

PRO BAHN *Post*

Rundbrief von PRO BAHN Oberbayern

Februar 2015



Die S-Bahn ist das Rückgrat des Verkehrs außerhalb der Stadt München. Mit der Elektrifizierung der Strecke nach Altomünster kam ein weiterer Ast zum Münchner S-Bahn-Netz hinzu. (Bild: E. Lauterbach)

- Kurznachrichten – Seite 2
- Persönliche Nachbetrachtung: Mein S-Bahn-Jahr 2014 – Seite 3
- Straßenbahn Ulm: Überlebenstaktik im SPNV – Seite 5
- Bus Linie 100: Abenteuerlinie – Seite 9

Kurznachrichten

BEG-Beirat fordert Absicherung der Regionalisierungsmittel

Auf Initiative von PRO BAHN hat der Beirat der Bayerischen Eisenbahngesellschaft (BEG) die bayerischen Abgeordneten im Bundestag dazu aufgefordert, sich dafür einzusetzen, dass die Finanzierung des Öffentlichen Nahverkehrs auch weiterhin durch die Regionalisierungsmittel abgesichert wird (<http://beg.bahnland-bayern.de/presse>, Meldung vom 14.1.2015). Diese Gelder des Bundes sollten, wie bereits von den Länderverkehrsministern und anderen Institutionen gefordert, auf jährlich 8,5 Mrd. Euro erhöht und mit einer 2,8-prozentigen Steigerungsrate dynamisiert werden. Voraussichtlich wird das Bundesfinanzministerium die Zuweisung der Regionalisierungsmittel auch für 2015 um 1,5 Prozent erhöhen, wie es danach weitergeht „bleibt weiteren Verhandlungen vorbehalten“.

Mit Alex in die europäische Kulturhauptstadt 2015

Das tschechische Plzeň/Pilsen ist europäische Kulturhauptstadt 2015. Aus diesem Anlass hat die Länderbahn einen „Zug zur Kultur“ mit Kulturprogramm während der Fahrt eingerichtet (<http://www.alex.info/de/freizeit-und-tipsps/Zug-zur-Kultur/>). Nach der Ankunft besteht die Teilnahmemöglichkeit an einer deutschsprachigen Stadtführung (2 Euro). Aber auch mit allen anderen Zügen kann man natürlich nach Pilsen fahren. Für Tagestouren nach Pilsen bietet sich das Bayern-Böhmen-Ticket (<http://bahnland-bayern.de/tickets/regionale-tickets/bayern-boehmen-ticket>) an, das ähnliche Nutzungsbedingungen wie das Bayern-Ticket hat (ohne ICE/IC/EC, Anerkennung in vielen Verkehrsverbänden auch in Bus/Tram/U-Bahn, werktags erst ab 9 Uhr gültig).

Bus statt Tram auf Linie 28

Wegen der Probleme mit einer Schweißnaht bei den Trambahnen vom Typ Variobahn werden seit dem 7. Januar montags bis freitags auf der Verstärkerlinie 28 zwischen Scheidplatz und Karlsplatz Busse statt Tramzüge eingesetzt (<http://www.mvg-mobil.de/betriebsaenderungen/2015-01-07-tram28-sev.html>). Auch wenn mit der Reparatur der Züge umgehend begonnen wurde dauert es dem Münchner Merkur zufolge voraussichtlich noch bis Mitte Februar, bis alle 13 Züge wieder zu Verfügung stehen. Es gibt jedoch auch eine erfreuliche Meldung zur Münchner Trambahn: Seit Anfang Januar sind alle acht Straßenbahnen vom Typ Avenio im Einsatz (<http://www.newstix.de/?session=&site=actual&startentry=0&entmsg=true&mid=27256>).

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.

Persönliche Nachbetrachtung

Mein S-Bahn-Jahr 2014

Der Großraum München hat immer noch ein gutes öffentliches Verkehrssystem. Das gilt auch für die S-Bahn als Rückgrat des Verkehrs außerhalb der Stadt München. Selbst mit allen Störungen, Verspätungen und Zugausfällen ist das Angebot oft besser als in anderen Ballungsräumen. Auch wenn die Ausstattung der Bahnhöfe und die Qualität der Fahrgastinformation häufig kritisiert werden, zeigen viele Beispiele, dass woanders noch mehr Grund zur Kritik besteht. Gefüttert durch das Wachstum der gesamten Region sind die Fahrgastzahlen der S-Bahn daher auch unverändert hoch.

Leider ist das alles weniger ein positives Qualitätsmerkmal der S-Bahn München, sondern eher ein vernichtendes Urteil über den Öffentlichen Verkehr in einigen anderen Gegenden. Dazu kommt, dass, selbst wenn man die ganz anders strukturierten S-Bahn-Verkehre in Hamburg und Berlin ausnimmt, Regionen wie Rhein-Neckar, Hannover oder Bremen in der Angebotsqualität aufholen, und beispielsweise Stuttgart nur wegen der unsäglichen S21-Baustelle ähnlich schlecht abschneidet wie München. Gerade das erwähnte Wachstum der Region München führt deutlich vor Augen, dass die S-Bahn mit dieser Dynamik nicht Schritt hält. Leider findet das Verkehrswachstum inzwischen wieder vermehrt auf der Straße statt - so stellen wir uns das eigentlich nicht vor.

Aus Fahrgastsicht sind die Dinge ziemlich einfach: Der Kunde bezahlt bei der S-Bahn München für eine Leistung, die er übers Jahr betrachtet auch 2014 nicht bekommen hat. Allein diese Tatsache zeigt, dass die recht kräftige Fahrpreiserhöhung vom Dezember in die falsche Richtung führt, und dass die Weigerung, kleinere und größere Klippen an den MVV-Tarifgrenzen abzubauen, allein dem Egoismus der Verkehrsunternehmen entspringt. Kundenorientierung wird hierbei noch nicht einmal vorgeschoben – sie findet schlicht nicht statt.

Was unterschied das S-Bahn-Jahr 2014 nun von den Vorjahren? Negative Höhepunkte waren ein durch einen Bagger verursachter Unfall in Olching und die wochenlange Sperre der S1, weil ein LKW eine Brücke in Moosach rammte. Die Ersatzverkehre liefen meist ganz gut, aber die Fahrgastinformation war wohl auch durch mangelnde Zusammenarbeit der Verantwortlichen bei DB, BEG, MVV und Alex zum Teil so verwirrend, dass PRO BAHN dazu eigene Informationen veröffentlichte.

Die alljährliche Stammstreckensperre fiel in diesem Jahr nicht so drastisch aus, und war nur dem Umbau der Station Donnersbergerbrücke geschuldet. Dass wir dort bis Dezember auf die Inbetriebnahme der Aufzüge warten mussten, verärgert die Fahrgäste angesichts der von ihnen getragenen Lasten der Sperrungen dann doch etwas. Mit der Elektrifizierung nach Altomünster kam im Grunde ein

neuer S-Bahn-Ast hinzu, was für die Anwohner über einen langen Zeitraum mit den Widrigkeiten des Schienenersatzverkehrs verbunden war.

So weit so gut? Leider nein. Die geringere Dauer der Stammstreckensperrung hat die DB anscheinend dazu motiviert, andere Gründe zu suchen, um S-Bahn-Züge nicht über die Stammstrecke fahren zu lassen. Zum einem wurde die Tendenz der Vorjahre fortgesetzt, annähernd täglich Zwischenzüge des 10-Minuten-Takts ausfallen zu lassen. Zum anderen wurden die Notprogramme während und nach Störungen offensichtlich ausgeweitet.

Letzteres merkt man besonders gut, wenn man nicht an einer zu Stoßzeiten durch den 10-Minuten-Takt trotz der Zugausfälle bevorteilten Linie wohnt. Und am schönsten zeigen sich die Effekte entlang der Linie S1, die schon ohne Störungen wegen des Mischbetriebs und der hohen Fahrgastzahlen sehr anfällig ist. Insbesondere zwei Arten von Notprogrammen wurden hier 2014 sowohl von der Anzahl als auch von der Dauer her ausgeweitet: „Wenden in Moosach“ und „ohne Halt zwischen Moosach und Hauptbahnhof“.

Klar, gerade bei der S1 kann man sowohl Moosach als auch Feldmoching mit der U-Bahn erreichen. Aber was nützt das, wenn man in Laim oder Hirschgarten zusteigen will? Der Zeitverlust beträgt selbst bei (oft nicht vorhandener) guter Information über 20 Minuten. Bei „Wenden in Moosach“ gilt das sogar für alle Stammstreckenstationen. Kommt man von außen und will am Hauptbahnhof in einen Fernzug umsteigen, ist durch ein solches Notprogramm schnell der ganze Tag verdorben.

Ohne Zweifel gibt es Fälle, in denen man in Moosach wenden muss, oder in denen ein Anfahren der Stationen zwischen Laim und Hackerbrücke nicht möglich ist. Aber außerhalb der Hauptverkehrszeit die S1 für mehrere Stunden von fast der gesamten Stammstrecke auszuschließen, dafür gibt es in fast allen Fällen kein Argument, das diesen Umgang mit zahlenden Kunden begründen könnte. Die einzigen Argumente dafür sind DB-intern: einfachere Fahrzeug- und Personaldisposition, günstiger Einfluss auf die Pünktlichkeitsstatistik, Wiederherstellung des Normalfahrplans, ohne dass man mehr Reserven vorhalten muss.

Zusammengefasst ergibt sich ein spürbarer Effekt für die S1: Durch das Notprogramm „Wenden der S1 in Moosach“ und der deutlichen Ausdehnung des Notprogramms „ohne Halt zwischen Moosach und Hauptbahnhof“ hat sich die Angebotsqualität auf der S1 noch einmal verschlechtert. Die Schädigung der Fahrgäste durch die Notprogramme ist spätestens seit 2014 größer als die direkten Einflüsse der eigentlichen Störungen. Für andere Linien mag der Effekt nicht ganz so groß sein, da man beispielsweise, wenn eine S6 aus Tutzing in Pasing endet, meistens mit weniger Zeitverlust zu anderen Stammstreckenstationen weiterkommt. Insgesamt dürfte aber die am Beispiel der S1 geschilderte negative Tendenz im gesamten S-Bahn-Netz spürbar sein.

Besser geworden ist allerdings die Pünktlichkeitsstatistik der Münchner S-Bahn. Wenn Züge ausfallen, wenn Züge vorzeitig enden oder an Stationen vorbeifahren, hat das keinen Einfluss auf die Statistik. Züge, die durch vorzeitigem Wenden ihre Rückfahrt mit weniger Verspätung starten, oder durch Auslassen von Stationen Verspätung einholen, beeinflussen die Pünktlichkeitsstatistik hingegen positiv. Die von der DB geführte Statistik ist durch die zahlreichen Zug- und Haltausfälle als Aussage zur Angebotsqualität völlig unbrauchbar geworden. Fazit: Alles gut bei der Münchner S Bahn – leider nur für die DB, nicht aber für die Fahrgäste.

Nachtrag: Im neuen Jahr wurde die S1 bis Mitte Januar an sechs von zehn Werktagen von der Stammstrecke genommen. Am Dreikönigstag verkehrte sie fast den ganzen Tag ohne Halt von Moosach zum Hauptbahnhof. Bezieht man diese Fakten in die Betrachtung des Vorjahres mit ein, drängt sich der Schluss auf, dass wir es mit einem progressiven Verfall des Münchner S-Bahn-System zu tun haben. Politik und BEG schauen zu.

Weitere Informationen:

PRO BAHN informiert zur Streckensperrung der S1 (5.9.2014): <http://www.pro-bahn.de/oberbayern/presse/20140905.html>

S-Bahn München, quo vadis? (22.4.2014): <http://www.myway.de/e.lauterbach/publik/us/sqv.html>, <http://www.pro-bahn.de/oberbayern/pbp/pbp201405.pdf>

Edmund Lauterbach

Straßenbahn in Ulm

Überlebenstaktik im SPNV

Die Abschlussexkursion der 32. Horber Schienen-Tage führte unter anderem zur Straßenbahn in Ulm. Eine große Teilnehmergruppe bereiste die Linie 1 und damit im bestehenden Zustand das gesamte „Netz“, besichtigte den Betriebshof und hörte einen aufschlussreichen Kurzvortrag. Zu danken ist in diesem Zusammenhang Herrn Ingo Wortmann, dem Vorstand des Verkehrsbereichs und den Ulmer Stadtwerken für die Durchführung der Sonderfahrt und die umfassenden Informationen. Ingo Wortmann ist, nebenbei angemerkt, auch angestammter PRO BAHN-Aktivist.

Die Lage in Ulm steht beispielhaft für die Entwicklung des Straßenbahnverkehrs in deutschen Städten der Nachkriegszeit, weil man an ihr die grundsätzliche Problematik besonders gut erkennen kann. Vielfach existierten engmaschige, kleinstädtische Netze, die von kleinen Einheiten befahren wurden. Üblich waren Zweiaxler mit Beiwagen, mit viel Personalaufwand besetzt durch Pendelschaffner. Ob ein Betrieb den Übergang in die veränderte Zeit schaffte, hing neben dem

politischen Willen weitgehend davon ab, ob es gelang, die Netzanlage innen zu straffen, zugleich nach außen in die schnell wachsenden neuen Vorstädte hinaus zu strecken und zu erweitern und den Fuhrpark zu modernisieren.



Im Betriebshof stehen auch historische Busse und Straßenbahnen, von denen einige für Sonderfahrten gemietet werden können (Bilder: M. Wiegner).

Aus jener Zeit sind uns die klassischen Fahrzeuge vor allem der DUEWAG bekannt, Großraum und später Gelenktriebwagen mit deutlich gesteigertem Fassungsvermögen. Erschwerend wirkte ein allgemein ÖV-feindliches Klima, weil in der Zeit des „Wirtschaftswunders“ das eigene Auto ein wesentliches Wohlstandsmerkmal war und Städte gern „autogerecht“ geplant wurden. Man wollte die lästigen Schienen loswerden und das Geld lieber in den Straßenbau stecken. Zusätzlich wurde die Tram immer mehr durch das wachsende PKW-Aufkommen behindert und ausgebremst und dadurch zunehmend unattraktiv.

Ulm setzte nach schweren Zerstörungen im Krieg zwei Linien schnell wieder in Betrieb, aber gemäß dem Zeitgeist war die amtliche Absicht mehr und mehr, nicht weiter zu investieren, sondern den Verkehr nur solange aufrechtzuerhalten, bis größere Investitionen nötig wurden. Diesem Vorgehen fiel 1964 die Linie 4 zum Opfer. Von jetzt an besaß die Stadt nur noch eine einzige Strecke, was den gesamten Betrieb natürlich stark bedrohte. Trotzdem ließ sich dieser Zustand über mehr als 50 Jahre bewahren.

Dies ist dem Geschick der Betriebsleitung zu verdanken, aber auch dem Einsatz der Bürger. Der Stadtteil Söflingen im Westen hatte seinerzeit die Eingemeindung nach Ulm 1905 nur unter der ausdrücklichen Bedingung gebilligt, man bekomme einen dauerhaften Anschluss an die Straßenbahn – Betonung auf „dauerhaft“. Deshalb entstand dort eine Stimmung, in der wohl Stadträte, die eine Einstellung des Betriebes beschlossen hätten, „an der Gerichtslinde aufgehängt worden wären“.

Dazu kam bei der Betriebsleitung eine Politik, wichtige Investitionen über die Zeit zu verteilen, also Streckenerneuerungen und Fahrzeugbeschaffungen nicht in gemeinsamen Aktionen zu betreiben. Und man behalf sich mit gebrauchtem Material, etwa insgesamt 14 GT4 aus Stuttgart und auch drei aus Reutlingen – dort hatte die Stadt den Übergang in die neuen Verhältnisse nicht geschafft. Einen Schleifwagen hat man aus zwei gebrauchten Freiburger DUEWAG-Achtachsern gebastelt. Mit dieser Vorgangsweise hatte man zu jeder Zeit Material, das noch zu schade zum Wegwerfen war, und damit einen Grund, den Betrieb weiterzuführen.

Den Versuch eines Neuaufbruchs brachte ein Projekt von 1993 mit einem Fünf-Linien-Konzept, das stufenweise gebaut werden und erstmals seit dem Krieg wieder nach Neu-Ulm übergreifen sollte. Es hatte den Vorteil, auch die neuen Vorstädte zu erschließen. Die Bezeichnung klingt allerdings ehrgeiziger, als das Vorhaben wirklich war. Tatsächlich hätte die Linie 3 nur kurze zusätzliche Außenäste der Linie 5 gebracht, Linie 4 wäre ein Verstärker auf einem Teilstück davon geworden. Mit dem Anteil rechts der Donau hätte es insgesamt drei echte Durchmesserachsen geben sollen, davon der wohl größere Teil der Gleislänge in der viel weiter verstreut angelegten bayerischen Nachbarstadt. Eine ebenfalls vorgesehene Umspurung auf 1435 mm hätte lediglich die Vergrößerung des Fahrzeugprofils bewirkt. Übergänge von Stadtbahnwagen auf DB-Gleise und damit ein zusätzlicher Nutzen waren im Konzept nicht enthalten.

Dieser Plan wurde in einer Volksabstimmung 1999 sehr knapp abgelehnt. Bezeichnend dabei war, dass die Bevölkerung gerade jener ländlichen Stadtteile mit Mehrheit den Ausbau verschmähte, die keinen Anschluss bekommen hätten. Die Meinung in der Stadt ging dahin, dass es wohl nicht angehen könne, dass man diesen Vierteln jede Kultur- oder Sporteinrichtung sofort bezahlt, aber von dort kein guter Wille zurückkommt.

Mit den nicht abgerufenen Landesmitteln wurde dann in Heilbronn eine Stadtbahn angelegt und Herr Wortmann pflegt bei geeigneten Gelegenheiten die Bürger freundlich darauf hinzuweisen, dass seine Stadt damit einer anderen ein schönes Verkehrsprojekt geschenkt hat. Man sei in Ulm daraufhin sehr nachdenklich geworden, erfuhren wir.

Dementsprechend war die erste echte Erweiterung des Netzes kein Teil dieses Planes, sondern verläuft seit 2009 nach Osten in den Stadtteil Böfingen oben auf dem Berg, durchgehend auf Stadtbahn-Standard mit eigenem Bahnkörper und Rasengleis. Damit begann eine Taktik, die Salami sozusagen scheinbar wieder anzukleben und wesentliche Teile des abgelehnten Projektes hintenherum doch zu verwirklichen. Die Stadt Neu-Ulm ist nicht mehr beteiligt; die unterschiedliche SPNV-Politik in Baden-Württemberg und Bayern ist uns ja weidlich bekannt.

Zusammen mit der alten Achse nach Söflingen erreicht die Strecke nun auch den Umgriff in die Außenbezirke, den eine zeitgemäße Straßenbahn nun einmal braucht. Als damit ihr Fortbestand unstrittig geworden war, beschafften die Stadtwerke eine vollständig neue Fahrzeugflotte, zehn Triebwagen der Marke Combino, die zusätzlich zur Betriebsnummer Namen wichtiger Persönlichkeiten mit Herkunft aus oder bedeutendem Wirken in Ulm tragen. Die Streckenlänge ist durch den Neubau mit einem Schlag von 5,3 auf 10 km angewachsen.



Combino vor dem Ulmer Hauptbahnhof (Bild: M. Wiegner).

Zwölf weitere Fahrzeuge sind vorgesehen, denn in Planung ist jetzt eine kreuzende Linie 2, die im Norden die „Wissenschaftsstadt“ erschließen soll und nach Südwesten zum Schulzentrum Kuhberg eine verlängerte Reaktivierung wird. Damit sind auf der nördlichen Donauseite die wesentlichen Anteile des 5-Linien-Konzeptes dann doch verwirklicht. Zwar weiterhin auf Meterspur, aber auch auf diesem Maß läßt sich ein leistungsfähiger Verkehr abwickeln, wie man vielfach beobachten kann. Auch ein Teil des früheren O-Bus-Systems ist mit dem Streckenabschnitt zum Eselsberg sozusagen wiedererweckt.

Die Netzlänge wird dadurch nochmals nahezu verdoppelt. Damit sollte Ulm den Sprung in die Straßenbahn-Neuzeit geschafft und dauerhaft gesichert haben.

Quellen:

Vortrag von Ingo Wortmann am 23.11.2014

Daniel Riechers: *100 Jahre Straßenbahn Ulm/Neu-Ulm*, Süddeutsche Verlagsgesellschaft Ulm, 1997

Michael Werner

Bus Linie 100

Abenteuerlinie

Offiziell heißt sie „Museenlinie“. Sie könnte aber auch „Adventure Line“ oder „Ligne Surprise“ heißen, am besten würde wohl „Verdruss-Bus“ passen. Die Rede ist von der Linie 100 in München.

Ich nutze die Linie fast täglich vom Hauptbahnhof Nord zu den Pinakotheken und zurück ab Maxvorstadt/Sammlung Brandhorst. Während die Hinfahrt meist – abgesehen von der nicht gerade hohen Pünktlichkeit – gut funktioniert, ist die Rückfahrt ein ständiges Ärgernis. Grund ist die unberechenbare Reisedauer, denn der Bus kommt nach dem Zufallsprinzip und die Fahrtdauer ist nicht vorhersehbar: Der Hauptgrund hierfür ist „erhöhtes Verkehrsaufkommen“, d.h. Staus in der abendlichen Hauptverkehrszeit. Die Staus werden vor allem durch undisziplinierte Autofahrer hervorgerufen, die auf der Straße halten oder in Kreuzungen einfahren, ohne dass sie eine Chance hätten, den Kreuzungsbereich während der Ampelphase wieder zu verlassen (siehe auch PRO BAHN Post Nr. 291 vom Juni 2011). Obwohl in der Luisenstraße erfreulicherweise zwei Haltestellen neu errichtet wurden, hat dann der Bus natürlich keine Chance, den Fahrplan einzuhalten. So kann es durchaus vorkommen, dass man vom Erreichen der Haltestelle am Brandhorst-Museum zum Hauptbahnhof 30 Minuten braucht; das ist deutlich mehr, als man zu Fuß brauchen würde. Ärgerlich ist in dem Zusammenhang aber, dass auch die Echtzeitanzeigen an den Haltestellen – sofern vorhanden – keine verlässliche Hilfe sind.

Es gibt aber auch hausgemachte Probleme, an denen der überbordende Individualverkehr unschuldig ist. Wenn etwa während einer Veranstaltung am Königsplatz die normale Fahrtroute geändert wird, entwickeln viele Busfahrer eine eigentümliche Kreativität, ihre eigene Fahrtroute zu erfinden. Da werden einfach ein paar Ersatzhaltestellen weggelassen und spontan eine kleine Stadtrundfahrt eingelegt. Es sieht nicht so aus, als wären die Busfahrer auf den genauen Verlauf der geänderten Route ausreichend hingewiesen worden. Wenn man Glück hat, sucht der Fahrer wenigstens bei einem ortskundigen Fahrgast Rat.

Es kam auch schon vor, dass der Bus nach dem Überqueren der Marsstraße in die Dachauer Straße eingefahren ist, in der es nur für Trambahnen ein Durchkommen gibt. Also wurde ein Fahrgast als Lotse ausgesucht und es wurde rückwärts aus der Straße herausgefahren, um dann auf einem erlaubten Weg zur Endhaltestelle zu kommen.

Aber auch im Regelbetrieb erlebt man immer wieder Neues: Anfang Januar fuhr ein Busfahrer an drei aufeinander folgenden Haltestellen durch, weil sein Navigationsgerät nicht funktionierte und er somit anscheinend völlig desorientiert war. Nach Protesten aussteigewilliger Fahrgäste hielt er dann „etwas später“,

und die an der Haltestelle Wartenden mussten einen Sprint einlegen. Schließlich wurde – wegen Ignorierens einer Ampel – beinahe noch eine Trambahn gerammt, aber letztlich sind wir doch noch gesund am Bahnhof angekommen.

Apropos Bahnhof: dort fährt der Bus in der Arnulfstraße eine Kehrschleife über die Trambahngleise zur gemeinsamen Haltestelle Hauptbahnhof Nord der Linien 58 und 100. Fast jede Woche kommt es vor, dass die Haltestelle von Autos oder Privatbussen aus dem In- und Ausland zumindest teilweise zugestellt ist, so dass der Bus beim Wenden behindert wird. Besonders ärgerlich ist es, wenn ein Busfahrer der Linie 58 (also ein Kollege!) so weit hinten hält, dass der Wendekreis des Busses der Linie 100 für die 180 Grad-Kurve nicht ausreicht. Dann bleibt der 100er Bus auf den Schienen stehen, und die Trambahn ist ebenfalls blockiert. Dann hilft es auch nichts, dass eine neue Ampel installiert wurde, um dem Bus in Bezug auf den Verkehr aus Richtung Paul-Heyse-Unterführung Vorrang zu gewähren.

Mails mit Nachfragen oder der Bitte um Abhilfe werden nicht oder erst spät beantwortet und haben zudem nur begrenzte Wirkung. Zwar wurde die Bitte aus dem Jahr 2013, in den Wartehäuschen auf die veränderte Route bzw. die Nichtbedienung von bestimmten Haltestellen während der Königsplatzveranstaltungen anzubringen, positiv beantwortet, aber passiert ist nichts: im Jahr 2014 gab es wieder keine Hinweise.

So bietet die Linie 100 fast täglich etwas Neues. Vielleicht ist das ja alles nur ein Marketing-Gag, um den Touristen ein bisschen Nervenkitzel und Überraschung zu bieten. Ich fürchte aber, dass diese das gar nicht mitbekommen und nur die regelmäßigen Nutzer darunter leiden müssen.

Matthias Wiegner

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 (ab 2015 13,20 Euro) auf das Konto 37 20 730, Sparda Bank München, BLZ 700 905 00 (IBAN DE83 70090500 0003720730, BIC GENODEF1S04). Internetversion für Mitglieder kostenlos, allgemein frei verfügbar nach einem Monat.

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

- Mo. 02.02. 18:30 Uhr; München, BSW, ehemals Königlich Bayerisches Verkehrsministerium, Arnulfstraße 9-11 (Ausgang Paul-Heyse-Unterführung); **Lichtbildervortrag** von Karl Bürger, PRO BAHN: „Von königlich bayerischen Zeiten zur S-Bahn und Flughafenbahn“; Info: G. Bendrien, 080 92/333 48, <http://www.localbahnverein.de> unter „DGEG-Gruppe“
- Mo. 02.02. 18:30 Uhr; Bad Reichenhall, „Avalon-Hotel“ Bahnhofplatz 14; **Monatstreffen** Verkehrsforum Berchtesgadener Land (offenes Treffen für alle, die sich informieren oder Probleme und Erfahrungen einbringen wollen); Info: M. Behringer (08654/50804, info@verkehrsforum-bgl.de) und <http://www.verkehrsforum-bgl.de/aktuell.html>
- Di. 03.02. 19–21 Uhr; München, Marienplatz, Rathausgalerie; **Podiumsdiskussion** „Innenstadt weiterdenken: Perspektiven für das südliche Bahnhofsviertel“, Eintritt frei; Info: <http://www.muenchen.de/rathaus/Stadtverwaltung/Referat-fuer-Stadtplanung-und-Bauordnung/Veranstaltungen/Zukunft-findet-Stadt.html>
- Do. 05.02. 18:00 Uhr; München, Deutsches Museum Verkehrszentrum, Theresienhöhe 14a, Auditorium in Halle III; **Vortrag** von Dr. Johann Niggel, Geschäftsführer Bayerische Eisenbahngesellschaft (BEG): „Bahnland Bayern: Die Weiterentwicklung des Schienenpersonennahverkehrs in den nächsten Jahren“; Info: <http://www.deutsches-museum.de/verkehrszentrum/information/vortraege/vortraege-2015/>
- Fr. 20.02. 18:30 Uhr; München, BSW, ehemals Königlich Bayerisches Verkehrsministerium, Arnulfstraße 9-11 (Ausgang Paul-Heyse-Unterführung); **Lichtbildervortrag** „Reiner Bundesbahndampf – Bilder aus den sechziger und siebziger Jahren, die es in sich haben“ von Hans Stich; Info: G. Bendrien, siehe Termin am 02.02.
- Mo. 02.03. 18:30 Uhr; Bad Reichenhall, „Avalon-Hotel“ Bahnhofplatz 14; **Monatstreffen** des Verkehrsforums Berchtesgadener Land; Info: Siehe Termin am 02.02.
- Bis 06.03. täglich (außer 17.02. und 26.02.) 11–19 Uhr; München, Marienplatz, Rathausgalerie; **Ausstellung** „Innenstadt weiterdenken: Pläne und Positionen für München“, Eintritt frei; Info: Siehe Termin am 03.02.
- Bis 30.08. täglich 9–17 Uhr; München, Deutsches Museum Verkehrszentrum, Theresienhöhe 14a; **Sonderausstellung** „Transib – ein Jahrhundertprojekt auf Schienen“, Eintritt 6 Euro; jeden Sonntag Führung (30 Min., Treffpunkt: Eingang zur Sonderausstellung Halle III OG); Info: <http://www.deutsches-museum.de/verkehrszentrum/ausstellungen>
- **Vorerst findet kein Treffen der Salzburger Verkehrsplattform statt. Informationen gegebenenfalls unter <http://www.salzburger-verkehrsplattform.org> unter „Treffen“.**

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. 04.02. 19 Uhr; Geschäftsstelle; **Aktiventreffen**

Fr. 06.02. 19 Uhr; Geschäftsstelle; **Stadt- und Kreisgruppe München**

Sa. 07.02., 14.02., 21.02 und 28.02., 12 Uhr; Wasserburg, „Schranne“, **Stammtisch** der PRO BAHN Ortsgruppe Wasserburg; Info: Rainer Kurzmeier (rainer@blumen-kurzmeier.de), Bernd Meerstein (bernd@meerstein.de)

Do. 12.02. 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. 18.02. 19 Uhr; Geschäftsstelle; **Aktiventreffen**

Mo. 23.02. 19:30 Uhr; Augsburg, Zeughaus, Zeugplatz 4; **PRO BAHN-Treff Schwaben**; „Der Umbau des Augsburger Hauptbahnhofs“. Info: joerg.lange@pro-bahn.de; erro1.yazgac@pro-bahn.de, 0160/93896180 und http://www.pro-bahn.de/bayern/index_termin.htm unter „Schwaben“.

Mi. 25.02. ab 19:30 Uhr; München; Gaststätte Zwinger-eck; **Stammtisch**

Do. 26.02. 19 Uhr; Weilheim, GH Holz wurm, Münchner Str. 36; **Stammtisch der Kreisgruppe Weilheim-Schongau**; Info: Norbert Moy (0881/638 131, n.moy@bayern.pro-bahn.de)

Mi. 04.03. 19 Uhr; Geschäftsstelle; **Aktiventreffen**

Fr. 06.03. 19 Uhr; Geschäftsstelle; **Stadt- und Kreisgruppe München**

Termine anderer Veranstalter siehe vorherige Seite

Kein Kahlschlag im SPNV!

Regionalisierungsmittel dauerhaft aufstocken und dynamisieren!

**Bitte unterstützen Sie die Arbeit von PRO BAHN
durch Ihre Mitgliedschaft!**

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