

PRO BAHN *Post*

Rundbrief von PRO BAHN Oberbayern

November 2013



Integrale der BOB in Gmund. Ab Fahrplanwechsel profitiert insbesondere das Tegernseer Tal von der Ausweitung der Fahrpläne (Bild: M. Wiegner).

- Hinweis: Regionalversammlung am 16. November – *Seite 2*
- Kurznachrichten – *Seite 2*
- DB stellt neue Werdenfelsbahn vor – *Seite 4*
- Bahnhofsumbau mit und ohne Einvernehmen? – *Seite 4*
- Blick über die (Eisenbahn-) Grenzen – *Seite 6*
- Zugtoiletten und ihre Türen: Irgendwie peinlich – *Seite 7*
- Landesversammlung 2013 – *Seite 8*
- Neues zum Fahrplanwechsel bei der BOB – *Seite 10*

Samstag, 16. November 2013

Regionalversammlung in München

Am Samstag, dem 16. November, findet ab 11 Uhr in München die jährliche Mitgliederversammlung von PRO BAHN Oberbayern statt – auch dieses Mal wieder im „Münchner Zimmer“ des Hofbräuhauses.

Die Versammlung beginnt mit einem Gastvortrag von Andreas Holzhey, Bürgerbahnhof Oberland GmbH & Co. KG zum Thema

Bürgerbahnhof statt Gammelbahnhof – Chancen, Risiken und Zukunftsvision

Das erste Projekt der Bürgerbahnhof Oberland GmbH war der Bahnhof Murnau, der von der Allianz pro Schiene mit dem Sonderpreis Tourismus im Wettbewerb „Bahnhof des Jahres 2013“ ausgezeichnet wurde.

Nach dem Vortrag besteht die Möglichkeit zu einem gemeinsamen Mittagessen. Die eigentliche Mitgliederversammlung beginnt um 14 Uhr. 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 im Oktober an alle oberbayerischen Mitglieder verschickt wurde.

Kurznachrichten

Neue Münchner U-Bahnzüge fahren erst ab 2014

Die ersten der insgesamt 21 neuen 6-teiligen U-Bahn-Züge sollen statt Dezember 2013 erst im Laufe des nächsten Jahres in den Fahrgastbetrieb gehen. An der Gesamtplanung, wonach die insgesamt 21 Züge bis 2015 nach und nach in den U-Bahn-Betrieb integriert werden, soll sich nichts ändern (<http://www.mvg-mobil.de/presse/>, Meldung vom 26.9.2013).

Besucheransturm bei Veranstaltung zum Filzenexpress

Über 150 Besucher kamen zur Veranstaltung von PRO BAHN und der Steinhöringer Wählergemeinschaft PWG am 16. Oktober in Steinhöring um sich darüber zu informieren, wie es mit dem Filzenexpress weitergeht (<http://www.merkur-online.de/lokales/egersberg/egersberg/filzenexpress-wird-attraktiver-3171897.html>). Peter Högl von der Bayerischen Eisenbahngesellschaft BEG konnte Erfreuliches berichten: Ab Dezember 2014 fährt der Filzenexpress an Wochentagen stündlich. Unabdingbar hierfür ist der Kreuzungsbahnhof, der in Steinhöring gebaut werden soll. Denis Kollai und

Mathias Krause von der Südostbayernbahn erklärten die Details: In Steinhöring werden zwei Weichen, ein Stellwerksgebäude, ein barrierefreier Übergang, ein 140 Meter langer und vier Meter breiter Mittelbahnsteig sowie ein zweites Gleis gebaut. Högl appellierte an die Kommunen und Landkreise, die Busverbindungen an die Haltestellen des Filzenexpress weiter zu optimieren, um die Bahn attraktiver zu gestalten.

Ausschreibung Linienstern Mühldorf

Die Bayerische Eisenbahngesellschaft (BEG) hat am 11.10.13 im Amtsblatt der Europäischen Union eine Vorinformation zur Ausschreibung des Linienstern Mühldorf gegeben. Demzufolge sollen hier Gebrauchtfahrzeuge zugelassen werden. Die BEG geht davon aus, dass aufgrund der spezifischen Fahrzeug- und Werkstattssituation und der nur 3- bzw. 8-jährigen Vertragslaufzeit (Beginn 2017) die Leistungen nur von der DB Regio AG bzw. der DB RegioNetz Verkehrs GmbH/Südostbayernbahn (SOB) durchgeführt werden können und beabsichtigt daher, mit der SOB Verhandlungen zu führen (<http://ted.europa.eu/udl?uri=TED:NOTICE:342218-2013:TEXT:DE:HTML&src=0>).

BEG: Neuer Chef

Die Bayerische Eisenbahngesellschaft (BEG) bekommt einen neuen Chef: Dr. Johann Niggel übernimmt die Geschäftsführung von Fritz Czeschka, der sich nach mehr als 13 Jahren an der Spitze der BEG zum 1. November in den Ruhestand verabschiedet (<http://beg.bahnland-bayern.de/presse/pressemitteilungen>, Pressemitteilung vom 28. Oktober 2013).

Baubeginn drittes Gleis Salzburg–Freilassing verzögert sich

Die DB Netz AG informierte am 9. Oktober die Stadt Freilassing und die betroffenen Eisenbahnverkehrsunternehmen darüber, dass sich der Baubeginn für den dreigleisigen Ausbau der Bahnlinie Salzburg–Freilassing weiter verzögert und eine Inbetriebnahme im Jahr 2015 nicht mehr möglich ist. Grund ist der Einspruch eines unterlegenen Bieters gegen das Ausschreibungsverfahren. Das Baurecht sowie eine Finanzierungsvereinbarung liegen vor. Ein Baubeginn kann jedoch erst erfolgen, wenn Rechtssicherheit bezüglich der Ausschreibung besteht und die Bauleistung rechtsgültig vergeben werden kann (http://www.deutschebahn.com/de/presse/pi_regional/4579502/by20131008.html?c2212428=2207936&start=0&itemsPerPage=20&x=1).

Bahn muss laut EuGH für Verspätung auch bei Unwetter zahlen

Der Europäische Gerichtshof (EuGH) in Luxemburg hat am 26. September in einem Urteil klargestellt, dass ein Eisenbahnunternehmen seine Fahrgäste auch dann bei erheblicher Verspätung entschädigen muss, wenn die Verspätung auf „höherer Gewalt“ beruht. Der EuGH unterscheidet jedoch zwischen Schadensersatz, bei dem eine Haftungsbefreiung aufgrund höherer Gewalt mög-

lich ist, und einer auf dem Fahrpreis basierenden Entschädigung. Damit müssen Bahnunternehmen Entschädigungen auch dann zahlen, wenn beispielsweise Unwetter oder Streiks Ursache für Verspätungen und Ausfälle sind. PRO BAHN begrüßt dieses Urteil ausdrücklich und fordert in einer Pressemitteilung den Bundesgesetzgeber auf, für klare rechtliche Regelungen im deutschen Recht zu sorgen, die alle Beförderer verpflichten, nach diesem Grundsatz zu verfahren (http://www.pro-bahn.de/presse/pm_bv_show.php?id=94).

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

DB stellt neue Werdenfelsbahn vor

Am 15. Oktober stellte die DB die „neue Werdenfelsbahn“ im Rahmen einer Premierenfahrt der Presse und Vertretern der Anliegergemeinden vor (http://www.deutschebahn.com/de/presse/pi_regional/4672616/by20131015.html).

Aus Fahrgastsicht natürlich sehr erfreulich ist die Taktverdichtung zwischen Weilheim und München mit ganztägigem Halbstundentakt ab dem 15. Dezember sowie die umsteigefreien Verbindungen zwischen München und Kochel. Insgesamt sollen die Zugleistungen um 62,5 % gesteigert werden. Wie das Studium des Fahrplans zeigt, wurden allerdings in Ohlstadt leider mehrere Zughalte gestrichen, so dass zeitweise nur ein Zweistundentakt besteht ...

Von den bestellten 37 Fahrzeugen vom Typ Talent 2 seien bis zum Fahrplanwechsel 27 verfügbar, deshalb müssten zu Beginn auch noch teilweise weiterhin Doppelstockzüge eingesetzt werden. Zuversichtlich ist man bei der DB im Bezug auf die Zulassung des Talent 2 für Österreich, so dass das derzeitige Umsteigen in Mittenwald bei Fahrten nach Österreich ab dem 15. Dezember nicht mehr nötig sein wird.

Renate Forkel (nach Presseberichten und dem Bericht eines Teilnehmers)

Ohlstadt und Peißenberg

Bahnhofsumbau mit und ohne Einvernehmen?

Über die Umbaupläne für den Bahnhof Ohlstadt und die Alternativvorschläge von PRO BAHN und der Gemeinde Ohlstadt hat die PRO BAHN Post bereits ausführlich berichtet. Mittlerweile hat im Zuge des Planfeststellungsverfahrens der vorgeschriebene Anhörungstermin stattgefunden. Dort wurden die Argumente – mehr oder weniger neutral von der Regierung von Oberbayern moderiert – nochmals ausgetauscht, nachdem der Vorhabensträger zuvor noch eine schriftliche Stellungnahme zu den jeweiligen Einwendungen abgegeben hatte.

Deutlich wurde dabei der formale Charakter des Verfahrens: Denn nicht die Fra-

ge der Kundenorientierung der geplanten Bahnanlage stand im Mittelpunkt, sondern allein die Rechtfertigung der vorgelegten Planung im Hinblick auf Einhaltung der betrieblichen und baulichen Regularien sowie auf Konformität zur Aufgabenstellung der Bayerischen Eisenbahngesellschaft (BEG). Gerade aber diese Aufgabenstellung – in der Stellungnahme zur Einwendung von PRO BAHN wurde sie sechs Mal zitiert – wird aber sogar gegenüber der betroffenen Gemeinde geheim gehalten. Ob das der vielfach politisch propagierten Transparenz dient, wenn Abkommen zwischen einem Ministerium mit der zu 100 Prozent in öffentlichen Besitz befindlichen DB Netz AG über die Verwendung öffentlicher Mittel den Steuerzahlern vorenthalten werden, darf bezweifelt werden.

Anders als bei den früheren Ortsterminen nahmen am Anhörungstermin Vertreter der DB teil, der Freistaat als eigentlicher Auftraggeber hielt sich dagegen fern und hat so eine Chance, seine durchaus lobenswerten Pläne und Absichten im Kontext mit dem Werdenfels-Takt den Bürgern vor Ort zu erklären, leider versäumt. Dabei ist die Stimmung grundsätzlich positiv: Gerade weil die Gemeinde das Bahnfahren fördern will, setzt sie sich so vehement für eine Nachbesserung der Planung ein.

Bemerkenswert erscheint hier ein Vergleich zu den Vorgängen in Peißenberg im Frühjahr 2012: Um die Pfaffenwinkelbahn zu beschleunigen, hatte die BEG aus sog. Pönalemitteln ca. 700000 Euro bereitgestellt, um mit einer erneuerten Signaltechnik gleichzeitiges Ein- und Ausfahren in den Kreuzungsbahnhof zu ermöglichen. Auch ein Bahnübergang, derzeit nur mit 10 km/h befahrbar, wäre geschlossen worden. Immerhin hätten damit fast 5 Minuten Fahrzeit eingespart werden können (in Ohlstadt nur 15 bis 30 Sekunden), ein wirksamer Beitrag zur Anschlusssicherung und Fahrplanstabilität. Doch die Bürgermeisterin ließ die Fristen verstreichen, ohne dass der Marktgemeinderat über den Vorgang informiert war (nachzulesen unter http://www.pro-bahn.de/weilheim/pfaffenwinkelbahn/st_georgen.htm). Das Angebot von PRO BAHN, einen runden Tisch mit den mehrheitlich willigen Ratsfraktionen einzuberufen, um den Umbau doch noch zu retten, wurde jedoch von BEG und DB Netz abgelehnt. Schnell legte man das Projekt Peißenberg wieder in die Schublade zurück ohne überhaupt eine Planfeststellung anzustreben.

In Ohlstadt dagegen ließ die BEG der Gemeinde über die DB Netz ausrichten, die vorgelegte Planung auch gegen Widerstände durchsetzen zu wollen. So wurde der Gemeinde der Bahnsteigzugang in ortsnaher Lage als neue Anlage nach dem Eisenbahnkreuzungsgesetz dargestellt, für die die Gemeinde als Veranlasser 120 Prozent (!) der Baukosten zu tragen hätte.

Die BEG verleiht mit der Streichung von 10 Zughaltnen in Ohlstadt ab Dezember ihrer Forderung Nachdruck, die Begründung „Fahrplanstabilität“ lässt sich aber kaum nachprüfen. Kein Wunder also, dass dies vor Ort als Strafmaßnahme gegen eine aufmüpfige Gemeinde empfunden wird, ähnlich wie schon 2002 in

Uffing und Huglfing. Wer sich am Ende im Planfeststellungsverfahren durchsetzen kann, hängt vom Urteil des Eisenbahn-Bundesamts ab, das aber sicher nur nach den o.g. formalen Gesichtspunkten vorgehen wird. Immerhin hat nun der Freistaat für einen runden Tisch mit der Gemeinde Gesprächsbereitschaft signalisiert; das lässt nun wieder auf eine einvernehmliche Lösung hoffen.

Norbert Moy

Salzburg am Inn?

Blick über die (Eisenbahn-) Grenzen

Schon nach wenigen Minuten zog der Direktor und Betriebsleiter der Salzburger Lokalbahn (SLB), Gunter Mackinger mit seinem Vortrag am 7. Oktober in Wasserburg die Zuhörer im voll besetzten Paulaner Saal in seinen Bann. Mit großer Vehemenz und österreichischem Charme erzählte der Kommerzienrat die Erfolgsgeschichte des Salzburger Verkehrsunternehmens, das in der Region ganz klar auf die Zukunft der Schiene setzt.

Investitionen in den Öffentlichen Verkehr machen Sinn und das Land Salzburg geht hier mit bestem Beispiel voran. 1978 sanken die Fahrgastzahlen der Strecke Salzburg-Lamprechtshausen ins Uferlose. Mit einer kontinuierlichen Verbesserung des Taktverkehrs und Investitionen in Millionenhöhe konnte man dieser Entwicklung entgegenwirken. „Der normale Fahrgast studiert keinen Fahrplan“, so Mackinger, er muss sich darauf verlassen können, dass der Zug immer zur selben Zeit fährt. Deshalb fahren die Züge auch am Samstag und Sonntag im 30-Minuten-Takt. Unter der Woche wird für die Pendler („mit Fahrgastabitur“) sogar ein 15-minütiger Takt angeboten. Die S-Bahn-Linie S1 der Salzburger Lokalbahn hat ein Einzugsgebiet von nur 25.000 Einwohnern. Trotzdem fahren hier über 13.000 Fahrgäste pro Tag, das sind 4,8 Mio Fahrgäste pro Jahr.

Doch die SLB will ihr Einzugsgebiet noch erweitern und baut ihr Schienennetz kontinuierlich aus. Die Stichstrecke der S1, die von Bürmoos nach Trimmelkamm führt, wird gerade um 3 Kilometer in das Oberzentrum Ostermiething verlängert und wird 2014 in Betrieb genommen. Ob diese Strecke einmal weiter ins deutsche Tittmoning führt, steht laut Mackinger noch in den Sternen, denn in Bayern gingen die Uhren bekanntlich anders. Und in Sachen Bahn leider entschieden langsamer als bei unseren österreichischen Nachbarn.

Mackinger schilderte hierzu ein weiteres Beispiel. Im Juni 2008 übernahm die SLB die Pinzgauer Lokalbahn, deren Strecke durch Hochwasser total zerstört wurde. Dadurch war von Mittersill bis Krimmel eine neue Trasse notwendig. Im Frühjahr 2009 begann der Neubau der 23 km langen Schmalspur-Strecke. Durch eine perfekte Planung und eine ausgeklügelte Baustellenlogistik – alles Material wurde über die Schiene transportiert – konnten pro Woche 1100 Meter Gleis

verlegt werden. Seit Oktober 2010 ist die Bahnstrecke komplett fertig und erfolgreich in Betrieb. Diese kurze Bauzeit war nur durch das gute Zusammenspiel aller Verantwortlichen möglich. Allen war klar, dass sie handeln mussten, denn der Radtourismus entlang der Salzach war komplett zusammen gebrochen – die eingesetzten Radbusse wurden von den Touristen nicht angenommen. Heute transportiert die Pinzgauer Lokalbahn etwa 30.000 Fahrräder und rund 900.000 Fahrgäste pro Jahr. Aber auch Güter werden wieder auf der Bahn befördert.

Kommerzienrat Mackinger ist überzeugt, dass eine Bahn eine nachhaltige Infrastruktur ist, die jede Region in Zukunft notwendig braucht. Eine bereits vorhandene Strecke ist dafür eine optimale Voraussetzung. Die Sorge, dass sich Bus und Bahn in Wasserburg Konkurrenz machen könnten, wenn die Wasserburger Altstadtbahn kommt, konnte Mackinger entkräften. Busse erfüllen eine andere Aufgabe als die Bahn, sie bringen die Fahrgäste zur Bahn – und sie bekommen diese erst durch die Bahn. „Wenn die Bahn voll ist, ist der Bus auch voll – das ist immer eine Win-Win-Situation“.

Claudia Rahlf

Zugtoiletten und ihre Türen

Irgendwie peinlich

Die Süddeutsche Zeitung hat letzgens eine Glosse dazu veröffentlicht, dass Toiletentüren in Zügen manchmal vom Benutzer nicht verriegelt werden, weil er den entsprechenden Schalter nicht als Bestandteil des Bedienungsablaufs erkennt: <http://sz.de/1.1799988>.

Die meisten Fahrgäste werden das Problem kennen – für alle Beteiligten irgendwie peinlich. Im ersten Moment wird bei vielen Beobachtern auch etwas Schadenfreude dabei sein – so ist der Mensch nun einmal.

Ernsthaft betrachtet hat man allerdings den Eindruck, dass die Leute, die heutzutage Zugtoiletten entwerfen, von Usability/Gebrauchstauglichkeit nur wenig Ahnung haben. Eigentlich sollte die Türmechanik so gestaltet sein, dass auch ohne groß zu überlegen und in alle Ecken (oder auf alle Wände) zu schauen, klar ist, was zu tun ist. Insbesondere ist dieses Fahrgastverwirrspiel ja auch in jeder Baureihe wieder etwas anders. Und daran ist nicht nur der Hersteller schuld – man darf da von Seiten des Auftraggebers Deutsche Bahn durchaus Vorgaben zur Vereinheitlichung erwarten. So wie es jetzt ist, ist es halt ein Quell für lustige Zeitungsglossen (siehe oben).

Man sollte bei der Problematik auch an ältere Menschen denken, die sowieso mit der Technik etwas Probleme haben, und eben in solchen Situationen schnell überfordert sind oder an Sehbehinderte. Das ist dann nicht mehr wirklich lustig,

sondern eine klare Verfehlung des Ziels Barrierefreiheit. Wenn wir Glück haben, werden wir alle mal 80 und können vielleicht auch dann noch Bahnfahren. Ob wir dann aber mit den Toilettentüren in den Zügen klarkommen, ist angesichts der Entwicklung wohl eher zu bezweifeln.

Wie gesagt: irgendwie peinlich – insbesondere aber für Bahnunternehmen und Hersteller.

Edmund Lauterbach

Landesversammlung 2013

Harter Wettbewerb im SPNV-Markt

„Einer der härtesten Wettbewerbe der Welt – Überleben im SPNV-Markt in Deutschland“ war der Titel des hörenswerten Gastvortrages von Dr. Bernd Rosenbusch (Regionalleiter Marketing DB Regio Bayern) auf der 24. Landesversammlung von PRO BAHN Bayern am 19. Oktober 2013. Die Härte des Wettbewerbes begründete Dr. Rosenbusch damit, dass es wegen der langen Vertragslaufzeiten nur wenige Möglichkeiten gebe, eine einmal verlorene Ausschreibung anderweitig zu kompensieren. In den meisten anderen Branchen gebe es nicht nur alle 12 Jahre, sondern immer wieder die Möglichkeit etwas zu verkaufen. Andererseits seien die Vertragslaufzeiten durch die Lebensdauern der Fahrzeuge begründet und sinnvoll.

Von den seit 1998 in Bayern durchgeführten 24 Vergabeverfahren habe DB Regio etwa die Hälfte gewonnen. Der schmerzlichste Verlust bisher sei das E-Netz Rosenheim gewesen. Derzeit bereitet sich DB Regio auf die bevorstehende Ausschreibung des Dieselnetz Allgäu vor, dessen Gewinn für DB Regio existentiell sei. In den nächsten drei Jahren würde entschieden, ob DB Regio im Jahr 2020 98 Mio. km oder nur 29. Mio. km fahren würde, was auch eine Entscheidung über die weitere Existenz von DB Regio sei.

Generell – nicht nur bei der DB – sei die Rendite nur sehr gering: Dies dürfte bei künftigen Ausschreibungen der Bayerischen Eisenbahngesellschaft (BEG) zu Problemen führen, da die Angebote der Betreiber künftig teurer würden.

Dr. Rosenbusch ging auch auf die Problematik der Kalkulation von Angeboten ein. Bei der Fahrzeugbeschaffung hätte DB Regio einen leichten Vorteil, bei der Instandhaltung jedoch höhere Kosten als die Konkurrenz. Letzteres sei zum Teil durch extreme Sicherheitsrichtlinien verursacht – als Beispiel wurde eine „Klebe- genehmigung“ für Aufkleber angeführt. Auch die Personalkosten seien teilweise höher, da die Konkurrenten den Branchentarifvertrag größtenteils nicht unterschrieben hätten. Nach dem Vortrag stand Dr. Rosenbusch noch für eine längere Diskussion zu Verfügung.

Die nach der Mittagspause anschließende eigentliche Landesversammlung begann mit einem Grußwort des stellvertretenden Bundesvorsitzenden Gerd Aschoff. Weiter ging es satirisch, aber durchaus ernsthaft: Der Landesvorsitzende Matthias Wiegner gab einen Ausblick auf die Landesversammlung 2015, auf der von der Abwicklung des Vereins berichtet wird. Gründe seien die immer zahlreicher werdenden Anliegen an PRO BAHN bei gleichzeitig schrumpfender Personaldecke, was zu einem Kollaps des Landesverbandes geführt hätte. Der „Ausblick“ endete mit einem dringenden Aufruf zur Mitarbeit, auch kleine Beiträge sind willkommen.

Im Bericht des Vorstandes wurde aus Oberbayern schwerpunktmäßig über die Aktivitäten zum Filzenexpress und im Werdenfelsgebiet berichtet und zum Tarif beim Meridian, wo erstmals PRO BAHN auf mögliche Probleme aufmerksam gemacht hatte. Eine schriftliche Zusammenfassung des Vorstandsberichtes gibt es unter http://www.pro-bahn.de/bayern/pdf/bericht_13.pdf.

In Schwaben – so der stellvertretende Vorsitzende Winfried Karg aus Augsburg – lag der Schwerpunkt der Aktivitäten beim Fuggerexpress, wo durch Unterschriftensammlungen und eine Petition Verbesserungen erreicht werden konnten. Die von Dr. Rosenbusch am Vormittag geäußerte Ansicht, dass man bei den Ausschreibungsverfahren inzwischen dazugelernt habe wurde von den Aktiven aus Schwaben nicht geteilt – schließlich wären ohne die Aktionen von PRO BAHN Schwaben die Fahrzeuge bei der nächsten Ausschreibung unverändert zugelassen worden. Weitere Aktivitäten in Schwaben waren die Medienarbeit zur Außerfernbahn, der PRO BAHN-Treff Schwaben mit seiner Vortragsreihe und vieles mehr.

Der stellvertretende Landesvorsitzende Lukas Iffländer aus Würzburg berichtete von den Aktivitäten im Großraum Nürnberg, z.B. wurde ein 33-seitiges Positionspapier mit Lösungsvorschlägen zu den Problemen beim Franken-Thüringen-Express erstellt (http://www.pro-bahn.de/bayern/presse_show_bayern.php?id=743). Weitere Arbeitsschwerpunkte sind die Bemühungen zur Reaktivierung der Sinntalbahn und die Öffentlichkeitsarbeit (z.B. http://www.pro-bahn.de/bayern/presse_show_bayern.php?id=747).

Die Kassenlage wurde vom Schatzmeister Siegfried Weber als zufriedenstellend dargestellt und der Vorstand wurde auf Empfehlung der Kassenprüfer von der Versammlung entlastet.

Turnusgemäß stand in diesem Jahr wieder die Wahl der Delegierten für den Bundesverbandstag auf der Tagesordnung. Als Delegierte wurden gewählt: Winfried Karg (Aichach), Lukas Iffländer (Würzburg), Norbert Moy (Weilheim), Matthias Wiegner (Weilheim), Renate Forkel (Weilheim), Errol Yazgac (Augsburg), Andreas Frank (München), Jörg Bruchertseifer (Augsburg), Siegfried Weber (Bad Birnbach), Jutta Weber (Bad Birnbach) und Edmund Lauterbach (Unterschleiß-

heim). Ersatzdelegierte wurden Christian Moritz (Wangen), Ursula Lohrman (Bad Endorf) und Andreas Barth (München).

Zum Abschluss berichtete unter anderem Ernst Egelkraut über den Kauf und die Renovierung des Bahnhofs Oberkotzau und Jörg Schäfer über die Bemühungen zur Reaktivierung der Bahnstrecke Dombühl–Dinkelsbühl.

Renate Forkel

Neues zum Fahrplanwechsel bei der BOB

Zwischen Meridian und Werdenfelsbahn gehen die Änderungen zum Fahrplanwechsel bei der Bayerischen Oberlandbahn (BOB) medial fast unter. Doch auch hier startet zum Fahrplanwechsel ein neuer Verkehrsvertrag mit dem Freistaat Bayern. Auf der jüngsten Sitzung des Fahrgastbeirats stellte der neue Geschäftsführer Kai Müller-Eberstein die Neuerungen vor: Im Wesentlichen wird der bestehende Fahrplan weiter bedarfsgerecht verdichtet, sodass in den Stoßzeiten halbstündliche Verbindungen angeboten werden können. Vor allem der Tegernseer Streckenast profitiert von den neuen Verbindungen, gerade auch zu den Tagesrandzeiten.

Die zusätzlichen Verbindungen benötigen auch neue Züge, die die BOB in Form von 9 gebrauchten Diesel-Talentzügen beschafft. Den Ersten der mit neuer Inneneinrichtung und Außenanstrich runderneuten Züge konnten die Mitglieder des Fahrgastbeirats bereits besichtigen. Zum Fahrplanwechsel werden sechs Züge im Einsatz stehen, die restlichen Züge ein Jahr später. Positiv fällt vor allem der für heutige Verhältnisse großzügige Sitzteiler auf, der die Fensterteilung berücksichtigt.

Einziger Wermutstropfen beim Fahrplan ist der Umsteigezwang in Holzkirchen bei einigen Zügen am späten Abend. Die BOB will aber die Entwicklung beobachten und ggf. nachsteuern. Eine halbstündliche Anbindung von Fischhausen-Neuhaus für den starken Ausflugsverkehr Richtung Spitzing scheitert derzeit an der ungenügenden Infrastruktur. Der Fahrgastbeirat wird hier bei der Politik nachfassen. Auf alle Fälle lohnt sich aber ein Blick in den Fahrplan ab 15. Dezember.

Norbert Moy

Mitglied werden bei PRO BAHN

Nur noch 25 Prozent Mitgliedsbeitrag für 2013

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

Termine anderer Veranstalter

PRO BAHN-Termine und allgemeine Hinweise siehe nächste Seite

- Bis 03.11. verlängert, jeweils Di–So, 10–17 Uhr; Garmisch-Partenkirchen, Werdenfels-Museum, Ludwigsstr. 47; **Ausstellung** „Bitte einsteigen. 100 Jahre Außerfernbahn“. Info: <http://www.ausserfernbahn.info/veranstaltungen/sonderausstellungen/>
- Mo. 04.11. 18:30 Uhr; Bad Reichenhall, „Avalon-Hotel“ Bahnhofsplatz 14; **Monatstreffen** Verkehrsforum Berchtesgadener Land; Info: M. Behringer (08654/50804, info@verkehrsforum-bgl.de) und <http://www.verkehrsforum-bgl.de/aktuell.html>)
- Fr. 08.11. 16 Uhr (Termin wegen Feiertag um eine Woche verschoben); Salzburg, „Stieglbräu“, Hotel Imlauer, Rainerstraße 12-14; **Salzburger Verkehrsplattform**, Info: 00 43/664/411 8223, <http://www.salzburger-verkehrsplattform.org> unter „Treffen“
- Do. 14.11. 18:30 Uhr; München, Deutsches Museum, Verkehrszentrum, Am Bavariapark 5, Auditorium in Halle III; **Vortrag** (Vortragsreihe des Instituts für Verkehrswesen der TU München in Kooperation mit dem Verkehrszentrum des Deutschen Museums): Dr. Markus Haller, Bereichsleiter MVV Consulting, MVV GmbH „ÖV und Nahmobilität – neue Wege gehen“ Info: <http://www.deutsches-museum.de/verkehrszentrum/information/vortraege/vortraege-2013/>
- Mi. 20.11. bis So. 24.11.; Horb am Neckar, Feuerwehrhaus; **31. Horber Schienen-Tage**; Info: <http://horber.schienen-tage.de>.
- Mo. 25.11. 18:00 Uhr; München, TU München, Vorhoelzer Forum, 5. Stock, Arcisstr. 21; **Vortrag** in der Reihe „Der öffentliche Verkehr – Katalysator für die Stadtentwicklung“: Tobias Häberle, Stadtplanungsamt Augsburg „Wie der ÖPNV Stadtentwicklung bewegen kann – Innenentwicklung in Augsburg und ÖPNV-Offensive“ Veranstalter: Münchner Verkehrsgesellschaft u. Lehrstuhl für Raumentwicklung, TU München; Info: dross@tum.de <http://www.re.ar.tum.de/index.php?id=46>
- Bis 29.11. jeweils Mo–Do 8–18 Uhr, Fr 8–13.30 Uhr; Hauptstaatsarchiv in München, Schönfeldstr. 5, 1. OG; **Ausstellung** „Die Mittenwaldbahn“. Info: <http://www.gda.bayern.de/veranstaltungen/mittenwaldbahn>, Tel. 089/28638-2485
- Mo. 02.12. 18:30 Uhr; Bad Reichenhall, „Avalon-Hotel“ Bahnhofsplatz 14; **Monatstreffen** des Verkehrsforums Berchtesgadener Land; Info: Siehe Termin am 04.11.
- Fr. 06.12. 16 Uhr; Salzburg, „Stieglbräu“, Hotel Imlauer, Rainerstraße 12-14; **Salzburger Verkehrsplattform**; Info: Siehe Termin am 08.11.
- Das Treffen der Salzburger Verkehrsplattform wird im November um eine Woche verschoben.

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. 02.11., 09.11., 16.11., 23.11., und 30.11., 12 Uhr; Wasserburg, „Schranne“, **Stammtisch** der PRO BAHN Ortsgruppe Wasserburg Info: Rainer Kurzmeier (rainer@blumen-kurzmeier.de), Bernd Meerstein (bernd@meerstein.de)

Mi. 06.11. 19 Uhr; Geschäftsstelle; **Aktiventreffen**

Fr. 08.11. 19 Uhr; Geschäftsstelle; **Stadt- und Kreisgruppe München**

Do. 14.11. 19 Uhr; Rosenheim, „Mail-Keller“, Schmettererstr. 20; **Stammtisch der Stadt- und Kreisgruppe Rosenheim**; Info: Wolfgang Günther (080 62/4027), Günther Polz (080 63/7928)

Sa. 16.11. 11 Uhr; München, Hofbräuhaus am Platzl, Münchener Zimmer; **Mitgliederversammlung** von PRO BAHN Oberbayern; Info: Siehe S. 2 und http://www.pro-bahn.de/bayern/index_termin.htm.

Mi. 27.11. ab 19:30 Uhr; München; Gaststätte Zwinger-eck; **Stammtisch**

Do. 28.11. 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. 04.12. 19 Uhr; Geschäftsstelle; **Aktiventreffen**

Mi. 04.12. 19:30 Uhr; Augsburg, Zeughaus, Zeugplatz 4; **PRO BAHN-Treff Schwaben**; P. Westenberger, DB AG, „Lärmschutz bei der DB“; Info: joerg.lange@pro-bahn.de, 082 51/53 887 und http://www.pro-bahn.de/bayern/index_termin.htm

Fr. 06.12. 19 Uhr; Geschäftsstelle; **Stadt- und Kreisgruppe München**

• **Das Treffen der Stadt- und Kreisgruppe München wird im November um eine Woche verschoben.**

• **Das zweite Aktiventreffen im November entfällt.**

Termine anderer Veranstalter siehe vorherige Seite

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.
