsinfrastruktur nach dem Gießkannenprinzip finanziert

worden: „Zuerst die sinnvollen Straßen, dann die sinnlosen; die Eisenbahn hat man sich aus Nostalgie und die Wasserstraße als Hobby auch noch geleistet“. Jetzt werden die Mittel knapper, gleichzeitig nimmt der Unterhaltungsaufwand überhand und es herrscht Einigkeit, dass die Bahn nicht länger ein Nischendasein führen darf, sondern vor allem im Güterverkehr unverzichtbar ist.

Der einzige Ausweg daraus sei eine konsequente Priorisierung der Projekte. Die notwendigen, oft kleinen, Maßnahmen zur Kapazitätssteigerung müssten Vorrang vor teureren Leuchtturmprojekten erhalten. Dazu wäre ein Verkehrsminister gefragt, der den Konflikt mit lokalen Politikern nicht scheut, die ihre Prestigeprojekte aufgeben müssten.

Die Rolle der Länder in der Verkehrspolitik sieht Hofreiter eher kritisch. Einheitliche Standards, etwa bei den Bahnsteighöhen, scheitern an der Zuständigkeit der Länder und im Bundesrat würden oft gute Lösungen verhindert.

#### *Regionalisierungsmittel:*

Der Bund zahlt jährlich sieben Milliarden Euro Regionalisierungsmittel an die Länder. Diese Summe wecke im Zeichen knapper Kassen Begehrlichkeiten. Die Länder setzten einen Teil der Mittel zweckfremd ein. Bayern erhält pro Jahr eine Milliarde Euro, davon werden nur 850 Millionen für Eisenbahn-Verkehrsleistungen und 150 Millionen zweckfremd eingesetzt. Leider wurde das Regionalisierungsgesetz auf Drängen der Länder so schwammig formuliert, dass dies rechtlich zulässig ist.

Die derzeitige Struktur des DB-Konzerns führt zu Fehlanreizen, die jedoch hauptsächlich die Konkurrenten der DB treffen. Zur Zeit müssen 42% der Bestellerentgelte für Trassen- und Stationsentgelte aufgewendet werden, zu Beginn der Regionalisierung waren es noch 32%. Damit werde der Gestaltungsspielraum der Aufgabenträger und Eisenbahnverkehrsunternehmen im Nahverkehr erheblich eingeschränkt.

Um bei Ausschreibungen gleichwertige Bedingungen für alle Wettbewerber zu schaffen, sollten von den Aufgabenträgern Fahrzeugpools bereitgestellt werden. Da bisher die Eisenbahn-Verkehrsunternehmen (EVU) ihre Fahrzeuge selber beschaffen müssen, führt dies bei einer Neuvergabe eines Wettbewerbsnetzes oft dazu, dass nur der bisherige Betreiber realistische Chancen auf den Auftrag hat. Bei einem Fahrzeugpool müssen dagegen die Betreiber die Fahrzeuge aus dem Pool leasen und später an einen neuen Betreiber weiter geben. Der Aufgabenträger hat auf diese Weise einen direkten Einfluss auf die Fahrzeugbeschaffung und kann Flops wie mit den fahrgastunfreundlichen Zügen des Fugger-Express und der Mainfrankenbahn besser vermeiden.

#### **Die Landesversammlung**

In der am Nachmittag folgenden Landesversammlung wurden etliche der angesprochenen Themen in der täglichen Arbeit von PRO BAHN wieder sichtbar.



Zu Beginn der Versammlung überreichte der PRO BAHN-Bundesvorsitzende Karl-Peter Naumann dem Betreuer des PRO BAHN-Fahrgastkummerkastens Andreas Frank (<http://www.pro-bahn.de/meinung>) anlässlich der zehntausendsten Eingabe ein Andreaskreuz als Präsent. Der bayerische PRO BAHN-Landesvorsitzende Dr. Matthias Wiegner berichtete unter anderem von den Aktivitäten bei der Nachbesserung des Fugger-Express und bei der von PRO BAHN maßgeblich unterstützten Wiedereröffnung der Ilztalbahn. Aktuell setzt sich PRO BAHN für den Ausbau der Infrastruktur in Oberbayern ein, für den es nach der erfolglosen Olympiabewerbung keinen „Plan B“ der Staatsregierung gibt. Auch die Reaktivierung der Strecke Selb-Asch und des Filzenexpress nach Wasserburg Stadt werden weiterhin von PRO BAHN unterstützt.

Einig war man sich mit dem Gastredner Toni Hofreiter, dass Bayern einen Fahrzeugpool nach niedersächsischem Muster einrichten sollte. Die Landesversammlung hat mit großer Mehrheit den Landesvorstand beauftragt, auf einen Fahrzeugpool für Bayern hinzuwirken.

Außerdem wurden neue Delegierte gewählt, die PRO BAHN Bayern auf dem jährlichen Bundesverbandstag vertreten. Gewählt wurden als Delegierte N. Moy, M. Wiegner, W. Karg, E. Lauterbach, S. Weber, R. Forkel, Ch. Moritz, F. Ferstl, A. Frank, M. Beß und A. Barth. Die ersten fünf Ersatzdelegierten sind J. Weber, J. Lange, E. Croner, R. Bommersbach und H. Graf.

Fritz Ferstl

*Samstag, 29. Oktober 2011*

## **Exkursion: Weißenberg–Pappenheim – Auf den Spuren der Römer und Karls des Großen**

Vom Bahnhof Weißenberg gehen wir zunächst zum Platz des ehemaligen Römerkastells Biriciana, wo wir die Römertherme besichtigen. Weiter geht es dann an der Bahnlinie entlang über die Wasserscheide zur Fossa Carolina. Hier versuchte vor 1200 Jahren Karl der Große eine Schifffahrtsverbindung von der Altmühl zur Rezat zu bauen. Über Treuchtlingen (Mittagseinkehr) wandern wir schließlich entlang der Altmühl nach Pappenheim. Gehzeit: ca. 5 Stunden.

Treff: München Hbf; 7.15 Uhr am Abfahrtsbahnsteig.

Abfahrt: 7:29 Uhr mit RE Richtung Nürnberg über Ingolstadt.

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

Fahrpreis: anteilig Bayern-Ticket

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

## Freundlicher ÖBB-Schaffner

Kürzlich konnte ich endlich, wie schon länger beabsichtigt, von München aus eine Tagestour mit dem Dampfzug auf der Pinzgaubahn unternehmen. Ich will hier aber nicht über die Dampfzugfahrt berichten, sondern über ein Erlebnis auf der Rückfahrt von Zell am See nach München.

Obwohl mein Dampfzug Verspätung hatte, konnte ich auf der Rückfahrt in Zell am See gerade noch den IC nach Wörgl erreichen, da dieser auch 10 Minuten verspätet war. Der Aufseher rief mir noch zu, ich solle mich beeilen um ihn zu erreichen. Ohne Fahrkarte – ich hatte morgens nur einfach gelöst, weil nicht klar war, über welche Strecke die Rückfahrt verlaufen würde – rannte ich durch die Unterführung zum wartenden IC.

Am Morgen hatte ich noch erfahren, dass man im IC der ÖBB nachlösen kann, allerdings mit 3 Euro Aufschlag. Ich teilte dem Schaffner also mit, dass ich nachlösen müsse und nannte den Grund. Ob er Railplus anerkennen könne? Ich zeigte ihm meine Bahncard 25. Wie sich herausstellte, konnte der Schaffner mir jedoch keine Fahrkarte ins Ausland verkaufen.

Nach einigem Überlegen probierte er, ob er telefonisch die „Personenkassa“ in Wörgl, wo ich planmäßig umsteigen musste, erreichen könne. Schließlich klappte es. Resultat: Am Schalter in Wörgl war eine bereits ausgestellte Fahrkarte Zell am See–München mit Berücksichtigung der Bahncard 25 hinterlegt, ohne Aufschlag. Mein Zug holte die Verspätung fast auf und kam gegen 19.02 Uhr an, der Schalter schloss um 19.15 Uhr. Um 19.14 Uhr konnte ich mit dem EC pünktlich nach München weiterfahren.

Ein DB-Zugbegleiter hätte das wahrscheinlich nicht machen können. Andererseits gibt es vermutlich auch bei der ÖBB keine Garantie für solch einen individuellen Service – ein anderes Mal bekommt man vielleicht auch nur einen Fahrschein zu einem Umsteigebahnhof oder bis zur Grenze gegen 3 Euro Aufpreis. Das wäre zwar auch nicht weiter schlimm gewesen, aber so habe ich mich einfach über den kundenfreundlichen Service gefreut.

Hans-Georg Seefried

---

Herausgeber: PRO BAHN Regionalverband Oberbayern e.V., Agnes-Bernauer-Platz 8, 80687 München; Telefon 089 / 53 00 31, Fax 089 / 53 75 66, <http://www.pro-bahn.de/oberbayern/>.

Verantwortliche Redakteure: Andi Barth, Renate Forkel. Elektronisch ist die Redaktion über [pbp-redaktion@muenchen.pro-bahn.de](mailto:pbp-redaktion@muenchen.pro-bahn.de) erreichbar, die Abonnentenverwaltung über [pbp-abo@muenchen.pro-bahn.de](mailto:pbp-abo@muenchen.pro-bahn.de).

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

Jahresabonnement der gedruckten Version durch Überweisung von 12 Euro auf das Konto 37 20 730, Sparda Bank München (BLZ 700 905 00), Internetversion für Mitglieder kostenlos.

Alle Rechte vorbehalten. Beiträge, die mit vollem Namen gekennzeichnet sind, geben nicht unbedingt die Meinung der Redaktion bzw. des Verbandes wieder.

---

## Termine anderer Veranstalter

### PRO BAHN-Termine und allgemeine Hinweise siehe nächste Seite

- So. 02.10., Augsburg–Kaufering–Landsberg–Schongau (und weitere Zwischenhalte); **Dampfzugfahrten** „125 Jahre Fuchstalbahn“; Info: Initiative Fuchstal-Bahn: <http://www.fuchstalbahn.com>
- So. 02.10. und Mo. 03.10. (Saisonschluss!); 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
- 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: M. Behringer (08654/50804, [mr.behringer@t-online.de](mailto:mr.behringer@t-online.de))
- Fr. 07.10. 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“
- Do. 13.10. 18 Uhr; München, Deutsches Museum, Verkehrszentrum, Theresienhöhe 14a; **Vortrag** von D. Josel, Konzernbevollmächtigter der Deutschen Bahn AG für Bayern; „Bahnknoten München: Perspektiven für den erforderlichen Infrastrukturausbau“, anschl. Podiumsdiskussion; Info: <http://www.deutsches-museum.de/verkehrszentrum/information/vortraege/vortraege-2011>
- Mo. 17.10. 18 Uhr; München, Technische Universität München, Vorhoelzer Forum, 5. Stock, Arcisstr. 21; **Vortrag** Dr. Marc Perez, TransportTechnologie-Consult Karlsruhe GmbH (TTK); „Tram à la française – warum Montpellier so attraktiv ist“, Veranstalter: Münchner Verkehrsgesellschaft u. Lehrstuhl für Raumentwicklung, TU München; Info: [dross@tum.de](mailto:dross@tum.de).
- Sa. 29.10. 7:15 Uhr; München Hbf. (Abfahrtsgleis RE Ri. Nürnberg, Abfahrt 7:29 Uhr); **Exkursion** „Weißenberg–Pappenheim: Auf den Spuren der Römer und Karls des Großen“; Veranstalter: Bund Naturschutz, Führung/Info: Eugen Reißing (PRO BAHN), 089/700 46 08.
- Mi. 02.11. 18:30 Uhr; Bad Reichenhall, „Avalon-Hotel“ Bahnhofsplatz 14; **Monats-treffen** des Verkehrsforums Berchtesgadener Land; Info: Siehe Termin am 05.10.
- Fr. 04.11. 16 Uhr; Salzburg, „Stieglbräu“, Hotel Imlauer, Rainerstraße 12-14; **Salzburger Plattform der Verkehrsinitiativen**; Info: Siehe Termin am 07.10.
- Mi. 16.11. bis So. 20.11.; Horb am Neckar, Feuerwehrhaus; **29. Horber Schienen-Tage**; Info: <http://horber.schienen-tage.de>.

## PRO BAHN-Termine

PRO BAHN Geschäftsstelle: Agnes-Bernauer-Platz 8, 80687 München. Telefon 089/53 00 31, Fax 089/53 75 66. Tram 19 Agnes-Bernauer-Platz oder je 10 Minuten Fußweg: S-Bahn Laim, U5 Laimer Platz.

Allgemeine Treffen: Aktiventreffen am 1. und 3. Mittwoch im Monat ab 19.00 Uhr in der Geschäftsstelle, Stammtisch am letzten Mittwoch im Monat ab 19.30 Uhr im „Zwinger-  
eck“, Rumfordstr. 31, 80331 München (S-Bahn Isartor, Tram 17/18 Reichenbachplatz).

Änderungen und weitere Termine finden Sie unter [http://www.pro-bahn.de/bayern/index\\_termin.htm](http://www.pro-bahn.de/bayern/index_termin.htm).

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

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

Mo. 10.10., Mo. 17.10., Mo. 24.10. und Mo. 31.10.; 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. 13.10. 19 Uhr; Rosenheim, „Mail-Keller“, Schmettererstr. 20; **Stammtisch der Stadt- und Kreisgruppe Rosenheim**; Info: Wolfgang Günther (080 62/4027), Günther Polz (080 63/7928)

Mi. 19.10. 19 Uhr; Geschäftsstelle; **Aktiventreffen**

Sa. 22.10. 11–17 Uhr; München, Technische Basis U-Bahn in Fröttmaning; **Infostand** auf der MVG-Veranstaltung „150 Jahre ÖPNV in München“ (Weitere Veranstaltungsorte: Trambahnbetriebshof Einsteinstraße und MVG-Museum). Info: <http://www.mvg-mobil.de/ueberuns/images/linie8-2011-03.pdf>, S.8–12., <http://www.mvg-mobil.de/ueberuns/zeitreise.html>.

Mi. 26.10. ab 19:30 Uhr; München; Gaststätte Zwinger-**eck**; **Stammtisch**

Do. 27.10. 19 Uhr; Weilheim, GH Holzwurm, Münchner Str. 36; **Stammtisch der Kreisgruppe Weilheim-Schongau**; Info: Norbert Moy (0881/638 131, [n.moy@bayern.pro-bahn.de](mailto:n.moy@bayern.pro-bahn.de))

Mo. 31.10. 19:30 Uhr; Augsburg, Zeughaus, Zeugplatz 4; **PRO BAHN-Treff Schwaben**; K.P. Naumann, PRO BAHN: „Die Weiterentwicklung der Fahrgastrechte“ Info: [W.Karg@bayern.pro-bahn.de](mailto:W.Karg@bayern.pro-bahn.de), 082 51/53 887 und [http://www.pro-bahn.de/bayern/index\\_termin.htm](http://www.pro-bahn.de/bayern/index_termin.htm) unter „Schwaben“.

Mi. 02.11. 19 Uhr; Geschäftsstelle; **Aktiventreffen**

Fr. 04.11. 19 Uhr; Geschäftsstelle; **Stadt- und Kreisgruppe München**

Sa. 05.11. 11 Uhr; München, Hofbräuhaus am Platzl, Münchener Zimmer; **Mitglieder-  
versammlung** von PRO BAHN Oberbayern; Info: Siehe Einladung an alle Mitglieder von PRO BAHN Oberbayern (Versand im Oktober).

• **Der Stammtisch der Kreisgruppe Eichstätt entfällt voraussichtlich.**

• **Nicht vergessen: Am 5. November findet die Mitgliederversammlung von PRO BAHN Oberbayern im Münchner Hofbräuhaus statt!**

Termine anderer Veranstalter siehe vorherige Seite