

# PRO BAHN *Post*

Rundbrief von PRO BAHN Oberbayern

März 2012



Immer mehr mechanische Stellwerke werden durch elektronische Stellwerke ersetzt. In Bichl gibt es noch ein mechanisches Stellwerk. Mitglieder der PRO BAHN-Kreisgruppe Weilheim-Schongau hatten kürzlich die Gelegenheit es zu besichtigen. (Bild: A. Frank)

- Kurznachrichten – Seite 2
- VDV fordert „höhere Strafzahlungen“ – Seite 3
- Mechanisches Stellwerk und „Schokoladen- Bahnhof“ – Seite 5
- „Jubiläum“ 25 Jahre Dammrutsch – Seite 6
- Hin und weg in Wasserburg? – Seite 7
- S7-Verlängerung: Planfestellung ist beantragt – Seite 8
- Ende des Stillstands? Plan A – Das Konzept – Seite 9

## Kurznachrichten

### 5–10 Minuten Reisezeitverkürzung ist „kein Mehrwert“

Die Münchner tz berichtet in einem Artikel zu den Bahnhofsmo-  
dernisierungen in Oberbayern ([http://www.tz-online.de/aktuelles/muenchen/  
bahn-saniert-ihre-bahnhoefe-tz-1583822.html](http://www.tz-online.de/aktuelles/muenchen/bahn-saniert-ihre-bahnhoefe-tz-1583822.html)), dass es keine Querverbin-  
dung zwischen Nord- und Südteil des Münchner Hauptbahnhofs in Höhe der  
Paul-Heysel-Unterführung geben wird. Dem Bericht zufolge sieht Bayerns DB-  
Konzernbevollmächtigter Klaus-Dieter Josel in einer zweiten Querverbindung  
zwischen Nord- und Südteil des Münchner Hauptbahnhofs „keinen Mehrwert“,  
der vorgeschlagene Steg sei zu teuer. Fahrgäste, und insbesondere Pendler, dürf-  
ten eine Reisezeitverkürzung von 5 bis 10 Minuten allerdings anders bewerten.

### Bürgerbahnhof Landsberg gefährdet?

Einer Meldung der Augsburger Allgemeinen zufolge ist der Betrieb der Fahr-  
kartenagentur im Landsberger Bahnhof gefährdet. Als Grund werden Um-  
satzrückgänge genannt ([http://www.augsburger-allgemeine.de/landsberg/  
Verschlossene-Schalter-im-Bahnhof-id18560001.html](http://www.augsburger-allgemeine.de/landsberg/Verschlossene-Schalter-im-Bahnhof-id18560001.html)). Auf der Webseite  
des Bürgerbahnhofs werden lediglich reduzierte Öffnungszeiten angegeben  
(<http://www.bahnhof-landsberg.de>).

### Außerfernbahn: SEV statt Schnee-Express

Seit dem 9. Februar bis voraussichtlich 5. März gibt es zwischen Garmisch-  
Partenkirchen und Ehrwald Einschränkungen im Zugverkehr. Mit Ausnahme eines  
Zuges am Morgen verkehrt zwischen Garmisch und Ehrwald ein Schienener-  
satzverkehr. Ursache sind mehrere Fahrzeugausfälle und andere Einwirkungen  
aufgrund der „anhaltenden Schneefälle und der schwierigen Witterungsbedin-  
gungen“. Damit wird die Nutzung der als „Schnee-Express“ in der Region ver-  
markteten und mit Gästekarte zwischen Garmisch und Vils kostenlos nutzbaren  
Züge für Gäste der Region Garmisch natürlich uninteressant. Den Ersatzfahr-  
plan findet man unter [http://www.bahn.de/blitz/view/bayern/uebersicht.  
shtml](http://www.bahn.de/blitz/view/bayern/uebersicht.shtml). Auch für die Busse des Schienenersatzverkehrs gilt übrigens der für die  
Züge gültige „Winterfahrplan“, bei dem in Griesen zugunsten eines Halts am  
Hausberg zwischen 8 und 18 Uhr (mit Ausnahme einer Fahrt am Wochenende)  
durchgefahren wird. Die Busse halten allerdings trotzdem nicht am Hausberg!

### Automatenkurse auch in Walpertskirchen

Da die neuen Fahrscheinautomaten zwar viele Möglichkeiten bieten, ihre Bedie-  
nung aber nicht immer ganz einfach ist, bietet PRO BAHN vielerorts Automaten-  
schulungen an. Auch der PRO BAHN-Arbeitskreis Walpertskirchen hat Anfang  
Februar in Zusammenarbeit mit dem Pfarrgemeinderat eine Automaten-  
schulung durchgeführt. Trotz eisiger Kälte konnte Arbeitskreisleiter Karl Bürger zahlreiche  
Interessenten in die Benutzeroberfläche der neuen Automaten einführen.

## **PRO BAHN bei Ministerialdirigent Göttler**

Am 14. Februar waren Karl-Peter Naumann, Matthias Wiegner und Norbert Moy zu einem Gedankenaustausch bei Hans Peter Göttler, dem Chef der Abteilung Verkehr, im Wirtschaftsministerium. Themen war unter anderem die Bestellung von Freizeitverkehren auf der Schiene und Tariffragen.

### **E-Petition zur Abtrennung von DB Netz**

Eine Petition an den deutschen Bundestag fordert die „Herauslösung der DB Netz AG aus dem Konzern Deutsche Bahn AG“. Dies entspricht Forderungen von PRO BAHN (Pressemeldung vom 13.2.2012: [http://www.pro-bahn.de/presse/pm\\_bv\\_show.php?id=63](http://www.pro-bahn.de/presse/pm_bv_show.php?id=63)). Die Petition kann noch bis zum 15.3.2012 online unterzeichnet werden (<https://epetitionen.bundestag.de/index.php?action=petition;sa=details;petition=22452>).

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.

## **VDV fordert „höhere Strafzahlungen für Schwarzfahrer“**

Der Verband Deutscher Verkehrsbetriebe (VDV) will das erhöhte Beförderungsentgelt weiter hochsetzen. Schützenhilfe leistet unter anderem auch die Münchner Verkehrsgesellschaft (MVG). Reflexhaft wird nur die kriminelle Energie der „Schwarzfahrer“ als mögliche Ursache unterstellt. Natürlich gibt es Leute, die das Fahren ohne Fahrschein als Sport und Verspottung der zahlenden Fahrgäste betrachten. Aber die Strafen treffen viel zu oft auch Leute, die mit Fahrscheinautomaten nicht zurechtkommen, die es vor Abfahrt nicht schaffen, den Fahrschein zu lösen, oder die ihren Fahrschein schlicht vergessen haben.

Schon in der Überschrift der VDV-Meldung wird dies alles ignoriert und es ist nur von „Schwarzfahrern“ und „Strafzahlungen“ die Rede. Dadurch wird in der Öffentlichkeit und bei den Medien ein falscher Eindruck erweckt. Und weil man das auch beim VDV weiß, kann man den Umgang mit diesem sensiblen Thema nur als polemisch bezeichnen. Das erhöhte Beförderungsentgelt ist eine zivilrechtliche Forderung des Verkehrsbetriebes. Um eine Bestrafung zu erreichen, muss der mutmaßliche Beförderungerschleicher aufgrund §265a des Strafgesetzbuchs verurteilt werden.

Nicht den richtigen Fahrschein zu haben, kann auch dem unbedarften Fahrgast passieren. Die Verkehrsbetriebe tragen durch komplizierte Tarife, langwierige Automatenbedienung sowie durch Verringerung der Zahl der Verkaufsstellen zu diesen Problemen bei. An vielen Bahnhöfen wurde nicht nur der personalbedien-

te Verkauf, sondern auch die Anzahl der Fahrscheinautomaten reduziert.

Eine Verteuerung des erhöhten Beförderungsentgeltes wird die notorischen Schwarzfahrer nicht von ihrem Tun abhalten. Die Leute, die sich im Tarif- und Automatengewirr verirren, werden aber durch eine solche Erhöhung noch mehr bestraft als bisher. Wer sich im Öffentlichen Verkehr und seinen Tarifen unsicher fühlt, wird die Wahl seines Verkehrsmittels von dem vom VDV vorgeschlagenen Schritt beeinflussen lassen. Wer einmal „ertappt“ wurde, obwohl die Erschleichung der Beförderung eigentlich nicht seine Absicht war, hätte dann einen noch besseren Grund, auf das Auto umzusteigen.

Man kann sich des Eindrucks nicht erwehren, dass die Verkehrsbetriebe mit dem vorgeschlagenen Schritt in erster Linie die Kosten für Fahrscheinkontrollen senken wollen. Die Idee dahinter ist, dass die Abschreckung einer hohen Strafzahlung genauso wirkt wie die Abschreckung durch eine ausreichend hohe Zahl an Kontrollen.

Die Kölner Verkehrsbetriebe (KVB) haben am 2.2.2012 gemeldet, dass die Quote ihrer Fahrscheinbeanstandungen von 6,3 Prozent im Vorjahr auf 4,73 Prozent in 2011 gefallen sei, weil man die Zahl der Kontrollen um ein Drittel erhöht habe (siehe Bericht der Kölnischen Rundschau – <http://www.rundschau-online.de/html/artikel/1328096151346.shtml>). Solche Zahlen werden vom VDV und anderen Verkehrsbetrieben anscheinend nicht zur Kenntnis genommen. Stattdessen ist die Kontrolldichte immer weiter verringert worden. In einigen Bereichen ist „Schwarzfahren“ inzwischen ein absolut sicheres Geschäft. Da werden auch höhere Strafen nicht wirken, weil die Profis unter den Leuten ohne Fahrschein dies wissen.

Der einzige effiziente Weg beim Kampf gegen Schwarzfahrer ist, die Wahrscheinlichkeit zu erhöhen, dass jemand, der absichtlich ohne Fahrschein unterwegs ist, auch ertappt wird. Nur so können Wiederholungstäter von Fahrgästen, die aus Versehen nicht den richtigen Fahrschein haben, unterschieden werden. Darüber hinaus muss der Gesetzgeber dafür sorgen, dass insbesondere Wiederholungstäter strafrechtlich erfolgreich verurteilt werden können. Vielleicht kann auch eine Einstufung als Ordnungswidrigkeit mit entsprechend hohem Bußgeld die Verfahren vereinfachen. Verkehrsbetriebe sollten aber nicht versuchen, als staatliche Exekutive aufzutreten.

Im Übrigen: Warum geht man beim Öffentlichen Verkehr andere Wege als im Straßenverkehr? Die Seuche des Falschparkens (z.B. Blockieren von Bushaltestellen) in unseren Städten wird meist nur mit 5 bis 15 Euro bestraft. Für 35 Euro darf man innerorts 20 km/h zu schnell fahren, ab 25 Euro jemandem die Vorfahrt nehmen. Aber einmal ohne Fahrschein zu fahren ist wohl verglichen damit die gefährlichere und kriminellere Handlung.

Edmund Lauterbach

## Mechanisches Stellwerk und „Schokoladen-Bahnhof“

Am Vormittag des Samstags, 18. Februar 2012, besuchte eine 14-Personen-Gruppe von der PRO BAHN-Kreisgruppe Weilheim-Schongau zwei besondere Sehenswürdigkeiten an der Kochelseebahn: Zuerst ging es bei – trotz Winters – gut funktionierendem Umsteigenschluss in Tutzing nach Bichl, wo einst die Isartalbahn von München über Wolfratshausen einmündete. Dort erhielten wir durch Herrn Volker Ecke, einem von seiner Arbeit begeisterten und uns begeisternden Fahrdienstleiter, eine sehr lebendige und anschauliche Erklärung „seines“ mechanischen Stellwerks aus dem Jahre 1953.



*Links: Fahrdienstleiter Volker Ecke gibt dem Kochler Kollegen mit der Induktionskurbel die Fahrerlaubnis für den Zug nach Bichl (Bild: A. Bretting). Rechts: Volker Ecke erläutert die Funktion der Weichenhebel (Bild: H. Lerche).*

Nach etwa einer Stunde ging es wieder Richtung Tutzing zum zweiten „Highlight“, dem denkmalgeschützten alten Bahnhof von Bernried. Dort befindet sich in den ehemaligen Schalter- und Warteräumen die Schokoladenmanufaktur „Clement Chococult“. Chocolatier Franz-Xaver Clement selbst führte uns auf amüsante Weise in die anspruchsvolle Kunst seines Handwerks ein. Nicht nur die anwesenden Kinder freuten sich über die zahlreichen Kostproben besonders guter Schokoladenprodukte.

Insgesamt war es ein interessanter und „süßer“ Samstag-Vormittag.

Helmut Lerche

## „Jubiläum“ 25 Jahre Dammrutsch

Die Wasserburger Altstadtbahn von Reitmehring hinunter in die Stadtmitte wurde am Heiligabend 1902 in Betrieb genommen. Sie wurde von den damaligen Wasserburgern wie ein Geschenk sehnsüchtig erwartet, denn die intensiven Bemühungen um einen direkten Bahnanschluss zogen sich über Jahre dahin. Statt einer Station an einer durchgehenden Hauptbahn nach Salzburg gab es zwar nur einen Kopfbahnhof an einer Stichstrecke, aber die Verbindung blieb über viele Jahrzehnte die Lebensader für Wasserburg.

Vor 25 Jahren – am 2. März 1987 – rutschte nach ergiebigen Regenfällen ein Teil des Bahndamms der Strecke von Reitmehring zur Wasserburger Altstadt weg. Seitdem ist Wasserburg nur noch auf der Straße zu erreichen.

Die Stadt Wasserburg war im Jahr 2005 Eigentümer und Betreiber der Altstadtbahn geworden – eigentlich um sich eine Reaktivierung der Strecke offen zu halten. Nach einem negativen Gutachten mit einer extrem pessimistischen Prognose des Fahrgastpotentials und zu hoch geschätzte Kosten für einen Streckenneubau beschloss der Stadtrat jedoch am 28.7.2011, bei der zuständigen Eisenbahnaufsicht (Regierung von Oberbayern) die Entwidmung der Altstadtbahntrasse zu beantragen. Dann könnten diese Flächen überbaut werden, was das endgültige Ende der Altstadtbahn bedeuten würde.



*Dammrutsch vor 25 Jahren (Bild von 1987: M. Wiegner).*

PRO BAHN hat sich zum Ziel gesetzt, die Bahnstrecke von Wasserburg-Bahnhof (Reitmehring) nach Wasserburg-Stadt (Altstadt Wasserburg) langfristig zu reaktivieren, da durchaus ein langfristiges Verkehrsbedürfnis zu erwarten ist.

Um zunächst eine Entwidmung, und damit das endgültige „Aus“ für die Wasserburger Stadtstrecke zu verhindern hat nun PRO BAHN zusammen mit einigen Eisenbahnverkehrsunternehmen Zugtrassen auf der Altstadtbahn bestellt und so

ein momentanes Verkehrsbedürfnis geschaffen. Nun hängt alles davon ab, wie die Regierung als Aufsichtsbehörde entscheidet. Es ist durchaus möglich, dass die Trasse doch nicht entwidmet werden kann.

Die Stadt Wasserburg müsste sich dann überlegen, was sie mit der Strecke anstellt: Die fehlende Betriebstüchtigkeit einer nicht stillgelegten Strecke ist gesetzeswidrig. Die Stadt könnte die Strecke stilllegen, also formal den (nicht vorhandenen) Betrieb einstellen. In diesem Falle müsste sie aber die Strecke anderen Eisenbahn-Infrastruktur-Unternehmen zur Übernahme anbieten. Es gibt Unternehmen, die auch schon ihr Interesse bekundet haben. So manches Unternehmen hat auch schon nachgerechnet, wie teuer denn ein Befahrbarmachen der Strecke käme. So haben beispielsweise die Reaktivierung der Bahnstrecke Endorf–Obing (LEO) oder der Ilztalbahn nur einen Bruchteil der ursprünglich veranschlagten Summe gekostet.

Das Schicksal der Wasserburger Altstadtbahn ist also noch nicht besiegelt.

Bernd Meerstein

## **Hin und weg in Wasserburg?**

Unter diesem Titel hatte PRO BAHN Wasserburg am 1. Februar zu einer öffentlichen Podiumsdiskussion zum öffentlichen Verkehr in und um Wasserburg eingeladen. Deutlich wurde dabei gleich eines: PRO BAHN geht es um einen ganzheitlichen Ansatz für den öffentlichen Verkehr (ÖV) mit durchgehenden, attraktiven Reiseketten aus Bahn und Bus und nicht nur um die Reaktivierung der Stadtstrecke. Dass das Thema dennoch viele Besucher gerade aus dem Wasserburger Umland anzog – einige Teilnehmer mussten mit einem Stehplatz im Saal vorlieb nehmen – erstaunte Bürgermeister Michael Kölbl dann doch und freute die Organisatoren bei PRO BAHN.

Als Vertreter der Bayerischen Eisenbahngesellschaft (BEG) berichtete Peter Högl über die bereits beschlossenen Fahrplanverdichtungen ab Dezember 2013, die mit der Fertigstellung des Kreuzungsbahnhofs in Steinhöring möglich werden. Auch die übrige Infrastruktur wird verbessert: Alle Stationen zwischen Ebersberg und Wasserburg Bahnhof erhalten 76 cm hohe und 140 m lange Bahnsteige – de facto S-Bahn-Standard. Gesichert ist der Stundentakt bislang für den Berufsverkehr, ob er zum durchgehenden Angebot wird, entscheiden noch die Preisverhandlungen zwischen BEG und Südostbayern Bahn (SOB). Letzteres sorgte dann aber doch für Stirnrunzeln bei Bürgermeister Kölbl und seinen im Publikum anwesenden Kollegen der Nachbargemeinden, die bislang von einer fixen Zusage für einen durchgehenden Stundentakt ausgegangen waren. In der Diskussion machte bald das Wort vom Fahrplan mit Löchern wie ein Schweizer Käse die Runde.

Der ÖV auf der Straße war auf dem Podium stark vertreten: Hans Zagler vom Aufgabenträger (RoVG) sowie Oberbayern Bus mit Herrn Polland und Herrn Eberlein. Dort setzt man den Schwerpunkt weniger bei der Fahrplanausweitung, sondern bei der Fahrgastinformation und der Anschluss-Sicherung zwischen Bahn und Bus. Auch aus den Diskussionsbeiträgen wurde deutlich, dass der Busverkehr im Dilemma zwischen wirtschaftlichen (Spar-)Zwängen und der Ausweitung zu einem attraktiven Angebot steckt. Im Wasserburger Umland hat hier die Stadt selbst mit dem vertakteten Stadtbuss eine Vorreiterrolle übernommen, die Fahrgastzahlen haben sich hier entsprechend positiv entwickelt, berichtete Bürgermeister Michael Kölbl.

Auch wenn Wasserburg heute zu den am schlechtesten angebotenen Orten im Münchner Umland gehört: Mit der Fahrplanumstellung im Dezember 2013 und den bis dahin umgesetzten Infrastrukturmaßnahmen erhoffen sich die Bürger einen grundlegenden Verbesserungsschub. Eines wollte man aber nicht, stellte ein Teilnehmer fest: Eine reine S-Bahn-Verlängerung nach Wasserburg mit Halt an allen Bahnhöfen bis München würde mit langen Fahrzeiten die Attraktivität herabsetzen. Das System, die Züge ab Grafing ohne Halt bis München durchzubinden, soll beibehalten werden.

Norbert Moy

## **Ende des Stillstands? Plan A – Das Konzept**

Ende Januar hat PRO BAHN zusammen mit weiteren Organisationen einen Studienplan für den Ausbau des Öffentlichen Nahverkehrs vorgelegt. Wichtig: Eine zeitnahe Verbesserung ist möglich. Die S-Bahn ist und bleibt das Rückgrat in der Region und muss ausgebaut werden. Ein Verzögern aller Maßnahmen bis zum endgültigen Scheitern des zweiten Tunnels schadet den Bürgern.

Das zentrale Ziel von „Plan A – Das Konzept“ ist ein lebenswerter, attraktiver und zukunftsfähiger Großraum München. Dies geht nur mit Verkehrsvermeidung und -verlagerung zum Umweltverbund. Deshalb muss der Öffentliche Verkehr einen Anteil von 70 bis 75% abdecken, dies liegt unter den heute in der Innenstadt erreichten Werten. Aber auch dafür ist die Kapazität nicht vorhanden.

Grundlage sind viele stufenweise Verbesserungen, die einzeln realisierbar sind und zusammen Synergievorteile entfalten. Enthalten ist auch ein attraktiver 10-Minuten-Takt. Wichtig ist, dass nicht alles von wenigen sehr großen und teuren Maßnahmen abhängt.

Die ersten Schritte können schnell realisiert werden, sowohl Kapazität wie auch Pünktlichkeit erhöhen und den 10-Minuten-Takt ausweiten. Von den heute vorhandenen 900 Millionen Euro für den S-Bahn-Ausbau (die für einen zweiten Tunnel nicht im Ansatz reichen) wäre damit immer noch ein großer Teil über.

Eine zweite Stufe würde dann viele mittelgroße Baumaßnahmen enthalten. Ein Teil kann mit den Resten der 900 Millionen Euro bezahlt werden. Was darüber hinausgeht, erfordert immer noch weniger Geld als bereits heute an „Finanzierungslücken“ vorhanden sind.

Der Plan A erlaubt den Stillstand zu beenden, der seit der Aufgabe der Südring-Planungen durch die Staatsregierung im Jahre 2001 herrscht. Weitere Informationen zum Plan A sind im Internet unter <http://www.pro-bahn.de/oberbayern> verfügbar.

Andi Barth

*Samstag, 3. März 2012*

## **Exkursion: Von Peißenberg nach Weilheim**

Vom Bahnhof Peißenberg geht es zuerst über die ehemalige Abraumhalde des Bergwerks. Wir wandern vorbei an einer Gedenkkapelle und kommen über den Guppenberg nach Berghof. Weiter geht es zur Ammer und an ihr entlang zum ehemaligen Klosterort Polling (Mittagseinkehr). Anschließend an der Ammer entlang nach Weilheim. Gehzeit: ca. 4 Stunden.

Treff: 8:15 Uhr, München Hbf, Starnb. Flügelbahnhof. Abfahrt: 8.32 Uhr mit RB Richtung Innsbruck bis Weilheim, umsteigen Ri. Schongau.

Kosten: 6 Euro, für PRO BAHN-Mitglieder 3 Euro plus anteilig Bayernticket  
Führung: E. Reißing (Tel. 089/700 4608); Veranstalter: Bund Naturschutz

## **S7-Verlängerung: Planfeststellung ist beantragt**

Die Verlängerung der S-Bahn-Linie 7 nach Geretsried ist wieder einen Schritt weitergekommen: Die DB Projektbau hat am 5. Dezember 2011 den „Antrag auf baurechtliche Zulassungsentscheidung“ beim Eisenbahn-Bundesamt eingereicht. Am 25. Januar stellte die DB als Träger des Vorhabens in einer öffentlichen Veranstaltung in Wolfratshausen den aktuellen Planungsstand vor und erläuterte den Ablauf der Planfeststellung.

Was die Projektplanung betrifft, war erwartungsgemäß gegenüber dem Stand vor einem Jahr nicht Neues zu erwarten. Eingereicht wurde die Variante mit dem zuletzt höchsten volkswirtschaftlichen Nutzen, also ohne Tunnelbahnhof in Wolfratshausen und mit dem Endbahnhof an der Richard-Wagner-Straße in Geretsried Süd. Gerade der letzte Punkt erforderte aber eine umfangreiche Umweltverträglichkeitsstudie (UVS) bzw. FFH-Verträglichkeitsprüfung, da hier

ein FFH-Gebiet tangiert wird. Hierbei müssen auch entsprechende Ausgleichsmaßnahmen definiert werden, um die Genehmigungsfähigkeit der Maßnahme zu erreichen. Neben den eigentlichen Planunterlagen, der UVS und der FFH-Verträglichkeitsprüfung müssen noch weitere Fachgutachten eingereicht werden, z.B. wasserrechtliche Untersuchungen, schalltechnische Untersuchungen, elektromagnetische Verträglichkeit und zum Brand- und Katastrophenschutz.

Der nächste Verfahrensschritt wird das Anhörungsverfahren sein, das die Regierung von Oberbayern durchführt. Die Pläne werden öffentlich ausgelegt, Betroffene und Träger öffentlicher Belange können dazu Stellung nehmen und Einwendungen einreichen. Nach dem Erörterungstermin wird die Anhörung abgeschlossen und das EBA kann nach Prüfung aller Unterlagen und Abwägung der Einwendungen und Stellungnahmen den Planfeststellungsbeschluss – gegebenenfalls mit Auflagen – erlassen. Damit ist Baurecht geschaffen, nicht jedoch die Finanzierung gesichert.

Anders als vor einem Jahr verlief die Veranstaltung ruhig und sachlich, was auch der professionellen Moderation zu verdanken war. Auch das in Wolfratshausen strittige Thema Bahnübergang „Sauerlacher Straße“ dominierte bei weitem nicht mehr die Fragen, ein Diskussteilnehmer aus Wolfratshausen – offenbar ein S-Bahn-Befürworter – bestätigte der DB auch die Schranken-Schließzeiten von maximal 12 Minuten pro Stunde, die – wie er sagte – in Wolfratshausen nicht „geglaubt“ werden. Er hatte in Neuaubing eine vergleichbare Situation vorgefunden.

Der weitere Zeitplan sieht nun so aus: Im zweiten Halbjahr 2012 wird die Regierung von Oberbayern das Anhörungsverfahren durchführen. 2013 könnte das EBA das Planfeststellungsverfahren abschließen. Das hängt aber auch davon ab, wie sich die erwarteten juristischen Auseinandersetzungen entwickeln. Vorbereitung und Vergabe der Hauptgewerke könnte im Bestfall in 2014 vorgenommen werden und der eigentliche Bau der Trasse in den Jahren 2015 bis 2018 durchgeführt werden.

Norbert Moy

---

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

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

---

Samstag, 31. März 2012

## Exkursion: Von Langenbach nach Moosburg

Von Langenbach geht es zuerst auf den Fuchsberg und über Kleinviecht hinunter zur Amper. Durch einen Auwald kommen wir über die Amper und den Amperkanal, der zur Stromgewinnung gebaut wurde, nach Haag (Mittags-einkehr). Danach führt uns der Weg an der Amper entlang und durch das Mähmoos nach Moosburg. Gehzeit: ca. 4,5 bis 5 Std.

Treff: 8:05 Uhr, München Hbf. Abfahrt: 8.24 Uhr mit RE Richtung Passau.

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

Fahrpreis: anteilig MVV-Partner-Tageskarte Gesamtnetz

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

## Termine anderer Veranstalter

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

- Fr. 02.03. 16 Uhr; Salzburg, „Stieglbräu“, Hotel Imlauer, Rainerstraße 12-14; **Salzburger Plattform der Verkehrsinitiativen**, Info: 00 43/664/411 8223, <http://www.salzburger-verkehrsplattform.org> unter „Treffen“
- Sa. 03.03. 8:15 Uhr; München Hbf Gl. 27–36 (Abfahrtsgleis RB Richtung Innsbruck, Abfahrt 8:32 Uhr); **Exkursion** „Peißenberg–Weilheim: Zu ehemaligen Bergwerks- und Klosterorten“; Veranstalter: Bund Naturschutz, Führung/Info: Eugen Reißing (PRO BAHN), 089/700 46 08.
- Mi. 07.03. 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))
- Di. 13.03. 19 Uhr; München, Gaststätte „Zum Meisterverein“, Friedensstr. 26a; **Lichtbildervortrag** „100 Jahre Mittenwaldbahn“ (letzter Vortrag vor der Sommerpause); Info: IG Münchner Schienenverkehrsfreunde, G. Bendrien, 080 92/333 48, <http://www.localbahnverein.de> unter „DGEG-Gruppe“
- Sa. 31.03. 8:05 Uhr; München Hbf (Abfahrtsgleis RE Richtung Passau, Abfahrt 8:24 Uhr); **Exkursion** „Von Langenbach nach Moosburg: Ein Stück der Amper entlang“; Veranstalter: Bund Naturschutz, Führung/Info: Eugen Reißing (PRO BAHN), 089/700 46 08.
- Mi. 04.04. 18:30 Uhr ; Bad Reichenhall, „Avalon-Hotel“ Bahnhofsplatz 14; **Monats-treffen** des Verkehrsforums Berchtesgadener Land; Info: Siehe Termin am 07.03.
- Fr. 06.04. bis Mo. 09.04 12–16 Uhr (Fr. und Sa.) / 10–17 Uhr (So. und Mo.); Nördlingen, Bayerisches Eisenbahnmuseum; **Dampfsaisoneroöffnung** mit Fahrzeugschau, Museumsführungen, Dampfbahnfahrten (So. und Mo.); Info: <http://www.bayerisches-eisenbahnmuseum.de> unter „Termine“ und 09083/340.

## 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. 35, 80331 München (S-Bahn Isartor, Tram 16/18 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).

Fr. 02.03. 19 Uhr; Geschäftsstelle; **Stadt- und Kreisgruppe München**

Mi. 07.03. 19 Uhr; Geschäftsstelle; **Aktiventreffen**

Do. 08.03. 19 Uhr; Rosenheim, „Mail-Keller“, Schmettererstr. 20; **Stammtisch der Stadt- und Kreisgruppe Rosenheim**; Info: Wolfgang Günther (080 62/4027), Günther Polz (080 63/7928)

Mi. 21.03. 19 Uhr; Geschäftsstelle; **Aktiventreffen**

Mo. 26.03. 19:30 Uhr; Augsburg, Zeughaus, Zeugplatz 4; **PRO BAHN-Treff Schwaben**; Fritz Czeschka, Geschäftsführer der Bayerischen Eisenbahngesellschaft mbH, (BEG), „Die Ausschreibungspraxis der BEG“, Info: 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. 28.03. ab 19:30 Uhr; München; Gaststätte Zwingereck; **Stammtisch**

Do. 29.03. 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](mailto:n.moy@bayern.pro-bahn.de))

Mi. 04.04. 19 Uhr; Geschäftsstelle; **Aktiventreffen**

Do. 12.04. 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. 13.04. 19 Uhr; Geschäftsstelle; **Stadt- und Kreisgruppe München** (Achtung, geänderter Termin!)

- Wegen des Feiertags findet das Treffen der Stadt- und Kreisgruppe München im April eine Woche später als üblich statt.

Termine anderer Veranstalter siehe vorherige Seite

---

## 11. Februar 2012: PRO BAHN seit 15 Jahren online!

<http://www.pro-bahn.de>

---