

PRO BAHN *Post*

 Rundbrief von PRO BAHN Oberbayern

Mai 2015



Spätverbindung kurz nach Einführung des Bayern-Taktes: Während vorher der letzte Zug oft schon um 18 oder 19 Uhr fuhr, gibt es jetzt auch am späten Abend noch Verbindungen. Soll das bald wieder Geschichte sein? Deshalb: Petition unterzeichnen unter <http://www.pro-bahn.de>! (Bild: M. Wiegner)

- Kurznachrichten – Seite 2
- Nahverkehrsfinanzierung: Jetzt Petition unterschreiben – Seite 3
- Kommentar – Seite 4
- Durch den Wind – Seite 5
- Preisvergleich im Fernverkehr – Seite 7
- Baustellenfahrplan ABS München–Ingolstadt – Seite 8
- Fernbus: Er-fahr-ungsbericht – Seite 9

**Ab 20 Uhr kein Bahnverkehr mehr?
Das muss eine Horrorvision bleiben!
Deshalb: Regionalisierungsmittel sichern!
Jetzt Petition unterschreiben:
<http://www.pro-bahn.de>**

Kurznachrichten

110 Jahre Filzenexpress

Am 17.05.2015 veranstaltet die Südostbayernbahn ein Fest mit Dampflokfahrten auf dem Filzenexpress aus Anlass des 110-jährigen Streckenjubiläums. PRO BAHN nimmt mit einem Infostand am Bahnhof Wasserburg daran teil und hat zu diesem Anlass ein Quiz ausgearbeitet, bei dem es auch etwas zu gewinnen gibt.

25 Jahre PRO BAHN Landesverband Bayern

Nachdem es bereits zuvor knapp 5 Jahre lang zahlreiche verkehrspolitische Aktivitäten gegeben hatte, fand am 7. April vor 25 Jahren die offizielle Gründungsversammlung des Landesverbands Bayern von PRO BAHN in Würzburg statt. Auch für die nächsten 25 Jahre gibt es sicher viel zu tun. Wenn Sie mitmachen möchten, können Sie sich gerne beim LV oder einer unserer Bezirksgruppen melden oder einmal bei einem der Treffen der Kreisgruppen oder dem Aktiventreffen in der Münchner Geschäftsstelle (Orte und Termine siehe S. 12) vorbeischaun.

Neubau des Münchner Hauptbahnhofs

Der wieder einmal geplante Neubau des Münchner Hauptbahnhofs (Pressemeldung DB vom 8. April: http://www.deutschebahn.com/de/presse/presseinformationen/pi_it/9171674/ubd20150408.html) wurde am 15. April im Stadtrat diskutiert. Während die SPD die Pläne lobt, stört sich die CSU (natürlich) an der Idee, den Bahnhofsvorplatz weitgehend vom Autoverkehr zu befreien. Aus Sicht von PRO BAHN ist ein verkehrsberuhigter Vorplatz noch das Beste an den Bahnhofsplänen, da der Nutzwert für Reisende ansonsten zweifelhaft ist und die eigentlich dringendste Maßnahme, eine zweite Bahnsteigquerung am Hallenende, in den Plänen nicht vorkommt.

1. Mai: Saisonbeginn bei Ilztalbahn und LEO

Am 1. Mai beginnt die Fahrtsaison 2015 bei der Ilztalbahn. Informationen zu Fahrplan und Tarif findet man unter <http://ilztalbahn.eu/>. Ebenfalls am 1. Mai beginnt wieder der regelmäßige Sonn- und Feiertagsbetrieb beim LEO Bad Endorf-Obing (<https://www.leo-online.org/>).

Eisenbahner mit Herz 2015

Die Allianz pro Schiene hat am 15. April die diesjährigen „Eisenbahner mit Herz“ bekannt gegeben. Den Titel zugesprochen bekamen ein Lokführer der Schönbuchbahn, eine Mitarbeiterin im ICE-Bistro und ein Triebfahrzeugführer der Frankfurter S-Bahn. Der direkt durch die Anzahl der Einsendungen bestimmte Sonderpreis „Kundenliebling“ ging an einen allseits beliebten Zugbegleiter der Schwarzwaldbahn.

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

Jetzt handeln: Nahverkehrsfinanzierung sichern!

Jetzt Petition unterschreiben

Um auf die dramatische Situation bei der Nahverkehrsfinanzierung hinzuweisen hat PRO BAHN eine Online-Petition an den Bundestag initiiert. Bitte unterzeichnen Sie – sofern noch nicht geschehen – diese Petition und machen Sie Werbung dafür bei Freunden, Bekannten, in der Familie und bei Kollegen. Sie finden den Link zur Petition auf der PRO BAHN-Seite <http://www.pro-bahn.de> oder unter www.pro-bahn.de/petition. Bitte bedenken Sie: Ab 20 Uhr kein Bahnverkehr mehr – das muss eine Horrorvision bleiben! Ohne eine angemessene Finanzierung ist mittelfristig kein Ausbau des Nahverkehrs mehr möglich, langfristig drohen sogar Abbestellungen.

Der Hintergrund: Während die Bundesländer eine Erhöhung der im Grundgesetz im Artikel 106a verankerten Zuschüsse auf 8,5 Milliarden Euro sowie eine jährliche Anpassung um 2% fordern, hatte der Bundestag im März nur eine Reform des Regionalisierungsgesetzes verabschiedet, der ihm erst einmal ein Jahr mehr Zeit zur Neuordnung der Zuschüsse gab. Im Klartext: Nachdem man im Jahr 2014 schon die Hausaufgaben – nämlich die im Gesetz vorgesehene Neuplanung – nicht erledigt hatte, wollte man sich per Gesetzesänderung einfach ein weiteres Jahr Zeit geben.

Bei den Bundesländern fiel dieser Versuch gnadenlos durch. Auf seiner Sitzung am 27.3. lehnte der Bundesrat die Schummelei ab und rief den Vermittlungsausschuss an. Die Gründe dafür sind klar: Wer heute Ausschreibungen vorbereiten soll und dann Verkehrsverträge über 10 bis 12 Jahre abschließt, muss dafür wissen, wie viel Geld er in 15 Jahren zur Verfügung hat.

Doch wie geht es jetzt weiter? Der Vermittlungsausschuss hat die Aufgabe, einen Gesetzentwurf zu erstellen, dem sowohl Bundesländer als auch der Bundestag zustimmen können. Einen Zeitplan oder gar eine Frist, bis wann ein solcher Gesetzentwurf entstehen muss, gibt es nicht.

Deswegen hat PRO BAHN am 27.3. die Online-Petition an den Bundestag gestartet und ist aktuell dabei, diese von den Medien weitgehend unbeachtete Hängepartie in die Öffentlichkeit zu bringen (z.B. http://www.pro-bahn.de/weilheim/presse_show_weilheim.php?id=796).

Unter <http://www.pro-bahn.de/jetzt-handeln> finden Sie weitere Informationen zu unserer Aktion. Sie können dort auch Unterschriftenlisten für Freunde, Familie und Kollegen herunterladen und diese an unsere Geschäftsstelle senden.

Oder schreiben Sie direkt an Ihren Bundestagsabgeordneten, die Informationen über die für Ihren Wohnort zuständigen Abgeordneten finden Sie ebenfalls auf dieser Webseite. Verweisen Sie auf Ihre täglichen Erfahrungen – überfüllte Züge, schlechte Anschlüsse, fehlende Verbindungen – und fordern Sie Ihren Abgeordneten auf, dafür zu sorgen, dass der Nahverkehr angemessen finanziert wird.

Wie Sie sehen, gibt es genug Baustellen zum Anpacken. Aber nur, wenn wir Fahrgäste uns jetzt zu Wort melden, haben wir eine Chance, dass der Nahverkehr in Zukunft angemessen gefördert wird.

Jörg Lange

Kommentar

120000 Unterschriften werden wir mit der Petition nicht erreichen, das ist völlig klar. Aber warum eigentlich nicht? Bei 11 Millionen Fahrgästen täglich ist das gerade mal ein Prozent. So gesehen sollte das doch machbar sein.

Wenn Sie unterschreiben, lassen Sie Ihren Partner gleich mit unterschreiben. Vielleicht noch Oma und Opa oder die erwachsenen Kinder. So etwas ist nicht unanständig, sondern clever (wenig Aufwand, aber große Wirkung). Sprechen Sie auch Ihre Kollegen in Vereinen – Sport, Kultur, Freizeit – und am Arbeitsplatz an, wenn's sein muss, auch mehrfach. Wenn man das nicht aufdringlich formuliert, wird man oft Erfolg haben. Und letztendlich sollten Sie Ihre Fraktionen in Ihrem Gemeinde- oder Stadtrat auf die Petition aufmerksam machen. Lokalpolitiker gehören meistens zu den Parteien, die auch im Freistaat parlamentarische Verantwortung tragen: machen Sie ihnen klar, dass sowohl die Fahrgäste als auch die Bundesländer eine Erhöhung der Regionalsierungsmittel fordern.

Wenn man alle diese Potenziale motivieren könnte, sollte es eigentlich genügend Unterschriften geben können. Werden Sie aktiv! Sonst heißt es wieder, „mit den Fahrgästen kann man's ja machen, denen ist alles egal“.

PS: das wichtigste Argument für fleißiges Unterschriftensammeln ist natürlich dieses: derzeit führt Bayern bei den Unterzeichnern mit weitem Vorsprung (mehr als doppelt so viele Unterschriften wie das zweitrangige Nordrhein-Westfalen) – das muss auf jeden Fall gehalten und noch ausgebaut werden. Mia san mia, wie die Bayern sagen!

Matthias Wiegner

Durch den Wind

Orkan Niklas hat bei der Eisenbahn heftige Spuren hinterlassen - doch war alles auch „höhere Gewalt“?

Niklas hatte am 31. März den Bahnverkehr in bislang nie dagewesenen Maß durcheinander gebracht, fast alle Strecken rund um München waren mehr oder weniger lang gesperrt. Ein Höhepunkt war dabei die Sperrung des Münchner Hauptbahnhofs, als Teile der Glasdächer drohten, in die Haupthalle zu stürzen. Aber auch in den Tagen danach waren Reisen mit der Eisenbahn ein unkalkulierbares Abenteuer, da kaum verlässliche Informationen geboten wurden. Umso mehr waren nicht nur die Fahrgäste, sondern auch die Eisenbahner gefordert, von denen viele auf ein freies Osterwochenende verzichten mussten und als Reisendenlenker Dienst taten.



Links: Da Teile der Glasdächer drohten, in die Haupthalle zu stürzen, wurde diese am 31.03. gesperrt. (Bild: N. Moy). Rechts: Kochelseebahn und Außerfernbahn waren nach dem Sturm wegen zahlreicher Schäden einige Wochen gesperrt. Auch hier war – noch erkennbar an der beschädigten Leitplanke – ein Baum auf den Weg und die Strecke gefallen (Bild: R. Forkel).

Die Webseite der Deutschen Bahn verwies zwar tapfer auf ihre Live-Auskunft, doch viele Züge fuhren nur in der virtuellen Welt des Internets. Während im Werdenfels-Netz die Züge deutlich als „Zug fällt aus“ gekennzeichnet waren,

führen die Meridian-Züge augenscheinlich pünktlich.

Die Presseinformation von Meridian vom selben Tag verkündete aber: „Strecken-netz weiterhin großräumig gesperrt“. Zwischen Grafing und Prien gab es dem-nach definitiv keinen Zugverkehr. Als fast perfide könnte man es ansehen, dass den fiktiven Zügen sogar leichte Verspätungen angedichtet wurden, die einen erhöhten „Echtheitsgrad“ der Information vortäuschten.

Aktueller Abfahrtsplan von Rosenheim um 22:12 Uhr → Aktualisieren				
Zeit	Zug	Richtung / Unterwegshaltestellen	Gleis	Aktuelles
↑ früher				
21:51	RJ 68	München Hbf Rosenheim 21:51 - München Hbf 22:26	2	ca. +25
22:12 aktuelle Uhrzeit				
22:12	RB 27589	Aschau(Chiemgau) Rosenheim 22:12 - Bad Endorf 22:24 - Prien a Chiemsee 22:31 - Urschalling 22:35 - Vachendorf 22:38 - Umratshausen Bf 22:40 - Umratshausen Ort 22:43 - Aschau(Chiemgau) 22:47	4	+0
22:31	M 79045	Salzburg Hbf Rosenheim 22:31 - Bad Endorf 22:41 - Prien a Chiemsee 22:47 - Bernau a Chiemsee 22:52 - Übersee 22:58 - Bergen(Oberbay) 23:03 - Traunstein 23:09 - Teisendorf 23:21 - Freilassing 23:29 - Salzburg Hbf 23:37	4	+4
22:31	M 79048	München Hbf Rosenheim 22:31 - Großkarolinenfeld 22:35 - Ostermünchen 22:40 - Aßling(Oberbay) 22:44 - Grafing Bahnhof 22:49 - München Ost 23:05 - München Hbf 23:15	1	+1
22:34	RB 27280	Mühldorf(Oberbay) Rosenheim 22:34 - Rosenheim Hochschule 22:36 - Schechen 22:42 - Rott(Inn) 22:48 - Ramerberg 22:53 - Wasserburg(Inn)Bf 22:59 - Soyen 23:05 - Gars(Inn) 23:12 - Mittergars 23:15 - Jettenbach 23:19 - Waldkraiburg 23:24 - Mühldorf(Oberbay) 23:32	1a	+0
22:35	M 79093	Kufstein Rosenheim 22:35 - Raubling 22:40 - Brannenburg 22:44 - Flintsbach 22:47 - Oberaudorf 22:53 - Kiefersfelden 22:58 - Kufstein 23:02	6 Ost	+0, Gleiswechsel
22:40	M 84088	Holzkirchen Rosenheim 22:40 - Kolbermoor 22:43 - Bad Aibling Kurpark 22:47 - Bad Aibling 22:49 - Heufeld 22:52 - Hinrichsseen 22:54 - Heufeldmühle 22:56 - Bruckmühl 22:58 - Westerham 23:04 - Kreuzstraße 23:11 - Holzkirchen 23:19	6	+0
↓ später				

Anzeige aller Halte bis zu diesem Zeichen Ⓞ, dahinter Anzeige der wichtigsten Halte.

So sah am Abend des 1.4. die Live-Auskunft für Rosenheim aus

Allmählich dürften kaum noch jemanden die Erklärungen interessieren, welche Gründe oder Zuständigkeiten diesmal für das informationstechnische Desaster gesorgt haben. Fakt ist, die „Live-Auskunft“ am Tag nach dem Sturm genügte in keiner Weise den Erwartungen der Kunden. Und dass es auch anders geht, hat die DB bei ihrer Konzerntochter „Werdenfelsbahn“ bewiesen.

Die Konsequenz kann nur sein: Die tatsächlichen Rohdaten des Zugbetriebs sind ohne irgendwelche Zwischenfilter und Sperren öffentlich und kostenlos zur Verfügung zu stellen. Mit Sicherheit wird sich ein Internetportal finden, dass diese Daten diskriminierungsfrei verarbeitet und den Kunden zur Verfügung stellt. Der Ruf nach dem Freistaat ist hier auch nicht hilfreich, denn die Informationen im Bayern-Fahrplan der BEG waren ebenfalls nicht aktuell.

Ein weiteres Dauerthema muss auch wieder auf den Tisch: Der fehlende Rückschnitt von Bäumen entlang der Bahnstrecken. Hier ist in den letzten Jahren viel passiert, aber immer noch zu wenig. Insbesondere der elektrische Zugbetrieb war betroffen, die Kochelseebahn war zwei Wochen außer Betrieb. Natürlich ko-

stet die Vegetationspflege auch Geld, die Beseitigung der Schäden aber auch. Hätte unter Mehdorn die DB Netz beim Rückschnitt von Bäumen am Gleis den gleichen Eifer gezeigt wie beim Rückbau von Gleisanlagen, sähe die Situation heute besser aus. In diesem Zusammenhang fällt doch auf, dass in dieser Frage, die ja unmittelbar mit der Verpflichtung zur Verkehrssicherheit zu tun hat, von der Aufsichtsbehörde Eisenbahn-Bundesamt nichts zu hören ist. Dabei könnte hier die privatrechtlich organisierte DB sogar durchaus behördliche Hilfe bei der Durchsetzung der Verkehrssicherungspflicht gegenüber uneinsichtigen Grundeigentümern brauchen.

Glaubt man den Klimaforschern, werden solche extremen Wetterlagen keine bedauerlichen Einzelfälle bleiben. Es besteht also dringender Handlungsbedarf, die Eisenbahn wieder wetterfest zu machen.

Norbert Moy

Ist Bahnfahren wirklich immer teurer geworden?

Preisvergleich im Fernverkehr

Im Winter 2014 hat die Deutsche Bahn erstmals mitgeteilt, die Preise im Fernverkehr nicht zu erhöhen. Vermuteter Grund ist die Fernbuskonkurrenz. Neben anderen Ursachen hat der Fernbus der Deutschen Bahn tatsächlich Marktanteile im Fernverkehr abgenommen – diese Behauptung ist ziemlich unstrittig.

Der Autor selbst fährt regelmäßig die Strecke München – Nürnberg und hatte bereits den Eindruck, die Preise für diese Relation seien rückläufig. Doch das Preiswarr der Deutschen Bahn macht einen Preisvergleich zunächst einmal schwer. Insofern wurde der Entschluss gefasst, die durchschnittlichen Fahrpreise aller selbst gemachten Bahnreisen zwischen München und Nürnberg für die Zeiträume 03/2013 – 02/2014 und 03/2014 – 02/2015 zu ermitteln und zu vergleichen. Durchgeführt wurden jeweils etwa 40 einfache Fahrten pro Vergleichsjahr. Hierbei ergab sich die erstaunliche Tatsache, dass der Durchschnittspreis pro einfacher Fahrtstrecke von 26,05 Euro für den Zeitraum 03/2013 – 02/2014 auf 22,94 Euro für den Zeitraum 03/2014 – 02/2015 gefallen ist, was immerhin einer Preissenkung von 12 % entspricht.

Alle Bahnfahrkarten wurden mit Bahncard 25 für die schnellstmögliche Verbindung (in der Regel ICE mit Zugbindung) gelöst und in der Regel drei Tage im Voraus gebucht. Selbst das Streikwochenende vom 8.11./9.11.2014, an dem keine Fahrkarten zum reduzierten Preis verkauft wurden (hier musste eine Rückfahrkarte zum Preis von 82,50 Euro erworben werden), ist in die Statistik eingeflossen, trotzdem ist der Durchschnittspreis für die Periode vom 03/2014 bis 02/2015 immer noch deutlich günstiger. Einen Beleg für den Preisrückgang zeigt auch das Niedrigpreissegment im ICE. Während die preiswerteste Fahrkarte für

eine Hinfahrt im Jahre 2013 18,75 Euro kostete, sank der Preis der günstigsten Fahrkarte im Jahre 2014 auf 14,25 Euro.

Das Resultat dieser Untersuchung zeigt deutlich, dass die Deutsche Bahn auf den Fernbus mit Preissenkungen reagiert, um nicht noch mehr Marktanteile zu verlieren. Erstaunlich ist die Preissenkung trotzdem, denn die Bahn kann mit der Neubaustrecke Nürnberg–Ingolstadt punkten und ist somit auf der Relation München–Nürnberg deutlich schneller und zuverlässiger als der Fernbus.

Frank Lipke

Entwicklungen im Baustellenfahrplan der ABS München–Ingolstadt

Pünktlich trat der Baustellenfahrplan auf der Ausbaustrecke München–Ingolstadt am 29. März in Kraft. Sarkastisch könnte man gleich anmerken, dass es dann mit der Pünktlichkeit auch schon vorbei ist. Allerdings sind die Reisenden im Großen und Ganzen von weiteren Katastrophen verschont geblieben. Allzu vollmundige Versprechungen seitens der DB – beispielsweise dass der München–Nürnberg-Express als einzige beinahe vollständig verbliebene Verbindung nun aufgrund geringerer Trassenbelegung stabiler verkehrt, haben sich aber nicht bewahrheitet. In Südrichtung hatte ich in den gesamten ersten vier Wochen keinen einzigen Zug erlebt, der pünktlich in München angekommen ist.

PRO BAHN hatte den Baustellenfahrplan am 29.03. in einer Pressemitteilung kritisiert (http://www.pro-bahn.de/bayern/presse_show_bayern.php?id=792).

Eventuell haben aber die Gespräche, die PRO BAHN zuvor mit DB Fernverkehr und DB Regio geführt hat, doch einen kleinen Erfolg gebracht. Denn seit 6. April gibt es einen neuen planmäßigen ICE-Halt für Ingolstadt Hbf. In Nordrichtung hält nun ICE 620 um 16.28 Uhr in Ingolstadt zur Weiterfahrt nach Dortmund. Laut Online-Auskunft gilt dies bis zum Ende des Baustellenfahrplans außer 26.05.–10.06. (Bauarbeiten an der Main-Spessart-Bahn).

Größtes Ärgernis derzeit ist der ICE 827, welcher in Ingolstadt HBF ab 07.31 Uhr nach München fährt. Dieser Zug wurde von DB Fernverkehr selber als Pendlerstarker Zug deklariert und ist angeblich daran schuld, dass ICE 1512 in Nordrichtung (ebenfalls pendler-affin) derzeit nicht auf seiner Stammstrecke verkehren kann. Zudem nimmt ICE 827 einen Großteil der Pendler auf, die bisher ICE 985 (auf der Relation Erlangen(!)-München) um 07:01 nahmen. Trotz des dadurch erhöhten Fahrgastaufkommens verkehrt ICE 827 (ICE3, Baureihe 403) nur in einfacher Traktion, was zu einer maßlosen Überfüllung dieses Zuges führt.

Mag sein, dass DB Fernverkehr den entfallenen Erlanger Zug als Lückenfüller für andere Leistungen heranzieht – er wird aber dringend für den Abschnitt

Nürnberg-München benötigt um dort die verbliebenen Leistungen (zumindest in der Hauptverkehrszeit) in Doppeltraktion zu bedienen. PRO BAHN wird zu dieser Problematik demnächst öffentlich Stellung nehmen.

Harald Nikolisin

Fernbus

Er-fahr-ungsbericht

Wer unter uns Bahnfreunden hat es als Verräter doch einmal versucht? Gut, ich habe mich geopfert.

Kurzfristig stand eine Reise von München nach Heidelberg an, am billigsten wäre das Quer-durchs-Land-Ticket gewesen, Fernverkehr zum Sparpreis war nicht mehr zu haben. Also steht der Gedanke an, sich doch einmal einem Bus anzuvertrauen, um so mehr, als ich eingeladen war und natürlich den Spender nicht ausplündern wollte. Aber auch um den Vergleich zu bekommen.

Zunächst einmal zeigt sich, dass man anders als auf Schienen nicht irgendwo zentral buchen kann. Reisebüros verkaufen die Fahrten nicht, man muss also ins Internet oder zum Busbahnhof an der Hackerbrücke. Ich entscheide mich für den Busbahnhof. Auch dort findet sich, privatwirtschaftlich logisch, nicht etwa irgendwo ein Fahrkartenschalter; jedes Unternehmen betreibt seine eigene Verkaufsstelle. Also erst einmal die Runde durch die Läden, überall fragen: Wann fahren Sie nach Heidelberg, was kostet es? Leider zeigen das „Automatensortiment“ an manchen Bahnhöfen und Alleingänge beim Vertrieb – z.B. bei Thalys – dass auch bei der Bahn die Tendenz inzwischen immer mehr in diese Richtung geht.

F... bietet am billigsten an, mehrere Abfahrten am Tag, 13 Euro online, steht an der Tür. Am Bus gleich 33. Also auf jeden Fall vorher kaufen, das kostet zusätzlich Zeit, auch das ist einzurechnen; bei der Bahn allerdings auch, vergessen wir das nicht. Als ich mich für diesen Anbieter entscheide, sind es dann am Schalter 15 Euro; es gibt keine Festpreise, sondern sie schwanken nach Marktlage. Aber das ist immer noch günstig, keine Frage. Planmäßige Fahrzeit fünf Stunden, zehn Minuten, kein Vergleich mit Bahn-Fernzügen, aber gut neben dem gestückelten Nahverkehr. Nach Gepäckbegrenzungen frage ich nicht, weil ich keinen Bedarf an mehreren großen Koffern habe. Die Internetseite des Anbieters sagt: zwei Gepäckstücke sind frei.

Man soll möglichst eine Weile vorher da sein; aber wie ist das eigentlich an den Zwischenhalten? Jedenfalls bringt es am Startort den Nutzen, dass ich mir den Platz aussuchen zu kann, als der Bus eine halbe Stunde vor der Abfahrt einfährt. Im Doppelstöcker oben ganz vorn ist man schön für sich und darf dann auf die

Abfahrt warten, kaum anders als im Flugzeug.

Wer das nicht gewöhnt ist, wundert sich durchaus über die beengten Verhältnisse in solch einem Gefährt. Zwei Ebenen in der Bahn sind eben doch weitaus großzügiger. Auf den Treppen alle Körperecken eng einziehen, um sich nicht zu stoßen, überall gebückt gehen, und die Toilette ist ungefähr so groß wie ein Umzugskarton.

Der Bus ist dann gut, aber nicht voll besetzt. Glück gehabt, die Verhältnisse sind gut, kein Stau, der Bus ist auf der ganzen Strecke auf die Minute pünktlich. Zeit kosten die Zwischenhalte: Augsburg, Stuttgart, Heilbronn. Endziel ist Essen. Immer herunter von der Autobahn, Neid stellt sich den den Bahnhöfen ein, die in zwei Städten auch das Ziel des Busses sind, wo man die Züge schneidig vorbeifahren sehen darf. Jeweils um die zehn Minuten Rauchpause für die Fahrgäste, während die Mannschaft die gebuchten Einsteiger entgegennimmt.

Nach jedem Halt die gleiche grundsätzliche Durchsage einer der beiden Arbeitskräfte, man kann sie bald mitsprechen. Es gibt eine Gurtpflicht wie im PKW, aber kein Mensch schnallt sich an. Im Fahrzeug werden winzige Nahrungseinheiten angeboten, nach Preisliste, etwa Tütchen mit Erdnüssen, Kaffee aus der Maschine in Selbstbedienung und gekühlte Getränke, die kleine Flasche Bier 1,50 Euro. Man muss dafür durch das Fahrzeug klettern und entweder hinten selbst Kaffee brühen oder den jeweils nicht beschäftigten der beiden Fahrer auf Kaltgetränke oder Imbisse ansprechen. Standard heutzutage: Anschluss für Laptops, WLAN, ein Unterhaltungsprogramm, ganze Spielfilme, von München bis Essen sicher durchaus angenehm, im Fahrpreis inbegriffen. Davon könnte auch die Bahn manches lernen – ist aber teilweise schon geplant.

Der Bus hat auch da Vorteile, wo die Bahn ihre Möglichkeiten verschläft: Überall gute Sicht nach draußen, mindestens oben alle Sitze vorwärts. In Japan, schreibt ein Designer in „mobil“, seien drehbare Sitze in Zügen üblich; wäre das nicht ein Vorschlag für die Bahn, um gegen die Konkurrenz zu bestehen? Oder beispielsweise wieder ein Anteil Seitengangwagen? Das hatten wir schon einmal; es gibt deutlich nachzubessern, um Systemvorteile gegenüber dem Fernbus ausspielen zu können.

Michael Werner

Nachtrag: Bei den im letzten Heft erwähnten Stehplätzen im Fernbus handelte es sich um den diesjährigen Aprilscherz, ebenso bei den in diesem Zusammenhang genannten Fahrpreisen. Bei letzteren wurde allerdings der Aprilscherz inzwischen von der Realität eingeholt: Ein Leser hat uns darauf aufmerksam gemacht, dass in der Online-Ausgabe des Münchner Merkur vom 8. April ein Fernbusbetreiber erwähnt wird, der zum Markteinstieg München–Köln für 1,50 Euro anbietet – allerdings wohl doch mit Sitzplatz.

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

- Fr. 01.05., So. 03.05, So. 17.05. und So. 31.05.; Bad Endorf (9:55, 11:55, 15:20 und 17:20 Uhr) / Obing (8:55, 10:55, 14:20 und 16:20 Uhr); **Touristikverkehr auf der Lokalbahn Endorf-Obing mit VT 26**; Info: https://www.leo-online.org/posts.php?c_parent=27, Tel.: 0174/2898 903
- Mo. 04.05. 18:30 Uhr; Bad Reichenhall, „Avalon-Hotel“ Bahnhofsplatz 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>
- Do. 07.05 10 Uhr; S-Bahnhof Seefeld-Hechendorf; **Demonstration** für einen barrierefreien Zugang zum Bahnsteig. Info: 3. Bgm. Dr. O. Gasser, Johanna Senft, Gemeinderäte Seefeld (<http://www.seefeld.de>)
- So. 17.05. 11–17 Uhr; Grafing Bahnhof – Wasserburg Bahnhof; **Dampfzugfahrten** und Jubiläumsprogramm „110 Jahre Filzenexpress“; Info: http://www.suedostbayernbahn.de/so_bayern/view/aktuell/sonderfahrten.shtml
- So. 24.05., und Mo. 25.05; Bad Endorf (9:50, 12:25, 15:10 und 17:55 Uhr) / Obing (8:40, 11:15, 14:00 und 16:45 Uhr); **Dampfzugfahrten** auf der Lokalbahn Endorf-Obing; Info: siehe Termin am 1.5.
- Mo. 01.06. 18:30 Uhr; Bad Reichenhall, „Avalon-Hotel“ Bahnhofsplatz 14; **Monatstreffen** des Verkehrsforums Berchtesgadener Land; Info: Siehe Termin am 04.05.
- Bis 30.08. täglich 9–17 Uhr; München, Deutsches Museum Verkehrszentrum, Theresienhöhe 14a; **Sonderausstellung** „Transsib – 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>
-

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. 06.05. 19 Uhr; Geschäftsstelle; **Aktiventreffen**

Sa. 09.05., 16.05, 23.05. und 30.05., 12 Uhr; Wasserburg, „Schranne“, **Stammtisch** der PRO BAHN Ortsgruppe Wasserburg; Info: Rainer Kurzmeier (rainer@blumen-kurzmeier.de), Bernd Meerstein (bernd@meerstein.de)

Do. 14.05. 19 Uhr; Rosenheim; „Mail-Keller“, Schmetterererstr. 20; **Stammtisch der Stadt- und Kreisgruppe Rosenheim**; Info: Wolfgang Günther (080 62/4027), Günther Polz (080 63/7928)

So. 17.05. 11–17 Uhr; Wasserburg (Reitmehring), Bahnhof; **Infostand** der Ortsgruppe Wasserburg auf dem Bahnhofsfest „110 Jahre Filzenexpress“; Info: Rainer Kurzmeier (rainer@blumen-kurzmeier.de), Bernd Meerstein (bernd@meerstein.de)

Mi. 20.05. 19 Uhr; Geschäftsstelle; **Aktiventreffen**

Mo. 25.05. 19:30 Uhr; Augsburg, Zeughaus, Zeugplatz 4; **PRO BAHN-Treff Schwaben**; Info: joerg.lange@pro-bahn.de; errol.yazgac@pro-bahn.de, 0160/93896180 und http://www.pro-bahn.de/bayern/index_termin.htm unter „Schwaben“.

Di. 26.05. **Ende der Zeichnungsfrist für die Petition zur Nahverkehrsfinanzierung**; <http://www.pro-bahn.de>

Mi. 27.05. ab 19:30 Uhr; München; Gaststätte Zwinger-eck; **Stammtisch**

Do. 28.05. 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)

Mi. 03.06. 19 Uhr; Geschäftsstelle; **Aktiventreffen**

Fr. 05.06. 19 Uhr; Geschäftsstelle; **Stadt- und Kreisgruppe München**

Termine anderer Veranstalter siehe vorherige Seite

Nahverkehrsförderung sicherstellen!

Jetzt Petition unterzeichnen!

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