

PRO BAHN *Post*

Rundbrief von PRO BAHN Oberbayern

April 2013



Die Schweiz als Vorbild: Bestimmt wäre der Filzenexpress elektrifiziert und Wasersburg hätte einen Halbstundentakt, wenn der Ort in der Schweiz liegen würde. Das Foto von M. Wiegner zeigt den Bahnhof Bad Zurzach im Kanton Aargau

- Kurznachrichten – Seite 2
- Veranstaltungshinweis: „Bewegter Ortstermin“ – Seite 3
- Alarm-Eilmeldung: Europäisches Bahnnetz in Gefahr – Seite 4
- Bundesverbandstag 2013 – Seite 5
- Die SBB gestern-heute-morgen – Seite 7
- DB Regio veranstaltet Zuglabor – Seite 8
- S7-Verlängerung: PRO BAHN nimmt Stellung – Seite 9

Kurznachrichten

Leistungsausweitung der MVG für 2014

Die Münchner Verkehrsgesellschaft (MVG) reagiert auf die weiter steigenden Fahrgastzahlen mit einer verstärkten Leistungsausweitung für das Fahrplanjahr 2014. Neben den bereits geplanten Taktverstärkungen bei U-Bahn und Tram gibt es im Busbereich eine Expressline, einen Citybus in der Altstadt und den Planeinsatz sogenannter Buszüge (Anhängerbusse) (http://www.mvg-mobil.de/presse/2013-03-21_mvg-pressemeldung.pdf). PRO BAHN München hat in einer Pressemitteilung die angekündigte Leistungsausweitung begrüßt. Allerdings werde trotz der Maßnahmen die aufgerissene Lücke zwischen Nachfrage und Angebot nicht geschlossen. Die Stadtpolitik müsse daher den Fokus auf Verbesserungen bei Bus und Bahn weiter verstärken (<http://www.pro-bahn.de/muenchen/presse/20130322.html>).

München: Bauarbeiten bei Tram und U-Bahn

In den nächsten Wochen und Monaten wird der Nahverkehr in München durch mehrere Baustellen stark behindert. Die bereits begonnenen Arbeiten bei der Trambahn setzen sich in mehreren Bauabschnitten bis zum Juni fort (<https://www.mvg-mobil.de/betriebsaenderungen/2013-03-15-trambau-innenstadt.html>). Zwischen Mai und August kommt es überdies zu einer Komplettsperrung im Nordast der U6. Zu den ebenfalls stattfindenden Sperrungen der S-Bahn-Stammstrecke gibt es von Seiten der DB AG noch keine detaillierten Informationen.

Ab 8. April: Umsteigen in Mittenwald

Ab 8.4.2013 soll es zunächst keine durchgehenden Regionalzüge nach Österreich über Mittenwald mehr geben. Wegen fehlender Notbremsüberbrückung läuft die Genehmigung für den Betrieb der eingesetzten Züge für die österreichische Strecke ab. Die Reisenden müssen jeweils in Mittenwald zwischen einem ÖBB- und einem DB-Zug umsteigen. Ab Dezember ist der Einsatz von Zügen des Typs Talent-2 (BR 442) geplant. Diese Fahrzeuge warten aber auch noch auf die Genehmigung für die Strecke Mittenwald–Innsbruck.

EEG-Pläne sind Kostenbeschleuniger für Bahnfahrer

Der Plan von Umweltminister Altmaier, die Abgabe für erneuerbare Energien (EEG-Umlage) als Bestandteil des Strompreises zu Lasten des öffentlichen Verkehrs neu zu verteilen, wird von der Allianz pro Schiene und PRO BAHN kritisiert (<http://www.allianz-pro-schiene.de/presse/pressemittelungen/2013>, Mitteilung vom 20.3.2013). Auch Bundesverkehrsminister Raumsauer hat sich gegen die EEG-Umlage für den Schienenverkehr ausgesprochen.

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

Wasserburg, 20. April 2013

Bewegter Ortstermin auf 4,2 Kilometern!

Unter diesem Motto lädt PRO BAHN Wasserburg zu einer Begehung der Wasserburger Altstadtbahn. Politiker, Journalisten und Bürger können sich so „unterwegs“ im wahrsten Sinne des Wortes ein Bild machen vom Zustand der Strecke Reitmehring–Wasserburg Stadt und sich die finanziellen und konzeptionellen Aspekte der Reaktivierung erläutern lassen.

110 Jahre nach Gründung der Altstadtbahn und 26 Jahre nach dem Dammrutsch soll die Begehung der unterbrochenen Strecke Lösungen zur Wiederbelebung der Altstadtbahn aufzeigen. Nach vielen Veranstaltungen und Infoständen zeigt sich mittlerweile ein wachsendes Interesse der Bürger an der Wiederbelebung der Altstadtbahn.

Die Wasserburger PRO BAHN-Gruppe freut sich auf viele Teilnehmer an der kleinen Wanderung

**am Samstag, 20.04.13 um 13 Uhr
in Wasserburg-Bahnhof (Reitmehring).**



Begehung der Wasserburger Altstadtstrecke im März 2012, links am Dammrutsch und rechts in der Nähe des Bahnübergangs Gabersee. Fotos: R. Kurzmeier

Im Anschluss an die Begehung treffen sich die Teilnehmer im Wasserburger Bio-Markt gegenüber vom Altstadt-Bahnhof zur Stärkung und zum Gedankenaustausch. Bereits zugesagt haben Maria Noichl (MdL) und Ewald Schurer (MdB) von der SPD, sowie Beate Walter-Rosenheimer (MdB) und Claudia Stamm (MdL) von den Grünen. Andreas Braun (BayernBahn, angefragt), Daniel Preis (RSE), Walter Neumayer (Innrail) und Norbert Moy (PRO BAHN Oberbayern) vertreten das Bewerberkonsortium, das die Bahnstrecke übernehmen möchte.

Weitere Informationen: Bernd Meerstein (bernd@meerstein.de, 08071/93320), Rainer Kurzmeier (rainer@blumen-kurzmeier.de).

Rainer Kurzmeier

Alarm-Eilmeldung

Europäisches Bahnnetz in Gefahr

In Brüssel und Straßburg schätzt man Geheimpolitik. Einfälle wie die berüchtigte Krümmungsverordnung für Gurken werden gern unter Ausschluss der Öffentlichkeit erbrütet. Der jüngste Vorstoß der Kommission könnte aber einschneidende Folgen haben, die wir noch gar nicht abschätzen können und die uns als Fahrgastvertretung besonders betreffen.

Seitdem wegen eines Missverständnisses zwischen metrischen und altenglischen Maßen zwei Marssonden der NASA bei der Landung abgestürzt sind, ist man in der EU-Bürokratie hellhörig und überempfindlich geworden; wie es heißt, soll auch die Autolobby vor allem in Deutschland heftig bemüht sein.

Es geht um Folgendes: Die Eisenbahn-Normalspur ist weder im metrischen noch im englischen System ein genau rundes Maß; zwischen der Definition nach Fuß und Zoll und der nach Millimetern ergibt sich ein Messfehler von 0,04 Millimetern. Techniker weisen zwar darauf hin, dass die Toleranz im Eisenbahnbetrieb volle 30 mm beträgt, dieser kleine Betrag also zu vernachlässigen sei, aber Sicherheitsrichtlinien verlangen eine grundsätzliche Genauigkeit ohne mathematische Abweichungen. Das heißt: Für die Festlegung der Toleranzen selbst seien Toleranzen nicht zulässig.

Als Folge soll die EU-Kommission eine kurzfristige Stilllegung aller Eisenbahnnetze im Raum der Union aus Sicherheitsgründen beschlossen haben. Als Bedingung für einen weiteren Betrieb heißt es, die nationalen Netze müßten entweder vollständig auf ein rundes Maß in einer der beiden Normen umgespurt werden, also viereinhalb Fuß oder 1500 mm, oder die Betriebserlaubnis erlischt. Das heißt, dass ab April 2013 im EU-Raum keinerlei Schienenverkehr auf Normalspur mehr zugelassen ist. In Oberbayern betrifft das zum Beispiel auch die U-Bahn und die Straßenbahn in München; weiterhin fahren dürften noch Betriebe auf Meterspur wie die Zahnradbahnen auf Zugspitze und Wendelstein und die Chiemseebahn, in unserer Nachbarschaft die Straßenbahn in Augsburg. Unberührt bleibt auch der inländische Schienenverkehr der Schweiz, die bekanntlich nicht zur EU gehört.

Weil mit heftigem Widerstand zu rechnen ist, plant die EU-Kommission offenbar, vollendete Tatsachen zu schaffen und die Maßnahme nicht im voraus in einer lästigen Öffentlichkeit zu diskutieren. Deshalb auch die Eile. Abhilfemaßnahmen sollen dann in aller Ruhe während einer Verhandlungszeit von mindestens fünf Jahren entwickelt werden; für eine Umsetzung ist mit Jahrzehnten zu rechnen. Auch ist zu befürchten, dass die Gesamtstilllegung so unqualifiziert vorbereitet wird wie Großmaßnahmen allgemein, so daß pünktlich um null Uhr sämtliche in Europa fahrenden Züge auf freier Strecke angehalten werden und dort über die

nächsten Jahre stehen bleiben werden. Eine Gesamt-Evakuierung der Fahrgäste wird sich vermutlich über Wochen hinziehen.

Der Baufortschritt am Stuttgarter Hauptbahnhof sei vom Beschluss nicht betroffen, heißt es aus Kreisen der Bahn AG; eine Fertigstellung sei allemal nicht vor der endgültigen Klärung der Spurfrage zu erwarten. Besser hätte man dann einen überflüssigen neuen Bahnhof bereit, als auf die neue Lage unvorbereitet zu treffen. Auch in Zukunft noch fahren wird der Restbestand breitspuriger Eisenbahnen in Spanien; da deren Spurweiten genau als fünf kastilische Ellen definiert sind, halten sie wenigstens in einer der Normen ein rundes Maß ein.

Eine konzertierte Aktion aus Fahrgastinitiativen plant eine Großdemonstration in der Halle des Münchner Hauptbahnhofs am Ostermontag um 0 Uhr unter dem Schlagwort „In der Spur bleiben“, Treffpunkt am Info-Point. Auf möglichst viele Teilnehmer wird gehofft. Alle Demonstranten sollen Trillerpfeifen mitbringen und pünktlich um Mitternacht einen allgemeinen Abfahrtsbefehl erteilen.

Michael Werner

Bundsvorstand wieder komplett

Bundesverbandstag 2013

Der Bundesverbandstag 2013 fand am Samstag, dem 9. März, in den Räumen der Heinrich Böll Stiftung NRW in Bochum statt. Der Bundesverbandstag ist das höchste Gremium von PRO BAHN, der Landesverband Bayern ist mit 11 Delegierten vertreten.

An Vorabend des Bundesverbandstages wurden – wie in den acht Jahren zuvor – die PRO BAHN Fahrgastpreise an Persönlichkeiten und Institutionen verliehen, die sich in besonderer Art für den öffentlichen Verkehr auf Schiene und Straße eingesetzt haben. Ausgezeichnet wurden die Hamburger Hochbahn Wache (HHW) für die Entwicklung eines fahrgastgerechten Sicherheitskonzepts in Zusammenarbeit mit der Hamburger Polizei und Feuerwehr und der Verkehrsverbund Rhein-Ruhr für sein innovatives Tarifmarketing insbesondere bei Zeitkarten. Weitere Preise wurden an die Regiobahn für die Entwicklung der Bahnlinie Kaarst–Mettmann vom Stilllegungskandidaten zur erfolgreichen Metropolsbahn verliehen und an die Rhein-Sieg-Eisenbahn für den engagierten Einsatz zur deutschlandweiten Erhaltung von Schieneninfrastruktur in der Fläche. Die Rhein-Sieg-Eisenbahn ist in Bayern beispielsweise als Infrastrukturunternehmen tätig bei den Strecken Eggmühl–Landquaid, Bad Endorf–Obing und der Ilztalbahn Passau–Freyung und engagiert sich auch für die Wasserburger Altstadtstrecke. Die regionalen Fahrgastpreise gingen an den Aachener Verkehrsverbund und die Stadt Heinsberg für ihr Engagement für die Reaktivierung der Strecke Heinsberg–Lindern und an den VRS und das Ministerium für Bauen, Wohnen,

Stadtentwicklung und Verkehr in NRW für die Ausgestaltung und Einführung des NRW-weiten Semestertickets.

Am Samstagvormittag wurden in Arbeitsgruppen Positionen zur Finanzierung des Öffentlichen Verkehrs (Leitung Rainer Engel), zu Fahrgastinformationen während der Reise (Leitung Jörg Bruchertseifer) und zu den neuen Fernbuslinien (Leitung Karl-Peter Naumann) erarbeitet.

Zu Beginn des Bundesverbandstages am Samstagnachmittag berichtete der Bundesvorsitzende Jörg Bruchertseifer, dass es gelungen sei für PRO BAHN-Mitglieder einen Rabatt von 20% für Übernachtungen in den InterCity-Hotels auszuhandeln. Wie dieser Rabatt in Anspruch genommen werden kann ist im Mitgliederbereich der PRO BAHN-Internetseite beschrieben (<http://www.pro-bahn.de/members/index.php>). Eine telefonische Buchung ist ebenfalls möglich (Tel. 00800-784 683 57, Buchungscode „PB ICH 2013“), bei der Übernachtung ist der PRO BAHN-Mitgliedsausweis vorzuzeigen. Der Bundesvorsitzende dankte Andreas Frank, der dies in die Wege geleitet hat.

Da das Vorstandsmitglied Heiner Monheim kürzlich zurückgetreten ist, stand die Nachwahl eines stellvertretenden Vorsitzenden auf der Tagesordnung. Der vakante Posten im Vorstand wurde mit dem Journalisten Gerd Aschoff aus Göttingen neu besetzt, der nun einer der drei stellvertretenden Vorsitzenden von PRO BAHN ist. Gerd Aschoff war bereits von April 1989 bis Oktober 1990 als Schatzmeister im Bundesvorstand aktiv. Mit großer Mehrheit stimmten die Delegierten einem Antrag des Bundesvorstands zu, ein Projekt zur Sicherheit im Bahnverkehr zu unterstützen. Ebenfalls zugestimmt wurde einem Antrag von K.D. Bodack, der sich gegen die Gewinnabschöpfung der Einnahmen aus Trassenentgelten der DB und für die vollständige Reinvestition der Gewinne in das Schienennetz ausspricht.

Anträge des Landesverbandes NRW zur Änderung der vereinsinternen Verteilung der Mitgliedsbeiträge und zur Erstellung eines Grundsatzprogramms sowie ein Antrag des LV Hessen zur Satzungsänderung wurden zur Bearbeitung an den Bundesausschuss verwiesen bzw. vertagt.

Zum Abschluss des Bundesverbandstags wurde eine Resolution zu Stuttgart 21 beschlossen (http://www.pro-bahn.de/s21/bvt_2013.htm). PRO BAHN fordert in der Resolution einen umgehenden Stopp des von fachfremden Interessen bestimmten Großprojektes S21, da der Tiefbahnhof nicht geeignet ist, das zu erwartende steigende Fahrgastaufkommen auf der Schiene aufzunehmen und nicht akzeptable Risiken in den Bereichen Brandschutz und Fluchtwege bestehen. Zudem hat die kürzlich geäußerte Meinung von Bundesverkehrsminister Peter Ramsauer dokumentiert, dass die ständig steigenden Kosten auf die Beschäftigten und insbesondere die Fahrgäste abgewälzt werden sollen. PRO BAHN befürwortet auch zukünftig die geplante Neubaustrecke Wendlingen–Ulm, um

auf dem Gesamtkorridor Karlsruhe/Mannheim–München die Wettbewerbsfähigkeit der Schiene zu sichern.

Zum Ausklang des Bundesverbandstages stand am Sonntagvormittag eine Rundfahrt mit der Bochumer Straßenbahn auf dem Programm – eine trotz des durchmäßiges Wetter und mit Werbung verklebter Straßenbahnfenster etwas getriebenen Ausblicks gelungene Exkursion.

Renate Forkel

Das Schweizer Taktgefühl

Die SBB gestern–heute–morgen

Zu diesem Thema referierte Hans-Peter Leu, Leiter Internationale Beziehungen der Schweizerischen Bundesbahnen Personenverkehr am 22. März 2013, in Wasserburg (Inn) auf Einladung der PRO BAHN-Ortsgruppe.

Da staunte wohl mancher Zuhörer nicht wenig, dass Wasserburg im Halbstundentakt bedient wäre, läge es denn in der Schweiz. Bekanntlich bereitet es bis heute schon einige Mühe, auf dem Filzenexpress auch nur einen Stundentakt zu etablieren.

Doch der Reihe nach: Auch in der Schweiz gab es zunächst viele teilweise parallel operierende Privatbahnen, die schrittweise bis 1948 in den Schweizerischen Bundesbahnen aufgingen. Eine Schlüsselrolle spielte dabei die Übernahme der Gotthardbahn im Jahre 1909. Bern-Lötschberg-Simplon-Bahn (BLS) und Südostbahn (SOB – nicht zu verwechseln mit der bayerischen SüdostbayernBahn des gleichen Kürzels!) sind neben der SBB die größten Anbieter in öffentlicher Hand. Wie allseits bekannt sein dürfte, sind die Schweizer „Weltmeister“ beim Bahnfahren und das Bahnnetz wird kontinuierlich verbessert und ausgebaut. Dabei steht der bedarfsgerechte Ausbau im Vordergrund, d.h. abweichend von der in Deutschland besonders bei größeren Maßnahmen üblichen Praxis wird bereits vor Baubeginn ermittelt, welcher Fahrplan nach der Fertigstellung gefahren werden soll. Außerdem werden die Baumaßnahmen stets bereits lange vor dem Baubeginn durch Volksabstimmungen demokratisch abgesichert.

Völlig abweichend von mehr oder weniger tauglichen deutschen Modellen ist die Finanzierung des ÖPNV generell: Die Tarife sind weitgehend durch den schweizerischen Verband Öffentlicher Verkehrsunternehmen (VÖV) sowie Kantone und Bund festgelegt und werden nach einem sehr differenzierten Zuschlagsverfahren aufgeteilt. Der Vorteil für den Fahrgast ist die – bis auf wenige Ausnahmen – durchgängige Benutzbarkeit des Angebots inklusive Bergbahnen und Seenschiffahrt (hierzulande fast unvorstellbar, ist es doch teilweise schon ein Kraftakt nur zwei Busunternehmen tariflich unter einen Hut zu bringen, von

allem anderen ganz zu schweigen). Die SBB finanzieren sich unter diesen Bedingungen zu 47 Prozent aus Fahrgeldeinnahmen und Vermietungen (z.B. an großen Bahnhöfen), wobei der Fernverkehr (wie in Deutschland auch) in der Regel ohne öffentliche Zuschüsse auskommen muss.

Das Netz ist in der Schweiz bekanntlich fast vollständig elektrifiziert, so dass die letzte Dampflokomotive bereits 1967 aus dem Plandienst ausscheiden konnte. Die Strom kommt zu 70 Prozent aus heimischer Wasserkraft, der Rest muss aus ausländischen, teilweise auch Kernkraftwerken zugekauft werden. Daraus machte Herr Leu auch keinen Hehl, bezeichnete es aber als Herausforderung für die Zukunft, bei ständig steigenden Traktionsleistungen auch diesen Anteil noch aus erneuerbaren Energiequellen gewinnen zu können.

Auch ist Herr Leu ein engagierter Verfechter der integrierten Bahn(en) mit Infrastruktur und Betrieb in einer Hand. Darüber mag man bei PRO BAHN geteilter Meinung sein, hätte doch zu deutschen Bundesbahnzeiten einigen Strecken die „integrierte Stilllegung“ gedroht, wenn nicht beherzte „Dritte“ die Infrastruktur in eigene Regie übernommen hätten. So fährt die DB Tochter ZugBus im Ermstal (Metzingen–Bad Urach) heute auf Gleisen, die zu Bundesbahnzeiten vom Abbau bedroht waren, und bei der Schönbuchbahn (Böblingen–Dettenhausen) denkt man inzwischen laut über eine Elektrifizierung nach. Ohne Übernahme in kommunale Hand wäre auch diese heute höchst erfolgreiche Strecke ein Opfer der Kahlschlagorgien der integrierten Bundesbahn geworden.

Wie auch immer: Man wird vor Ort die geeignete Lösung finden müssen.

Jedenfalls bedanken wir uns sehr herzlich für dieses überaus informative Referat, das hier nur in Schlaglichtern wiedergegeben, reichlich Stoff für die anschließende Diskussion und Impulse für die Bahn der Zukunft bot.

Thomas Kauderer

Die Pressemitteilung der PRO BAHN-Ortsgruppe Wasserburg ist auf OVB24 zu finden: <http://www.rosenheim24.de/rosenheim/wasserburg/wasserburg/wasserburg-hans-peter-bahn-veranstaltung-rosenheim24-2819236.html>.

DB Regio veranstaltet Zuglabor

Dass die Wünsche der Fahrgäste bei der Inneneinrichtung von Eisenbahnfahrzeugen berücksichtigt werden sollten, ist schon länger eine Forderung von PRO BAHN. Wenn die Fahrzeuge bereits vor der Bestellung größerer Stückzahlen unter realistischen Bedingungen getestet werden, dann könnten Missstände wie derzeit bei den Fahrzeugen des Fugger-Express teilweise vermieden werden.

Umso erfreulicher war, dass DB Regio am 10. März in Aschaffenburg ein „Zugla-

bor“ veranstaltete, um zu erforschen, wie die eigenen Züge aus Fahrgastsicht besser werden können. Die Fahrgäste wurden durch die Züge geführt und nach ihrem Empfinden bezüglich der Konstruktion und Ausstattung der Züge befragt. Dabei standen ein in Mainfranken eingesetzter Lirex-Triebzug des französischen Herstellers Alstom sowie ein Triebzug der Bauart Flirt von der Schweizer Firma Stadler zur Verfügung. Die Befragungen wurden durch ein unabhängiges Marktforschungsinstitut durchgeführt.

Leider sind Komfortmängel auch der Ausschreibungspraxis in Bayern geschuldet. Andere Aufgabenträger schreiben dagegen mit hohen Komfortstandards aus. Entsprechend verkehren dort auch komfortablere Züge. PRO BAHN wünscht sich daher, dass auch die Aufgabenträger aus den Ergebnissen des Zuglabors Schlüsse ziehen und diese zu Gunsten der Fahrgäste umsetzen und den Verkehrsunternehmen ermöglichen, ihren Fahrgästen ein komfortables Reiseerlebnis zu bieten.

Pressemitteilung:

http://www.pro-bahn.de/bayern/presse_show_bayern.php?id=713

Renate Forkel nach einer Pressemeldung von Lukas Iffländer

S7-Verlängerung nach Geretsried

PRO BAHN nimmt Stellung

Ein weitere Phase auf dem Weg zur S-Bahn-Verlängerung nach Geretsried ist abgeschlossen: Die öffentliche Auslegung der Pläne endete Ende Februar und damit auch die Möglichkeit, zum Projekt Einwendungen oder Stellungnahmen einzubringen. PRO BAHN hat wie schon in der Vergangenheit sich auch bei dieser Gelegenheit eingebracht und der Regierung von Oberbayern eine Stellungnahme zukommen lassen (<http://www.pro-bahn.de/oberbayern/s-bahn/geretsried-stellungnahme-planfeststellung-2013.pdf>).

Kritik von PRO BAHN gab es dabei auch, allerdings weniger am Projekt selbst, sondern an der wenig bürgerfreundlichen und intransparenten Art der Planauslegung. PRO BAHN ermahnte Behörden und Vorhabensträger, das Planfeststellungsverfahren nicht als lästige Formalie, sondern als Chance für eine Optimierung anzusehen. Und eine Sichtung der Pläne ließ in der Tat noch Optimierungspotential erkennen, beispielsweise in den Bereichen Fahrradstellplätze und Bahnsteigzugänge. Als nachteilig sieht PRO BAHN auch die Reduktion der Gleisanlagen in Wolfratshausen an, die letztlich zu betrieblichen Einschränkungen führen. Im Grundsatz bestätigten wir aber das Vorhaben der Planer, auf eine Tieferlegung des Wolfratshausener Bahnhofs zu verzichten und befürworten aus Fahrgastsicht auch die Lage des Endbahnhofs an der Richard Wagner-Straße.

Obwohl nicht Gegenstand der Planfeststellung hat PRO BAHN dem Aufgabenträ-

ger und dem Betreiber der S-Bahn die Anregung mitgegeben, auch die Optimierung der weitgehend eingleisigen Gesamtstrecke nach München in Betracht zu ziehen, um für kurze Reisezeiten und mehr Pünktlichkeit zu sorgen, z.B. durch Einführung von Expresszügen. Aus diesen Vorgaben könnten sich weitere Ausbaumaßnahmen an der Infrastruktur ergeben.

Insgesamt 682 Einwendungen sind bei der Regierung von Oberbayern eingegangen, dazu 13 Schriftsätze, die von Rechtsanwälten für Klientengruppen verfasst wurden. Sobald die DB dazu ihre Stellungnahmen verfasst hat, werden diese auf dem Erörterungstermin behandelt. Bleibt zu hoffen, dass sich das Verfahren nicht zu lange hinzieht.

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 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, 4. Mai 2013

Exkursion: 700 Jahre fränkische Bauernkultur – Besuch im Fränkischen Freilandmuseum in Bad Windsheim

Das Freilandmuseum ist ein kulturhistorisches Museum und dokumentiert auf fast 50 ha Bauen, Wohnen und Wirtschaften der unteren und mittleren Bevölkerungsschichten in Franken. Es sind etwa 100 Wohnhäuser und Wirtschaftsgebäude aus sieben Jahrhunderten zu sehen. Auf dem Weg zum Museum gehen wir durch die historische ehemalige freie Reichsstadt. Aufenthalt in Bad Windsheim ca. 7 Std. Einkehrmöglichkeiten im Museum. Rückkehr in München nach 20 Uhr.

Treff: bis 6.50 Uhr, München Hbf, am Abfahrtsbahnsteig.

Abfahrt: 7.03 Uhr mit RE Richtung Nürnberg über Ingolstadt.

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

Fahrpreis: Anteilig Bayernticket + Eintritt Museum

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

Sonntag, 28. April 2013

Exkursion: Ins Allgäuer Voralpenland – eine von der Eiszeit geprägte Landschaft

Vom Ausgangspunkt Leuterschach wandern wir Richtung Süden. Vorbei an Außerlengenwang nach Lengenwang (Mittagseinkehr). Danach gehen wir über Enisried und Albatsried zu unserem Ziel Seeg/Allgäu. Gehzeit ca. 4 Stunden.

Treff: bis 7.40 Uhr, München Hbf, am Abfahrtsbahnsteig.

Abfahrt: 7.51 Uhr mit RE Ri. Memmingen, in Buchloe umsteigen Ri. Füssen.

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

Fahrpreis: Anteilig Bayernticket

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

Termine anderer Veranstalter

PRO BAHN-Termine und allgemeine Hinweise siehe nächste Seite

- Fr. 05.04. 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“
- Mo. 08.04. 18:30 Uhr (**Achtung: Wegen Feiertag eine Woche später als üblich**); Bad Reichenhall, „Avalon-Hotel“ Bahnhofsplatz 14; **Monatstreffen** des Verkehrsforums Berchtesgadener Land; Info: M. Behringer (08654/50804, [mr.behringer@t-online.de](mailto:m.behringer@t-online.de))
- So. 28.04. 7:40 Uhr; München Hbf (Abfahrtsgleis RE Richtung Memmingen, Abfahrt 7:51 Uhr); **Exkursion** „Ins Allgäuer Voralpenland – eine von der Eiszeit geprägte Landschaft“; Veranstalter: Bund Naturschutz, Führung/Info: E. Reißing (PRO BAHN), 089/700 46 08.
- Mi. 01.05. Bad Endorf (vsl. 10:00, 12:00, 14:00 Uhr und 16:00 Uhr) / Obing (vsl. 11:00, 13:00, 15:00 und 17:00 Uhr); **Saisonbeginn beim LEO: Touristikverkehr mit VT 103**; Info: <http://www.chiemgauer-lokalbahn.de/fahrplan>, Tel.: 08821/64 999 64
- Fr. 03.05. 16 Uhr; Salzburg, „Stieglbräu“, Hotel Imlauer, Rainerstraße 12-14; **Salzburger Plattform der Verkehrsinitiativen**; Info: Siehe Termin am 05.04.
- Sa. 04.05. 6:50 Uhr; München Hbf (Abfahrtsgleis RE Richtung Nürnberg, Abfahrt 7:03 Uhr); **Exkursion** „Exkursion: 700 Jahre fränkische Bauernkultur – Besuch im Fränkischen Freilandmuseum in Bad Windsheim“; Veranstalter: Bund Naturschutz, Führung/Info: E. Reißing (PRO BAHN), 089/700 46 08.
- Mo. 06.05. 18:30 Uhr; Bad Reichenhall, „Avalon-Hotel“ Bahnhofsplatz 14; **Monatstreffen** des Verkehrsforums Berchtesgadener Land; Info: Siehe Termin am 08.04.

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.

Mi. 03.04. 19 Uhr; Geschäftsstelle; **Aktiventreffen**

Fr. 05.04. 19 Uhr; Geschäftsstelle; **Stadt- und Kreisgruppe München**

Sa. 06.04. 13.04., (entfällt am 20.04.) und 27.04, 12 Uhr; Wasserburg, „Schranne“, **Stammtisch** der PRO BAHN Ortsgruppe Wasserburg; Info: Rainer Kurzmeier (rainer@blumen-kurzmeier.de), Bernd Meerstein (bernd@meerstein.de)

Do. 11.04. 19 Uhr; Rosenheim, „Mail-Keller“, Schmettererstr. 20; **Stammtisch der Stadt- und Kreisgruppe Rosenheim**; Info: Wolfgang Günther (080 62/4027), Günther Polz (080 63/7928)

Mi. 17.04. 19 Uhr; Geschäftsstelle; **Aktiventreffen**

Sa. 20.04. 13 Uhr; Wasserburg, Bahnhof (Reitmehring); **Trassenbegehung auf der Altstadtbahn** „Bewegter Ortstermin auf 4,2 Kilometern!"; Info: Rainer Kurzmeier (rainer@blumen-kurzmeier.de), Bernd Meerstein (bernd@meerstein.de)

Mi. 24.04. ab 19:30 Uhr; München; Gaststätte Zwinger-eck; **Stammtisch**

Do. 25.04. 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)

Fr. 03.05. 19 Uhr; Geschäftsstelle; **Stadt- und Kreisgruppe München**

Mi. 08.05. 19 Uhr (**Achtung: Wegen Feiertag eine Woche später als üblich**); Geschäftsstelle; **Aktiventreffen**

Termine anderer Veranstalter siehe vorherige Seite

Eine Lobby für die Fahrgäste

Mitglied werden bei PRO BAHN!

Sie sind noch kein Mitglied, wollen es aber werden? Die Mitgliedschaft kostet 42 Euro für Einzelmitglieder (ermäßigter Beitrag 26 Euro) und 49 Euro für Familien. Anmeldungen sind unter <http://www.pro-bahn.de/beitritt> oder schriftlich an PRO BAHN e.V., Friedrichstr. 95, 10117 Berlin, Fax: 030 - 2017 9967 möglich.