

# PRO BAHN *Post*

Rundbrief von PRO BAHN Oberbayern

Juli 2015



In zahlreichen Arbeitsstunden hat der PRO BAHN-Arbeitskreis Walpertskirchen ein Signal der Königlich Bayerischen Staatseisenbahnen und eine historische Wärterbude restauriert. Am 10. Juli wird das kleine Museum am Haltepunkt Walpertskirchen offiziell eröffnet (Bild: K. Bürger)

- Kurznachrichten – *Seite 2*
- Planfeststellungsbeschluss S-Bahn-Tieftunnel: Alles gut? – *Seite 3*
- S-Bahn in der Abwärtsspirale? – *Seite 4*
- ÖV-Eindrücke aus Barcelona – *Seite 6*
- Walpertskirchen: Bahnhaltepunkt mit Museum – *Seite 9*
- Durch Feldmoching zum Brennertunnel? – *Seite 10*

## **Kurznachrichten**

### **Baustellenfahrplan München–Ingolstadt: Noch ein kleiner Erfolg**

In Pressemitteilungen vom 29.03.2015 und vom 19.05.2015 hat PRO BAHN Oberbayern Verbesserungen für die durch Bauarbeiten stark beeinträchtigten Bahnpendler zwischen Nürnberg, Ingolstadt und München gefordert. Inzwischen gab es einen kleinen Erfolg: Der als besonderer Kapazitätsengpass kritisierte ICE 827 fährt seit Mitte Juni zumindest an Montagen zweiteilig.

### **Helfer für Infostand gesucht**

Am 4. Juli beteiligt sich PRO BAHN mit einem Infostand am Aktionstag „Da sein für München“. Hierfür werden noch Helfer gesucht. Wer sich an der Betreuung des Infostandes zwischen 10 und 17 Uhr oder vorher beim Aufbau beteiligen möchte, kann sich unter [oberbayern@pro-bahn.de](mailto:oberbayern@pro-bahn.de) melden oder zum Aktiventreffen am 1. Juli ab 19 Uhr in der Geschäftsstelle vorbeikommen.

### **PRO BAHN-Auszeichnung für Bahnhof Simbach**

In den letzten Jahren ist am Bahnhof Simbach einiges geschehen, um das Gebäude und das Umfeld zu verbessern. Am Samstag, dem 18. Juli um 11:30 Uhr werden die Beteiligten hierfür von PRO BAHN ausgezeichnet. Daher organisiert die Südostbayernbahn(SOB) ein kleines Bahnhofsfest, wo natürlich auch der übliche PRO BAHN-Infostand nicht fehlen darf.

### **Werdenfels und S4 bald bahnhofsfrei**

Die Streckensperrungen im Werdenfels während der Sommermonate werden immer länger. Zwischen Uffing und Garmisch fahren vom 1. August bis 14. September keine Züge. Dazu kommen zahlreiche Teilsperren und Sperrungen auf den Zweigstrecken. Den S-Bahn-Fahrgästen geht es auch nicht besser: Beispielsweise fährt wegen Gleisarbeiten in den Sommerferien sechs Wochen lang keine S-Bahn zwischen Fürstenfeldbruck und Pasing.

### **Aufzüge im Münchner Schnellbahnnetz**

Der Münchner Behindertenbeirat ärgert sich, wie viele andere Fahrgäste auch, über defekte Aufzüge bei S- und U-Bahn-Stationen und lange Reparaturzeiten. Um bessere Argumente zu haben, bittet man darum, Störungen nicht nur an DB und MVG, sondern auch per E-Mail an den Facharbeitskreis Mobilität des Beirats unter <http://aufzug@buergerservice-muenchen.de> zu melden.

### **Offensive zu Regionalisierungsmitteln: Petition noch einmal verlängert**

Im Juli haben PRO BAHN, der Verkehrsclub Deutschland (VCD), der Aufsichtsrat des Verkehrsverbunds Berlin-Brandenburg sowie gemeinsam der Verband der Bahnindustrie in Deutschland (VDB), der Verband Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV) und die Bundesarbeitsgemeinschaft Schienenpersonennah-

verkehr (BAG SPNV) Meldungen zur dramatischen Situation der Regionalisierungsmittel veröffentlicht. PRO BAHN fordert insbesondere eine Zweckbindung ([http://www.pro-bahn.de/presse/pm\\_bv\\_show.php?id=152](http://www.pro-bahn.de/presse/pm_bv_show.php?id=152)). Auch die PRO BAHN-Onlinepetition (<http://www.pro-bahn.de/petition>) wurde noch einmal verlängert – also bitte unbedingt weiter Unterzeichner werben!

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

## *Planfeststellungsbeschluss für Westabschnitt*

### **S-Bahn-Tieftunnel: Alles gut?**

Im Juni wurde als Jubelmeldung bekannt gegeben, dass der Planfeststellungsbeschluss (Baugenehmigung) für den Westabschnitt (Laim bis Stachus) des S-Bahn-Tieftunnels erlassen wurde. Ist das jetzt der große Durchbruch?

Liest man jenseits der Jubelmeldungen die Details, so ist für viel Ernüchterung gesorgt: Die direkte Umsteigemöglichkeit zwischen U4/5 und dem Tieftunnel am Hauptbahnhof wurde gestrichen. Bei Kenntnis der Bahnsteigsituation der U4/5 ist dies eine Notwendigkeit und wurde daher auch von der MVG eindringlich gefordert. Aber der Nutzen von ÖV-Bauten wird im wesentlichen aus reduzierter Reisezeit errechnet, die Verlängerung von Umsteigevorgängen reduziert damit den Nutzen und den sowieso schon schwachen Nutzen-Kosten-Index. Und wer diese Änderung als „verwaltungstechnisches Detail“ abtut, hat den Grund dafür nicht verstanden (oder wurde schlecht informiert).

Auch bei der Finanzierung gab es keine Fortschritte: Wenige Tage vor dem Planfeststellungsbeschluss wurde bekannt, dass das Finanzkonzept des Tieftunnels jetzt erst Ende 2015/Anfang 2016 geklärt sein soll, statt wie bisher Herbst 2015. Allerdings ist dieses Zieldatum sowieso sehr flexibel; dies war auch schon bei Herbst 2011 gelegen, sogar mit der Anmerkung, dass der Tunnel gescheitert ist, wenn die Finanzierung nicht steht. Und die Zeit drängt hier immer stärker, denn das Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (GVFG) läuft Ende 2019 aus, über das bislang der Bund Nahverkehrsprojekte mitfinanziert hat.

Dass der Planfeststellungsbeschluss erlassen wird, war erwartbar – schließlich wird dort nicht die Planungsqualität geprüft. Sondern lediglich, ob ein Nutzen argumentierbar ist (und bei einem positiven Landtagsbeschlüsse wäre jedes andere Ergebnis der Verwaltungsprüfung sehr verwunderlich), und keine gravierenden Regelverstöße auffallen. Ob dies dann bei den jetzt zu erwartenden Klagen die Gerichte genauso beurteilen werden, ist eine andere Frage. Vergleicht man die Historie der Tieftunnel-Planungen, dann fällt schon auf, dass durch schlechte Planungsqualität ausgelöste Verzögerungen bereits häufiger vorgekommen sind.

Die nächsten Jahre wird es daher so weitergehen wie bisher: Keine Änderungen. Und für die Fahrgäste wird es nicht besser. Für schnell wirksame Verbesserungen wären andere Maßnahmen geeigneter, doch die werden aus politischen Gründen verweigert. Der Tieftunnel erweist sich damit auch nach der Planfeststellung weiterhin als untauglich.

Andi Barth

## **S-Bahn in der Abwärtsspirale?**

In der Mai-Ausgabe 2014 der PRO BAHN Post erschien unter dem Titel „S-Bahn München, quo vadis?“ eine Liste von Störfällen der Münchner S-Bahn, die innerhalb der ersten Aprilhälfte 2014 gemeldet wurden. Anlass des Artikels war ein Anstieg der Störungen (ohne Fremdverschulden) auf die damals hoch erscheinende Zahl von 24 in 15 Tagen. (Online-Version des Artikels: <http://www.myway.de/e.lauterbach/sqv.html>)

Leider war die Entwicklung damit nicht zu Ende, und in den letzten Monaten war abermals ein deutlicher Anstieg der Störfälle zu verzeichnen. In der ersten Junihälfte kamen wir auf 37 Störungen, also über 50 Prozent mehr als im April 2014. Auch diese Zahl enthält keine Störungen durch Fremdverschulden wie Personen im Gleis oder Notarzteinsatz. Quelle für alle Angaben ist der Streckenagent der S-Bahn München. Die Zahlen sind daher als „ungefähr“ zu betrachten; die abzulesende Tendenz wird aber richtig sein, da der S-Bahn-Service bei Störungsmeldungen sich um gute Arbeit im Interesse der Fahrgäste bemüht.

Bei den Ursachen führen die Störungen an Signalen, Stellwerken oder Bahnübergängen mit insgesamt 14 Störfällen die Statistik an, gefolgt von 11 Störungen an Fahrzeugen. Die Zunahme dieser Zahlen gegenüber den Vorjahren gibt Hinweise auf folgende Problembereiche:

1. Im Bereich Infrastruktur scheinen die Defizite bei der präventiv wirkenden Instandhaltung weiter zugenommen zu haben.
2. Die Sicherungstechnik ist bezüglich Stabilität nicht auf dem Stand, der für ein Schnellbahnsystem in einem Ballungsraum notwendig ist.
3. Die eingesetzten Fahrzeuge werden älter, und sind wohl auch nicht auf eine so lange Lebensdauer konzipiert, wie das beim Vorgängermodell der Baureihe 420 der Fall war.

Die weiteren Störfälle teilen sich auf in vier weichen- oder streckenbezogene Ursachen, fünf wetterbedingte Störungen, sowie drei Ausfälle aus nicht näher bezeichneten „betrieblichen Gründen“.

Interessanterweise gibt es aber auch eine gegenläufige Entwicklung: Die Pünktlichkeitswerte der Münchner S-Bahn sind weiterhin gut. Im Januar und Februar maß die DB eine Pünktlichkeit von 96,1 %, im März waren es 96,7 % und nach

einem kleinen Einbruch im April mit 95,8 % kam man im Mai auf 97,1 %. Wie erklären sich diese Werte, die weder der Störfallstatistik noch dem Empfinden der meisten Fahrgäste entsprechen?

Zum einen liegt es, wie im Oktober 2012 erläutert („Pünktliche Fahrgäste statt verspäteter Züge“, <http://www.myway.de/e.lauterbach/pstat.html>), an den Messmethoden der DB. Zug- und Haltausfälle bleiben in der Statistik unberücksichtigt; es wird nicht gewichtet, dass in der Hauptverkehrszeit erheblich mehr Fahrgäste von Verspätungen und Ausfällen betroffen sind als zu anderen Zeiten.

Zum anderen ist es die Strategie der Münchner S-Bahn, bei Störungen möglichst frühzeitig Züge und Halte ausfallen zu lassen. Dadurch steht man zwar betrieblich besser da, als wenn man Zugverspätungen zu stark auflaufen lässt. Auf die Verspätungen der Fahrgäste wirkt sich diese Strategie aber negativ aus. Zusammen mit der oben erwähnten Messmethodik wird als Nebeneffekt die Pünktlichkeitsstatistik besser, während die Zug- und Haltausfälle im Streckenagenten zunehmen.

Nachdem es am 11. Juni auf der S1 vormittags eine Signalstörung gab, wurde gegen 17.20 Uhr gemeldet: „Aufgrund von Personen im Gleis ist der Streckenabschnitt München-Laim bis München-Pasing auf der Stammstrecke gesperrt“. Davon wäre die S1 eigentlich nicht betroffen. Trotzdem wurden 20 Minuten später die Zugfahrten zwischen Moosach und Ostbahnhof komplett eingestellt. Nachdem der Abschnitt Pasing–Laim wieder frei war, entfiel aus betrieblichen Gründen die S6 östlich von Pasing, und die S1 endete im Hauptbahnhof, zum Teil ohne Halt von Laim bis Hackerbrücke. Die Beeinträchtigungen der S1 wurden in einer letzten Meldung der Streckenagenten bis 23 Uhr prognostiziert.

Wie bereits im Januar („Mein S-Bahn-Jahr 2014“, <http://www.myway.de/e.lauterbach/s2014.html>) sei die S-Bahn-Strategie anhand eines Beispiels von der Linie S1 erläutert, mit der der Autor einiges an leidvoller Erfahrung verbindet.

Das Ergebnis der Maßnahmen der DB sieht man in einem Ausschnitt aus dem „Live-Fahrplan“ der S-Bahn München. Obwohl die S1 von der Streckensperrung durch „Personen im Gleis“ zwischen Pasing und Laim nicht direkt betroffen war, leiden deren Fahrgäste am stärksten unter dem Störfall.

Die S1 war die am längsten gestörte Linie an diesem Abend und hatte fünf Stunden und 20 Minuten nach der ersten Störungsmeldung eine Pünktlichkeitsquote von null Prozent (alle Züge mindestens sechs Minuten verspätet). Die in der rechten Spalte angegebene Zahl der Störungen enthält für alle Linien Meldungen zu „Verzögerungen“ und zusätzlich für die S1 die Meldung der Haltausfälle von Laim bis Hackerbrücke bzw. Karlsplatz bis Ostbahnhof. Stadtauswärts hielt die S1 um diese Uhrzeit bereits wieder zwischen Donnersbergerbrücke und Laim.

Aktuelle Pünktlichkeit		
Linie	Status	Störungen
Stammstrecke	80.0%	
<b>S1</b>	0 %	! 2
<b>S2</b>	70 %	! 1
<b>S3</b>	60 %	! 1
<b>S4</b>	60 %	! 1
<b>S6</b>	71 %	! 1
<b>S7</b>	88 %	! 1
<b>S8</b>	33 %	! 1
<b>S20</b>	-	0
<b>Information:</b> Angegebene Pünktlichkeit bezieht sich auf die aktuelle Situation und alle im Live-Fahrplan dargestellten Fahrten		
<b>Letzte Aktualisierung: 22:42</b>		

Quelle: <http://s-bahn-muenchen.hafas.de/>

Die Schlüsse, die man aus Fahrgastsicht aus solchen Ereignissen ziehen muss, sind immer die gleichen: Es fehlt der DB und auch der Münchner S-Bahn an politischer Aufsicht. Der Bahnbetrieb wird im Nahverkehr aus Fahrgeldeinahmen und Steuergeldern finanziert. Da es keinen Wettbewerb um den Fahrgast gibt, muss ein von der Politik eingesetztes Regulativ existieren. Wie man am geschilderten und vielen anderen Beispielen sieht, ist das aber entweder politisch nicht gewollt, oder das Versagen wird aus Bequemlichkeit hingenommen.

Eine weitere Forderung zielt auf verbesserte Fahrgastrechte. Auch bei S-Bahn-Störungen und bei Nutzung von Verbundzeitkarten sind deutliche Entschädigungen zu zahlen. Das verantwortliche Bahnunternehmen muss die Probleme auch finanziell spüren, und die Fahrgäste würden eine Anerkennung für ihren Schaden erhalten. Der Gedanke, dass ein Bahnbetrieb sich von alleine reguliert, und sich automatisch an den Bedürfnissen der Kunden ausrichtet, kann nur der Ignoranz und der Naivität der Verkehrspolitikern entstammen. Dass dieser Gedanke falsch ist, ist seit Jahren offensichtlich. Gehandelt hat die Politik bisher nicht.

Edmund Lauterbach

## ÖV-Eindrücke aus Barcelona

Drei Tage in Barcelona aus Anlass eines Klassentreffens; was bekommt man da mit von einer Stadt? Auch die Benutzung öffentlicher Verkehrsmittel. Hinein mit dem Flughafen Expressbus für 5,90 Euro – noch ohne Kenntnisse – auf Empfehlung des ortsansässigen Gastgebers, außerhalb des Tarifgefüges. Wer frisch anreist, weiß meistens nur das Nötigste, also verschafft man sich den Eindruck durch Erfahrung und hat etwas Vorkenntnis aus dem Internet. Den Nutzwert ei-

nes Systems erkennt man auch daran, wie schnell man sich zurechtfindet, ohne dass man lange forschen muss.

Das ist in Barcelona ziemlich einfach. Die Stadt hat ein gut ausgebautes U-Bahn-System und ein dichtes Busnetz; der Standard ist mit München vergleichbar. Für die Metro fahren im wesentlichen fünf Linien der TMB, des städtischen Verkehrsnetzes, dazu drei, die von der FGC, der katalanischen Verkehrsgesellschaft betrieben werden. Wer was fährt, kümmert den Fahrgast nicht; es gibt einen Tarifverbund, und den Unterschied merkt man nur am Logo oder als Kenner an Einzelheiten der Fahrzeuge.

Außerhalb gibt es ein paar weitere Zweiglinien, dazu neuerdings wieder zwei Straßenbahnnetze, die demnächst über die Avinguda Diagonal, eine Art Broadway verbunden werden sollen; auch in Barcelona hat man verstanden, welcher Fehler es war, ein einstmals sehr ausgedehntes Netz stillzulegen. In der Innenstadt hatten wir damit wenig Berührung, ebenso mit den Vorortzügen der Rodalies, vergleichbar mit unserer S-Bahn auf Gleisen der RENFE, der staatlichen Eisenbahn. Die fährt weiter herum als bei uns, an die 100 km, bis etwa zum Rand der Pyrenäen und gehört auch zum Tarifverbund, aber ihre Haltestellen liegen weit auseinander, sie spielt darum innerstädtisch kaum eine Rolle.

Eine Einzelfahrt der Zone 1 kostet 2,15 Euro, und für den üblichen Stadtbesuch reicht dies vollständig aus, denn alles Wichtige liegt innerhalb davon. Nützlicher ist aber die Zehnerkarte (T10); sie ist mit 9,95 Euro aus dem Automaten ausgesprochen billig, und sie lässt sich auch für Gruppen gebrauchen, solange man beieinander bleibt. Man steckt sie in den Automaten, sie wird entwertet, und sobald man sie aus dem zweiten Schlitz herauszieht, öffnet sich die Glastür oder es lässt sich das Drehkreuz bewegen. Man muss nur darauf achten, sie für gemeinsame Benutzung dem nachfolgenden Mitfahrer zu hinterlassen. Beim Umsteigen steckt man sie ebenfalls durch die Schleuse, aber sie bekommt innerhalb von 75 Minuten keinen neuen Aufdruck, also wird nur eine Fahrt abgerechnet. Auch beim Wechsel zwischen Bus und Metro gilt die gleiche Regel. Und es gibt keine Bedenken, wenn man über einen anderen Bahnsteig geht; die Elektronik versteht das. Denn von manchen Haltestellen aus kommt man aus dem System nur über den Bahnsteig einer anderen Linie heraus.

Das Netz ist schwer verständlich; die Strecken schlängeln sich in eigenartigen Schleifen und Mäandern umeinander herum, was sich mit dem geradlinigen Aufbau der Stadt schwer verträgt. Aber die Übersichtspläne sind ausreichend, so dass man nur ablesen muss, welche merkwürdigen Umsteigeverbindungen sich ergeben, und man sollte über die historische Herkunft dieser Schnörkel besser nicht nachdenken. Die Metro gibt es seit 1924, und sie wurde schon früher von zwei verschiedenen Gesellschaften betrieben, daraus erklärt sich wohl manches.

Bis auf eine Linie mit 1000 mm fährt alles unter der Erde auf Normalspur. Ein-

gesetzt sind durchgängige Ganzzüge mit drei bis fünf Wagen, überwiegend mit Türen im Mindestabstand, Längssitzreihen und vor allem Stehplätzen. Die Lücke zum Bahnsteig ist sehr schmal, aber manchmal gibt es eine Stufe; inwieweit der Zugang barrierefrei möglich ist, haben wir nicht weiter untersucht. Die Haltestellen liegen, soweit ich gesehen habe, immer in der Geraden, es gibt in der Regel Außenbahnsteige, aber unangenehm schmal, von da aus Rolltreppen und Aufzüge. Die Metro Barcelona sei der Ursprung der „Spanischen Bahnsteige“, heißt es. Ich habe sie aber nur in ein paar Endbahnhöfen beobachtet, die allgemein nicht in einer Abstellanlage, sondern stumpf an Prellböcken auflaufen. Als Information im Zug hat man eine Ansage, die optische Anzeige über den nächsten Halt und entweder ein Streckenband über den Türen, auf dem die bereits abgefahrenen Haltestellen beleuchtet erscheinen und die nächste blinkt, oder in den neuesten Zügen eine Bildschirmdarstellung, allerdings nur an den Wagenenden. Vorsicht vor Taschendieben! Die sind hier weitaus eifriger als in München. Wir hatten gleich ein Opfer in unserem Kreis.

Der Takt ist eng; man geht auf den Bahnsteig, und gleich kommt ein Zug. Nur am Sonntag zur Avinguda Tibidabo war es bei der Metro ein 20-Minuten-Takt. Und eine Buslinie dorthin verkehrte überhaupt nur an Werktagen. Auch in Katalonien ist der Sonntag verschlafen. Auch das Busnetz ist dicht und wird zumindest werktags häufig befahren; der Standard der Fahrzeuge entspricht unserem, wenn auch mit noch weniger Sitzplätzen und großem Mehrzweckraum.

Aber wie es heutzutage so ist: Über das Internet bekommt man Auskünfte zu Einzelfahrten. Fahrplantabellen sind aber nicht ohne weiteres zugänglich, darum lässt sich nichts Grundsätzliches sagen. Die U-Bahn verkehrt bis Mitternacht, freitags bis zwei Uhr früh, von Samstag auf Sonntag durchgehend. Über Takte verraten die Netzseiten nichts. Aber während der Lücke fahren Nachtbusse, zum Beispiel die Linie N17 zum Flughafen alle zwanzig Minuten; einen solchen Standard kann man sich nur wünschen. Der Fahrpreis ist der gleiche wie tagsüber, die T10 gilt.

Weitere Angebote wie die verschiedenen Seilbahnen sind nicht im Stadttarif eingebunden. Die „Tramvia Blau“ mit historischen Fahrzeugen zur Anfahrt an den Hausberg Tibidabo zum Beispiel kostet für eine Fahrt 5,50 Euro und ist trotzdem dringend zu empfehlen. Man sollte sich allerdings informieren, wann sie verkehrt. Man erklimmt im historischen Zweiachser eine Steilstrecke durch ein edel aussehendes Villenviertel, daran schließt sich die Standseilbahn zum Gipfel mit Vergnügungspark und prächtiger Aussicht an.

Insgesamt lässt sich sagen: Man trifft eine Großstadt mit internationalem Standard und gutem Angebot an, und wer etwas Übung im ÖV hat, findet sich schnell gut zurecht.

Michael Werner



*Das gibt's wohl nur in Walpertskirchen*

## **Bahnhaltepunkt mit angegliedertem Museum**

Im Oktober 2014 wurden zur Aufwertung des Bahnhaltepunkts Walpertskirchen auf dem ehemaligen Ladehof des Bahnhofs zwei alte mechanische Signale aufgestellt. Hierzu war ein Gestattungsvertrag erforderlich, den die Gemeinde mit der DB Immobilien GmbH abschloss – aber nicht nur für die Signale, sondern auch für eine weitere Attraktion: eine „königlich bayerische“ Wärterbude. Sie wurde vom PRO BAHN Arbeitskreis Walpertskirchen in zahllosen ehrenamtlichen Arbeitsstunden restauriert und in den Zustand der 1960er Jahre zurückversetzt. Die Inneneinrichtung der Wärterbude ist bis ins kleinste Detail stimmig und bildet einen sehr wertvollen Bestandteil des kleinen, aber feinen gemeindeeigenen Museums.

Seit dem 1. Mai 2015 gibt es noch eine weitere Attraktion: Ein Signal der Königlich Bayerischen Staatseisenbahnen, das nach zahllosen ehrenamtlichen Arbeitsstunden in altem Glanz erstrahlt. Auf zwei Erklärungsstafeln kann sich der Besucher über den Zweck der Signale und der Wärterbude informieren, und er kann nach telefonischer Vereinbarung (08122/3597) oder per Mail ([karl-buerger@t-online.de](mailto:karl-buerger@t-online.de)) in der Wärterbude den Arbeitsplatz des Wärters, so wie er über mehr als 90 Jahren aussah, besichtigen – eine kleine Zeitreise.

Mit großer Freude sieht der PRO BAHN-Arbeitskreis Walpertskirchen nun der offiziellen Eröffnung des Museums entgegen – ein großer Tag für den Arbeitskreis. Denn als er vor 26 Jahren gegründet wurde, war die Stilllegung der Haltestelle Walpertskirchen beschlossene Sache. Das stark ausgedünnte Zugangebot beschränkte sich auf den Berufspendlerverkehr, für andere Unternehmungen war es vollkommen unbrauchbar. Das Bahnhofsgelände wirkte trist und heruntergekommen, und im Wartehäuschen gab es nicht einmal mehr einen Aushangfahrplan, weil sich kein Mensch mehr darum kümmerte. Ein trostloser Ort, man hielt sich dort nicht gerne auf. Heute wirkt die Bahnstation mit angegliedertem Museum wie ein kleiner Park, in dem die gepflegten Grünflächen und die sechs Blumenrabatten von der Erfolgsgeschichte der Bahnstation als eine der wichtigsten Infrastruktureinrichtungen der Gemeinde Walpertskirchen zeugen. Und sowohl die Pflege des Bahnareals als auch das Museum demonstrieren: Wir schätzen unsere Bahnstation und lassen sie uns nicht wegnehmen!

Am Freitag, 10. Juli 2015 um 15.00 Uhr wird das Museum von 1. Bürgermeister Franz Hörmann offiziell eröffnet. Nach der Begrüßung durch den Gemeindechef und den Chef der Südostbayernbahn Christoph Kraller können sich die Besucher über die Museumsexponate informieren und die gesamte Anlage sowie eine vom PRO BAHN Arbeitskreis zusammengestellte Bildwand mit großformatigen Fotos zur 144-jährigen Geschichte der Bahnstation Walpertskirchen besichtigen. Ein kleines Gewinnspiel, musikalische Umrahmung und Informationen zum Angebot

der Südostbayernbahn werden das Bahnhofsfest abrunden, und ebenso ist für das leibliche Wohl gesorgt. Und selbstverständlich beteiligt sich PRO BAHN mit einem Infostand.

Karl Bürger

## **Durch Feldmoching und Lerchenau zum Brennertunnel?**

Am 18.06. fand im Münchner Hasenberg eine Veranstaltung der lokalen SPD mit dem Titel „Lärm durch Güterzüge zum Brenner-Basistunnel im 24. Stadtbezirk!“ statt. Thema war die Reaktivierung der sogenannten Feldmochinger Kurve zwischem dem Güterbahnhof Milbertshofen und der Güterverbindungsstrecke zum Bahnhof Feldmoching. Eine Reaktivierung der bis Anfang der 90iger Jahre bestehenden Kurve (derzeit fehlt eine Weiche und ca. 100 m Gleis) würde den Nordring mit der Strecke aus Freising verbinden und stellt damit aus Sicht einiger Politiker und Bewohner des Stadtbezirks 24 (Feldmoching-Hasenberg) eine maximale Bedrohung dar.

Die Quintessenz, der mit ca. 50 Anwesenden gut besuchten Veranstaltung, war wie eigentlich erwartet: Wir reden über alles (auch gerne falsch) und sagen dennoch nichts. Zwar wurde durch Vorsitzenden des Bezirksausschusses 24, Markus Auerbach, blümerant der Schienengüterverkehr bejaht, dann aber mit zweifelhaften Zahlen ein Schreckensszenario für die Bewohner der besagten Strecke aufgezeichnet, was nur den Schluss zulässt, die Reaktivierung unbedingt zu verhindern. Dennoch war ein klares Nein für den Lückenschluss nicht zu vernehmen. Stattdessen kam ein dokumentarisches Sammelsurium verschiedener privater Initiativen „gegen Schienenverkehrslärm“ – selbstredend auch das geforderte Tempolimit auf dem Nordring, das gerade beim Oberlandesgericht anhängig ist.

Die bisherigen Bemühungen des Stadtrats und der Verwaltung, den ohnehin spärlichen Schienengüterverkehr in München zu stabilisieren, wurden gar nicht erwähnt oder in ein falsches Licht gesetzt.

Weitergehende Informationen über das Thema findet man unter <http://www.myway.de/e.lauterbach/bahn-by/nordringfm>.

Harald Nikolisin

---

**Nahverkehrsförderung sicherstellen!**

**Jetzt Petition unterzeichnen!**

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

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](mailto:pbp-redaktion@muenchen.pro-bahn.de) erreichbar, die Abonnentenverwaltung über [pbp-abo@muenchen.pro-bahn.de](mailto: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.**

So. 05.07., So. 12.07., So. 19.07. und So. 26.07.; 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](https://www.leo-online.org/posts.php?c_parent=27), Tel.: 0174/2898 903

Mo. 06.07. 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, H. Hofmann, 08651/762390, [info@verkehrsforum-bgl.de](mailto:info@verkehrsforum-bgl.de) und <http://www.verkehrsforum-bgl.de/aktuell.html>

Mi. 08.07. 19 Uhr; Berchtesgaden, Gasthaus „Neuhaus“, Marktplatz 1; **Informations- und Diskussionsveranstaltung** „Neustart Nahverkehr Berchtesgaden – Lösungsansätze“; Veranstalter: Verkehrsforum Berchtesgadener Land; Info: Siehe Termin am 06.07.

So. 19.07. und So. 26.07.; Augsburg — Mering, Geltendorf, Schondorf; **Dampfzugfahrten**, Dampftage im Bahnpark Augsburg; Info: <http://www.ammersee-dampfbahn.de/>

Mo. 03.08. 18:30 Uhr; Bad Reichenhall, „Avalon-Hotel“ Bahnhofsplatz 14; **Monatstreffen** des Verkehrsforums Berchtesgadener Land; Info: Siehe Termin am 06.07.

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>

Bis 13.09. jeweils Fr.-So. 10–17 Uhr; Freilassing, Lokwelt; **Fotoausstellung** „Fotografische Liebeserklärungen an die Eisenbahn“, im Lokwelt-Eintritt enthalten; Info: <http://www.lokwelt.freilassing.de/>

---

## 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](http://www.pro-bahn.de/bayern/index_termin.htm).

Mi. 01.07. 19 Uhr; Geschäftsstelle; **Aktiventreffen**

Fr. 03.07. 19 Uhr; Geschäftsstelle; **Stadt- und Kreisgruppe München**

Sa. 04.07. 10–17 Uhr; München, Marienhof; **Infostand** auf dem Aktionstag „Da sein für München“; Veranstalter: Stadt München, <http://www.muenchen.de/daseinsvorsorge>

Sa. 04.07., 11.07, 18.07. und 25.07., 12 Uhr; Wasserburg, „Schranne“, **Stammtisch** der PRO BAHN Ortsgruppe Wasserburg; Info: Rainer Kurzmeier ([rainer@blumen-kurzmeier.de](mailto:rainer@blumen-kurzmeier.de)), Bernd Meerstein ([bernd@meerstein.de](mailto:bernd@meerstein.de))

Do. 09.07. 19 Uhr; Rosenheim; „Mail-Keller“, Schmettererstr. 20; **Stammtisch der Stadt- und Kreisgruppe Rosenheim**; Info: Wolfgang Günther (080 62/4027), Günther Polz (080 63/7928)

Fr. 10.07. 15 Uhr; Walpertskirchen, Haltepunkt; **Infostand** anlässlich der Eröffnung der historischen Bahnanlage; Info: Siehe Seite 9 und [http://www.suedostbayernbahn.de/so\\_bayern/view/mdb/so\\_bayern/aktuell/2015/mdb\\_192826\\_flyer-walpertskirchen.pdf](http://www.suedostbayernbahn.de/so_bayern/view/mdb/so_bayern/aktuell/2015/mdb_192826_flyer-walpertskirchen.pdf)

Mi. 15.07. 19 Uhr; Geschäftsstelle; **Aktiventreffen**

Sa. 18.07. 11–15 Uhr; Simbach, Bahnhof; **Auszeichnung des Bahnhofs Simbach durch PRO BAHN, Infostand** und Bahnhofsfest

Mo. 27.07. 19:30 Uhr; Augsburg, Zeughaus, Zeugplatz 4; **PRO BAHN-Treff Schwaben**; Info: [joerg.lange@pro-bahn.de](mailto:joerg.lange@pro-bahn.de); [errol.yazgac@pro-bahn.de](mailto:errol.yazgac@pro-bahn.de), 0160/93896180 und [http://www.pro-bahn.de/bayern/index\\_termin.htm](http://www.pro-bahn.de/bayern/index_termin.htm) unter „Schwaben“.

Mi. 29.07. ab 19:30 Uhr; München; Gaststätte Zwinger-eck; **Stammtisch**

Do. 30.07. 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](mailto:n.moy@bayern.pro-bahn.de))

Mi. 05.08. 19 Uhr; Geschäftsstelle; **Aktiventreffen**

Fr. 07.08. 19 Uhr; Geschäftsstelle; **Stadt- und Kreisgruppe München**

**Termine anderer Veranstalter siehe vorherige Seite.**

---

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

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