

PRO BAHN *Post*

 Rundbrief von PRO BAHN Oberbayern

Juni 2013



Die Bundesregierung fördert das Elektroauto, die Elektrifizierung von Bahnlinien wird dagegen vernachlässigt. So verzögert sich die Elektrifizierung der Bahnstrecke München–Lindau noch bis zum Jahr 2020. Da die Strecke nur bis Geltendorf elektrifiziert ist, ist der Eurocity nach Zürich bis Lindau auf zwei Dieselloks angewiesen. (Bild: M. Wiegner).

-
- Kurznachrichten – *Seite 2*
 - PRO BAHN braucht Nachwuchs – *Seite 3*
 - Modellkommune oder verkehrspolitischer Dilettantismus–*Seite 4*
 - Die unendliche Geschichte von München–Lindau – *Seite 5*
 - Keine Aussicht mehr in Garmisch – *Seite 9*
 - Wohin mit dem neuen Bahnsteig in Bernried? – *Seite 10*

Kurznachrichten

Neue zentrale Telefonnummer für den Service der DB AG

Die Deutsche Bahn AG richtet zum 1. Juni 2013 eine neue zentrale Telefonnummer ein: 01806-996633. Die Gebühren sind dann nicht mehr zeitabhängig, sondern man zahlt pro Anruf 20 Cent aus dem Festnetz, bzw. maximal 60 Cent aus den Mobilfunknetzen. Die neue Telefonnummer ersetzt einige der bisherigen telefonischen Kontaktmöglichkeiten zur DB. Auslöser der Änderung ist die neue gesetzliche Regelung zu Telefon-Warteschleifen.

Politik weiterhin auf Elektroautos fixiert

Am 27. und 28. Mai fand in Berlin die internationale Elektromobilitätskonferenz der Bundesregierung statt. Als besonderes Highlight durften Elektroautos ausprobiert werden. Die Allianz pro Schiene hat in einer Pressemitteilung die Fixierung der Bundesregierung auf Elektroautos und die Vernachlässigung von Elektrifizierungsmaßnahmen bei der Bahn kritisiert (<https://www.allianz-pro-schiene.de/presse/pressemitteilungen/2013/>, Meldung vom 27.5.2013).

Bahnhof des Jahres 2013

Noch bis zum 30 Juni sind Vorschläge für den Bahnhof des Jahres 2013 möglich (<https://www.allianz-pro-schiene.de/bahnhof-des-jahres/>)

Der 150. S-Bahnhof öffnet im September

Am Freitag, 13. September, wird eine neue S-Bahnstation in Freiham eröffnet. Der neue Bahnhof ist die 150. S-Bahnstation im MVV und wird den Mittelpunkt eines künftigen Stadtteils Freiham bilden. Alt-PRO BAHNER erinnern sich noch an Infostände und an das Konzept schreiben Mitte der 1990'er Jahre, als der neue Stadtteil in die Diskussion kam.

Fahrzeugpremiere und neuer Newsletter bei der MVG

Der erste von zehn Buszügen (Anhängers-Busse) für die Münchner Verkehrsgesellschaft (MVG) ist fertig, das erste Fahrzeug soll im Juni nach München überführt werden. Die ersten Einsätze im Fahrgastbetrieb im Münchner Norden sind für den Herbst vorgesehen (Pressemeldung MVG: http://www.mvg-mobil.de/presse/2013-05-27_mvg-pressemeldung.pdf). Über Neuigkeiten bei der MVG informiert diese künftig mit einem monatlichen Newsletter, der unter <http://www.mvg-mobil.de/newsletter/index.html> abonniert werden kann.

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.

PRO BAHN braucht Nachwuchs!

Wie auch in anderen Verbänden stagniert die Mitgliederzahl von PRO BAHN seit Jahren. Noch etwas kritischer ist die Situation bei den Leuten, die aktiv die Arbeit unseres Verbands vorantreiben. Berufliche und familiäre Belastungen führen dazu, dass der eine oder andere beim ehrenamtlichen Engagement kürzer treten muss als in der Vergangenheit. Die Lücken, die so in unsere Arbeit gerissen werden, können mit dem vorhandenen Personal nicht gefüllt werden.

Auf der anderen Seite hat – durchaus eine Anerkennung der Bedeutung von PRO BAHN – die Zahl der wahrzunehmenden Termine zugenommen. Mehrere Fahrgastbeiräte oder regelmäßige Treffen mit Verkehrsunternehmen gehören ebenso dazu wie die von Zeit zu Zeit stattfindenden Diskussionen im politischen Bereich. Oft müssen Infostände und andere Veranstaltungen abgesagt werden, weil nicht ausreichend Personal zur Verfügung steht, oder weil es Terminüberschneidungen gibt.

Aber: Jeder kann helfen. Auch wenn man vielleicht nicht sofort jemanden ersetzen kann, der seit Jahren Verbandsarbeit macht, so ist der Einstieg doch sehr einfach. Man kann unverbindlich bei unseren zweimal monatlich stattfindenden Aktiventreffen in der Münchner Geschäftsstelle vorbeischaun. Am Agnes-Bernauer-Platz in Laim treffen wir uns jeweils am ersten und dritten Mittwoch des Monats ab 19 Uhr. Genaue Daten und eventuell abweichende Termine findet man auf den Seiten am Ende des Hefts sowie unter „Termine“ auf www.pro-bahn.de/bayern.

Im Freundes- und Bekanntenkreis für eine Mitgliedschaft bei PRO BAHN zu werben, kann auch hilfreich sein, da sich nur mit einem ausreichend großen Mitgliederstamm neue aktive Mitstreiter finden lassen. Wir alle kennen viele Leute, die sich über Bus und Bahn beklagen. Fragt sie, ob sie sich nicht lieber vom wichtigsten deutschen Fahrgastverband vertreten lassen wollen! PRO BAHN setzt sich als Verbraucherverband aktiv für die Rechte der Fahrgäste und die Durchsetzung dieser Rechte ein.

Wer gute Ideen hat, wie man den Öffentlichen Verkehr voranbringt oder wer Fehlentscheidungen zulasten von Bahn und Bus nicht schulterzuckend akzeptieren will, ist bei PRO BAHN ebenfalls gut aufgehoben. Wir arbeiten – nicht zuletzt gemeinsam mit anderen Verbänden in der „Allianz pro Schiene“ – für ein leistungsfähigeres Schienennetz, das auch die Fläche gut erschließt, und für einen besseren Öffentlichen Verkehr, der sich an den Bedürfnissen der Fahrgäste und Bürger orientiert. Und nicht zuletzt: PRO BAHN ist gemeinnützig. Der Mitgliedsbeitrag ist zum Teil steuerlich absetzbar, ebenso alle Spenden an den Verband.

Wer zu unseren Treffen in der Geschäftsstelle oder den verschiedenen Stammtischen in München und der Region kommt, kann sich dort ebenso über Themen

rund um Bus und Bahn informieren, wie aus unserer bundesweiten Fahrgastzeitung „der Fahrgast“ und den regionalen Publikationen wie der „PRO BAHN-Post“.

Fazit dieses Textes: Tut etwas! Werdet aktiv, engagiert euch, werbt neue Mitglieder, helft uns bei Infoständen. Wenn nur jeder zehnte, der sich über Bus und Bahn beklagt, Mitglied würde, wären wir ein viel größerer Verband und könnten mehr ausrichten. Wenn nur fünf Prozent der Mitglieder bei der aktiven Arbeit für PRO BAHN helfen würden, hätten wir weniger Personalprobleme, könnten mehr Termine wahrnehmen, mehr Infostände durchführen, mehr für Bus und Bahn tun!

Garmisch-Partenkirchen

Modellkommune oder verkehrspolitischer Dilettantismus?

Es war im Jahr 2009, als die bayerische Staatsregierung den Beschluss fasste, dass Garmisch-Partenkirchen zur Modellkommune für Elektromobilität ausgebaut wird. Ein guter Ansatz, bietet Garmisch doch mit seinen elektrifizierten Bahnstrecken in Normal- und Meterspur beste Voraussetzungen für effiziente elektrische Mobilität. Auf den Internetseiten „nachhaltiges Garmisch-Partenkirchen“ findet man sogar die Vision einer MIV-freien“ Innenstadt.

Jetzt macht Garmisch mit neuen Planungen von sich reden: Der Bahnhof der meterspurigen und ebenfalls elektrisch betriebenen Zugspitzbahn (BZB) soll neu gebaut und um mehrere hundert Meter Richtung Süden verlegt werden. Wie zu den Urzeiten der Eisenbahn waren DB- und BZB-Bahnhof 1928 noch getrennt gebaut und betrieben worden, der Fahrgast wechselt zu Fuß zwischen zwei unabhängigen Stationen. Das marode Verwaltungsgebäude soll durch einen Neubau am neuen Standort ersetzt werden, die freigewordene Fläche für ein Hotel und – wer hätte es anders erwartet – für ein Parkdeck verwendet werden. Für die Fahrgäste, die zwischen DB und BZB umsteigen, bedeutet das noch längere Fußwege als bisher. Für Wintersportler dürfte der mehrere hundert Meter lange Weg besonders beschwerlich sein - ein echtes Argument, doch besser mit dem Auto nach Garmisch zu fahren, liegt das Parkdeck doch direkt am BZB-Bahnsteig.

Die Pläne im Rahmen des Bahnhofsumbaus im Jahr 2000, die Gleise der Zugspitzbahn direkt in den Normalspurbahnhof einzuführen und so eine gemeinsame Verkehrsstation zu schaffen, sind damit laut BZB erledigt. Angeblich hätte das 5 Millionen Euro gekostet. Im Sinn der proklamierten nachhaltigen Entwicklung wäre aber nur das schnelle und barrierefreie Umsteigen, nach Möglichkeit am selben Bahnsteig, die richtige Lösung. Es ist umso ärgerlicher, weil der Freistaat mit Millionenaufwand die Bahnstrecke von München in seine „Modellkommune“ um ein paar Minuten beschleunigt, die Bahnkunden die gewonnene Reisezeit-

verkürzung beim Umsteigen aber wieder verlieren. Seit der Bahnhofsverstümmelung im Jahr 2000 ist das Bahnsteiggleis 5 zu einem Abstellgleis degradiert worden – würde es wirklich 5 Millionen Euro kosten, wenigstens die halbe Bahnsteiglänge für die BZB freizumachen, damit die Zugspitzbahn dort ihre Kunden abholen kann?

Einen anderen ärgerlicher Umstand stellt die südliche Fußgängerunterführung unter den DB-Gleisen dar. Beim erst kürzlich erfolgten barrierefreien Umbau der Bahnsteiganlagen hatte PRO BAHN angeregt, diese mit Bahnsteigzugängen auszustatten, um so eine höhere Kapazität bereitzustellen, da nach dem Einbau der Aufzüge nur noch eine Treppe je Bahnsteig zur Verfügung steht. Mit Hinweis auf die Eigentumsverhältnisse wurde der Vorschlag abgelehnt. Für den nach Süden verlagerten Zugspitzbahnhof hätte dieser Bahnsteigzugang einen kürzeren Zugang geboten.

Einen hohen Anspruch stellt man im Loisachtal an die Lösung der Verkehrsprobleme – insbesondere auch an die Zahlungsbereitschaft der Öffentlichkeit: Auf 176 Millionen Euro schätzt man mittlerweile die Kosten allein für den Kramer-Autotunnel in Garmisch. Allen angeblich nachhaltigen Programmen und Modellen zum Trotz wird derzeit nur eines gefördert: der motorisierte Individualverkehr. Wer als Bahnfahrer ins Loisachtal kommt, kann dafür neben dem höchsten Berg Deutschlands bald einen neuen Gipfel des verkehrspolitischen Dilettantismus erleben.

Norbert Moy

Die unendliche Geschichte der Elektrifizierung der Bahnlinie Lindau–München

Am 16. Mai haben der bayerische Verkehrsminister Martin Zeil und die DB bekanntgegeben, dass die Finanzierung der Elektrifizierung der Bahnlinie München-Lindau wieder einmal gesichert sei. Die DB geht von einer Fertigstellung im Jahr 2020 aus. Die langwierige Vorgeschichte hat Dr. Ralf Wiedenmann, der Präsident Interessensgemeinschaft Tösstallinie, Zell ZH, Schweiz, für uns zusammengestellt. Weiterführende Referenzen zu diesem Artikel gibt es unter <http://www.pro-bahn.de/extra/pdf/wiedenmann.pdf>.

Meilensteine beim Bahnstreckenausbau Lindau-München

September 1996 – Abkommen von Lugano: Im bilateralen Abkommen zwischen der Schweiz und Deutschland ist für die Strecke München–Zürich im Personenfernverkehr als Ziel eine Fahrzeit von 3 1/4 Stunden genannt (<http://www.bav.admin.ch/hgv/01872/01882/01931/index.html>).

März 2005 – Bundesgesetz über den Anschluss der Ost- und der Westschweiz

an das europäische Eisenbahn-Hochleistungsnetz (HGV-Anschluss-Gesetz, http://www.admin.ch/ch/d/sr/742_140_3/): Als Beitrag an die Vorfinanzierung der Ausbauten Lindau–Geltendorf wurden 75 Millionen Schweizer Franken reserviert. Allerdings ist das Darlehen an die Bedingung geknüpft, dass der Baubeginn spätestens 2010 und die Inbetriebnahme spätestens 2015 erfolgt.

Juli 2006 – Gutachten ermittelt Nutzen-Kosten-Faktor von gegen zwei, d.h. der volkswirtschaftliche Nutzen ist doppelt so hoch wie die volkswirtschaftlichen Kosten.

Februar 2008 – Absichtserklärung vom Memmingen zwischen dem Bund, der Schweiz, Bayern und Deutscher Bahn: Bundesverkehrsminister Wolfgang Tiefensee, die Bayerische Wirtschaftsministerin Emilia Müller, der Schweizer Bundesrat Moritz Leuenberger und Dr. Volker Kefer, Vorstand der Deutschen Bahn Netz AG unterzeichneten eine gemeinsame Absichtserklärung zum Ausbau der Eisenbahnstrecke München–Memmingen–Zürich. Neben dem Neigetechnikausbau umfasst die Maßnahme 160 Kilometer Elektrifizierung auf dem Streckenabschnitt Geltendorf–Memmingen–Lindau.



Links: DB-Konzernbeauftragter für Bayern, K.D. Josel und Wirtschaftsstaatssekretärin K. Hessel bei der Unterzeichnung des Finanzierungsvertrags am 19.12.2008. Nach dem schleppenden Streckenausbau Lindau–München dürfte Josel das Lachen inzwischen vergangen sein, denn die DB musste harsche Kritik einstecken (Bild: Mediathek Bayerisches Wirtschaftsministerium). Rechts: Der Bahnhof Türkheim sieht aus als wäre die Zeit bei Ludwig Thoma stehen geblieben. Trotzdem brüstet sich die CSU am 18.4.2013 damit, dass Bayern die „weltweit beste Infrastruktur“ aufweist (Bild: Bayerische Eisenbahngesellschaft)

Dezember 2008 – Finanzierungsvereinbarung zwischen Bund und Deutscher Bahn einerseits und Bayern und Deutscher Bahn andererseits: „Die Finanzierung des Bundes für den Ausbau der Schienenstrecke (München–)Geltendorf–Memmingen–Lindau bis zur Grenze Deutschland/Österreich ist gesichert.“ (Pressemeldung des Bundesministeriums für Verkehr vom 18.12.2008) „Der Freistaat werde der DB ... ein zinsloses Darlehen in Höhe von 55 Millionen Euro für den Ausbau der Strecke zur Verfügung stellen. ... Die Gesamtkosten des Ausbaus

betragen voraussichtlich 210 Millionen Euro. Die Schweizerische Eidgenossenschaft wolle ein Darlehen in Höhe von 50 Millionen Euro bereitstellen. Der Rest solle aus Bundesmitteln sowie aus Eigenmitteln der Bahn finanziert werden.“ Die DB verspricht, 2010 mit dem Bau zu beginnen und eine Fertigstellung 2015 wurde in Aussicht gestellt.

17. April 2009 – Finanzierungsvereinbarung zwischen der Schweiz und der Deutschen Bahn: „(Heute) unterzeichneten der Direktor des Schweizer Bundesamtes für Verkehr, Dr. Max Friedli und Klaus-Dieter Josel, DB Konzernbevollmächtigter für den Freistaat Bayern, den Finanzierungsvertrag für den Ausbau der Strecke Geltendorf–Memmingen–Lindau. Die Gesamtinvestition der Maßnahme von 210 Millionen Euro aus Bundesmitteln wird durch den Freistaat Bayern mit 55 Millionen Euro und durch die Schweiz mit 50 Millionen Euro durch zinslose Darlehen vorfinanziert“ (Rathausinformation Memmingen). An den Terminen „Baubeginn 2010“ und „Fertigstellung 2015“ wurde festgehalten.

Januar 2010 – Der Vorstand der Deutschen Bahn beschließt Elektrifizierung der Strecke Lindau München.

März 2010 – Schwäbische Zeitung, 3.3.2010: „Mit der Elektrifizierung der Bahnlinie München–Memmingen–Lindau soll . . . noch in diesem Jahr begonnen werden. Dies teilte der Vorstandsvorsitzende der Deutschen Bahn AG, Dr. Rüdiger Grube . . . mit.“

November 2010 – Bayerns Bahnchef Klaus-Dieter Josel behauptet „Wir sind schon in Bau“: Gemeint waren Bahnübergänge oder die Verlegung von 40 km neuer Gleise. Die Arbeiten sollten 2013 abgeschlossen sein. Geschehen ist jedoch bis heute nichts.

Dezember 2010 – Schweizer Bundesrat verschiebt die Fristen zum Darlehen für Baubeginn und Fertigstellung um fünf Jahre auf 2015 und 2020. Damit trägt der Schweizer Bundesrat vor allem den im Ausland absehbaren Verzögerungen bei Planung und Bau Rechnung.

18.10.2011 – Pressemeldung der Deutschen Bahn: „Die Planungsarbeiten für die Elektrifizierung der Bahnstrecke München–Lindau laufen mit Hochdruck. Entgegen anders lautenden Vermutungen geht die Deutsche Bahn weiterhin von einer Inbetriebnahme im Jahr 2017 aus.“

April 2012 – HGV-Standbericht 2011 des Schweizer Bundesamtes für Verkehr: Gemäß dem Bericht besteht das Risiko, dass die schnelleren und häufigeren Züge Zürich–München erst zum Fahrplanwechsel im Dezember 2017 (ursprünglich Dezember 2015) oder sogar noch später zum Einsatz kommen. Wenn man die Gründe für die Verschiebung liest, kann man ob der Planungsleistung der Deutschen Bahn nur den Kopf schütteln. Noch im Oktober 2011 machte uns nämlich die Presseerklärung der Deutschen Bahn glauben, dass bezüglich des Ausbaus

Geltendorf-Lindau alles nach Plan verlief. Eine bereits 2009 geänderte Richtlinie mache einen Austausch des Unterbaus erforderlich, wenn die Geschwindigkeit um mehr als 10% erhöht wird. Haben denn die deutschen Planer zwischen 2009 und 2011 geschlafen?

18. Oktober 2012 – DB-Presseinformation: Die Deutsche Bahn lässt die Katze aus dem Sack – die Inbetriebnahme 2017 ist nicht haltbar. Kosten statt 210 Millionen Euro nun 298 Millionen Euro. „Erst wenn alle offenen Fragen geklärt sind, kann die Bahn einen überarbeiteten Zeitplan für das Projekt nennen.“

Dezember 2012 – Kostenschätzung nun 310 statt 298 Millionen Euro: Volker Hentschel von DB Netz gibt in Leutkirch diese Kostensteigerung Bürgermeistern und Mandatsträgern bekannt. Planfeststellungsverfahren frühestens 2015, der endgültige Beschluss zur Umsetzung der Baumaßnahmen falle nicht vor Mitte 2017. „Nur wenn es bis zum Frühjahr einen entsprechenden Vertrag gebe, könne man überhaupt noch das Ziel erreichen, dass 2020 die ersten Züge unter Strom auf dieser Strecke fahren“ sagte Axel Boss von der Bahntochter DB Netz AG.

Oktober 2012 bis März 2013 – Diverse Initiativen von IHK Schwaben, FW- und CSU/FDP-Landtagsabgeordneten und sogar eine bundesländerübergreifende Initiative von Bürgermeistern und MdLs zum Streckenausbau Lindau-München. Ebenso hat der Kreistag Unterallgäu eine Resolution verabschiedet. Im Landtag gibt es bei der Behandlung der Anträge massive Kritik an der Bahn.

25. März 2013 – Diverse Parlamentarier melden, Bundesverkehrsminister Peter Ramsauer hätte die Finanzierung von zusätzlich 113 Millionen Euro zugesagt.

3. Mai 2013 – Finanzminister Wolfgang Schäuble speist bei seinem Besuch in Wangen die Frage von Oberbürgermeister Michael Lang nach der Bahnstrecke München-Lindau mit der Antwort „Da müssen Sie den Verkehrsminister fragen“ ab (Schwäbische Zeitung).

7. Mai 2013 – PRO BAHN Bayern verfasst eine Pressemeldung (http://www.pro-bahn.de/bayern/presse_show_bayern.php?id=721): Fahrdrat muss her für München-Lindau „Mit Bestürzung registriert der Fahrgastverband PRO BAHN, dass Bundesverkehrs- und -finanzministerium anscheinend keine aufeinander abgestimmten Planungen haben.“

16. Mai 2013 Vorläufiges Happy End: Die Finanzierung durch Bund, Bayern und Schweiz ist gesichert. (Pressemeldungen DB: http://www.deutschebahn.com/de/presse/pi_regional/3933214/by20130516.html?start=0&itemsPerPage=20, Pressemeldung Bayerisches Wirtschaftsministerium: <http://www.stmwivt.bayern.de/presse/pressemitteilungen/pressemitteilung/pm/273-2013/>) Die Fertigstellung ist allerdings nicht mehr vor 2020 möglich.

Dr. Ralf Wiedenmann

Samstag, 20. Juli 2013

Exkursion: Durch Moore an der Loisach entlang

Von Großweil wandern wir über die Loisach nach Kleinweil, dann am Fluss entlang bis kurz vor Guglhör (kleiner Abstieg). Am Loisachufer und Hagener Moor geht es über Mühlhagen nach Hechendorf zur Mittagseinkehr. Danach streifen wir das Murnauer Moos und kommen zum Bahnhof Ohlstadt.

Gehzeit ca. 4.5 – 5 Stunden.

Treff: bis 8.15 Uhr, München Hbf, am Abfahrtsbahnsteig.

Abfahrt: 8.32 Uhr mit RE Ri. Ri. Mittenwald, in Tutzing umsteigen nach Kochel, anschl. Oberbayernbus.

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

Fahrpreis: Anteilig Bayernticket.

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

Fensterflächenwerbung auf Bussen

Keine Aussicht mehr in Garmisch

Werbebeklebungen auf Bussen und Bahnen, die auch die Fensterflächen einbeziehen beeinträchtigen die Sicht der Fahrgäste auf die Umgebung und vermindern den Fahrkomfort. Gerade Sehbehinderte und ältere Fahrgäste sind durch eine Beklebung der Fensterflächen durch Lochrasterfolie in ihrer Orientierung massiv beeinträchtigt, da Haltestellenbeschriftungen nur noch eingeschränkt erkannt werden können. Außerdem kann die eingeschränkte Sicht aus dem Fenster bei entsprechend veranlagten Fahrgästen Übelkeit verursachen. Der Blick aus dem Fenster dient jedoch nicht nur der Orientierung, sondern dient auch der Entspannung oder bei touristischen Fahrtzwecken dem „Aussicht genießen“. Insofern ist zu überlegen, ob die zusätzlichen Einnahmen durch die Ganzreklame nicht durch vergraulte Kunden ganz oder zumindest teilweise kompensiert werden.

Auch wenn wegen der höheren Werbeeinnahmen die Ganzreklame an Bussen und Bahnen weiter seuchenartig um sich greift, gibt es doch mittlerweile vereinzelt die Einsicht bei manchen Betreibern, dass verklebte Fenster nicht im Sinne der Fahrgäste sind. So bezog der MVG-Chef Herbert König in seiner Eigenschaft als Vizepräsident des VDV Ende 2011 in einem Kommentar im „Nahverkehr“ (Heft Dezember 2012) Stellung gegen die Ganzreklame mit verklebten Fensterflächen. Die Kasseler Verkehrsgesellschaft appellierte beispielsweise in einem Handzettel vom September 2011 an ihre Werbekunden, Werbebeklebungen an den Fahrzeugen so anzubringen, dass die Fahrgäste in ihrer Sicht nach drau-

ßen nicht behindert werden. Andernfalls wäre das keine gute Werbung für den öffentlichen Nahverkehr und auch eine schlechte Werbung für die auf dem Fahrzeug werbende Firma oder Marke.



Dämmerlicht statt Sonnenschein dank Fensterwerbung.



Freie Sicht auf den Waxenstein oder „Brett vorm Kopf“.

Bis Garmisch-Partenkirchen hat sich dies jedoch noch nicht herumgesprochen, seit einiger Zeit fahren auch die dortigen Ortsbusse vermehrt mit verklebten Fenstern herum. Gerade in einem Fremdenverkehrsort, der vor allem von seiner Landschaft lebt, und in dem sehr viele Fahrgäste nicht ortskundig sind, sind verklebte Fensterflächen eigentlich ein Unding!

Renate Forkel

Wohin mit dem neuen Bahnsteig in Bernried?

Lösungsmöglichkeiten für die Lage des umzubauenden Bahnsteigs von Bernried haben DB und PRO BAHN diskutiert. Damit der dringend notwendige barrierefreie Ausbau an der Kochelseebahn doch noch zustande kommt, appelliert PRO BAHN an den Bahnhofseigentümer, zeitnah das Gespräch mit der Deutschen Bahn aufzunehmen (PRO BAHN-Pressemitteilung http://www.pro-bahn.de/weilheim/presse_show_weilheim.php?id=724).

Neu: Aktuell-Meldungen von PRO BAHN jetzt auch als RSS-Feed

http://www.pro-bahn.de/bayern/aktuell_bayern.php

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: Renate Forkel, Andi Barth. 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.

Termine anderer Veranstalter

PRO BAHN-Termine und allgemeine Hinweise siehe nächste Seite

So. 02.06., So. 09.06., So. 16.06., So. 23.06. und So. 30.06.; Bad Endorf (9:50, 11:50, 13:50 Uhr, 15:50 und 17:50 Uhr (letzte Fahrt nur bis Amerang)) / Obing (10:53, 12:53, 14:53 und 16:53 Uhr); **Touristikverkehr auf der Lokalbahn Endorf-Obing mit VT 103**; Info: <http://www.chiemgauer-lokalbahn.de/fahrplan>, Tel.: 08821/64 999 64

Mo. 03.06. 18:00 Uhr; München, TU München, Vorhoelzer Forum, 5. Stock, Arcisstr. 21; **Vortrag** von Alexandre Missoffe (Sprecher der Societe du Grand Paris): „Projet du Metro de Grand Paris – Stadt- und Verkehrsentwicklung Paris“; Veranstalter: Münchner Verkehrsgesellschaft u. Lehrstuhl für Raumentwicklung, TU München; Info: dross@tum.de, <http://www.re.ar.tum.de/index.php?id=46>.

Mo. 03.06. 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)

Fr. 07.06. 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. 08.06. 8:15 Uhr; München Hbf (Abfahrtsgleis RE Richtung Mittenwald, Abfahrt 8:32 Uhr); **Exkursion** „Bad Kohlgrub–Grafenaschau – durch Moore und wiedervernässte Filze“; Veranstalter: Bund Naturschutz, Führung/Info: E. Reißing (PRO BAHN), 089/700 46 08.

Mo. 01.07. 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)

Fr. 05.07. 16 Uhr; Salzburg, „Stieglbräu“, Hotel Imlauer, Rainerstraße 12-14; **Salzburger Plattform der Verkehrsinitiativen**; Info: Siehe Termin am 07.06.

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.

- Sa. 01.06. 08.06., 15.06, 22.06. und 29.06., 12 Uhr; Wasserburg, „Schranne“, **Stammtisch** der PRO BAHN Ortsgruppe Wasserburg; Info: Rainer Kurzmeier (rainer@blumen-kurzmeier.de), Bernd Meerstein (bernd@meerstein.de)
- Mo. 03.06. 19:30 Uhr; Augsburg, Zeughaus, Zeugplatz 4; **PRO BAHN-Treff Schwaben**; Thomas Kauderer, PRO BAHN Oberbayern „PRO BAHN-Position zum zweiten Münchner Stammstreckentunnel“, Info: joerg.lange@pro-bahn.de, 082 51/53 887 und http://www.pro-bahn.de/bayern/index_termin.htm unter „Schwaben“.
- Mi. 05.06. 19 Uhr; Geschäftsstelle; **Aktiventreffen**
- Fr. 07.06. 19 Uhr; Geschäftsstelle; **Stadt- und Kreisgruppe München**
- Sa. 08.06. 11–18 Uhr; Weilheim, Stadthalle (Wessobrunner Str. 8); **Infostand** auf dem „Tag der Familie“; Info: Norbert Moy (0881/638 131, n.moy@bayern.pro-bahn.de)
- Do. 13.06. 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. 19.06. 19 Uhr; Geschäftsstelle; **Aktiventreffen**
- Mo. 24.06. 19:30 Uhr; Augsburg, Zeughaus, Zeugplatz 4; **PRO BAHN-Treff Schwaben**; Robert Weidmann (DB Regio) „Blick hinter die Kulissen der DB Regio Transportleitung“, Info: joerg.lange@pro-bahn.de, 082 51/53 887 und http://www.pro-bahn.de/bayern/index_termin.htm unter „Schwaben“.
- Mi. 26.06. ab 19:30 Uhr; München; Gaststätte Zwinger-**eck**; **Stammtisch**
- Do. 27.06. 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)
- Mi. 03.07. 19 Uhr; Geschäftsstelle; **Aktiventreffen**
- Fr. 05.07. 19 Uhr; Geschäftsstelle; **Stadt- und Kreisgruppe München**
- Sa. 06.07. 10–17 Uhr; München, Kaufingerstraße; **PRO BAHN-Infostand** auf dem Aktionstag „Da sein für München“; Info: <http://www.muenchen.de/rathaus/Stadtpolitik/Da-sein-f-r-M-nchen.html>)

• Bitte beachten Sie, dass der Mai-Termin des PRO BAHN-Treff Schwaben auf den 3. Juni verlegt wurde.

Termine anderer Veranstalter siehe vorherige Seite