

PRO BAHN *Post*

Rundbrief von PRO BAHN Oberbayern

Februar 2016



Auch wenn das Bild Erinnerungen an vergangene Zeiten weckt, so ist es doch ganz aktuell: Es zeigt den VT 26 der Chiemgauer Lokalbahn auf einer Werkstattfahrt in diesem Januar im Bahnhof Wasserburg. (Bild: Michael Nowak)

- Kurznachrichten – *Seite 2*
- Wie leidensfähig sind die Fahrgäste? – *Seite 4*
- Meridian: Zugausfälle wegen Bauarbeiten – *Seite 6*
- Dobrindt bei der regionalen Politikprominenz – *Seite 7*
- Kundenbeirat der SOB: Ein Rück- und Ausblick – *Seite 8*
- K.-H. Dix: Abschied von der “Eisenbahn-Redaktion“ – *Seite 9*

Kurznachrichten

Kainzenbad: Ausnahmegenehmigung läuft aus

Die Sonderhalte zum Garmischer Neujahrsskispringen in Kainzenbad werden in jedem Jahr von Tausenden von Fahrgästen genutzt. Jetzt soll damit Schluss sein, berichtet das Garmischer Tagblatt (<http://www.merkur.de/lokales/garmisch-partenkirchen/landkreis/neuer-bahnhof-skistadion-6004052.html>). Grund seien der nicht mehr zeitgemäße Zustand des Bahnsteiges und die nach dem LKW-Unfall vom 30.12.2014 vollständig ausgefallene Beleuchtung. Für das Springen 2015/16 gab es noch einmal eine Ausnahmegenehmigung, weil die Veranstalter für eine temporäre Ausleuchtung der Anlage sorgten. Ideen für eine attraktive Bahnanbindung des Skistadions mit einer Verlegung des Haltepunktes gibt es zwar, kommen aber wegen ungeklärter Finanzierungsfragen nicht voran. PRO BAHN wirbt seit Jahren für eine Reaktivierung des Haltes (PRO BAHN-Post vom Februar 2011).

Automatenschulungen bei PRO BAHN Wasserburg

Da es nach der Integration des Filzenexpress bis Wasserburg Bahnhof in den MVV für viele Fahrgäste Informationsbedarf gibt, hat die PRO BAHN-Ortsgruppe Wasserburg gemeinsam mit der Südostbayernbahn am 15. Januar eine Automatenschulung am Bahnhof in Reitmehring durchgeführt. Wegen des großen Interesses wird am 29. Januar eine weitere Schulung angeboten.

Neues vom LEO

Im vergangenen Sommer wurde der VT 26 der Chiemgauer Lokalbahn Endorf-Obing (LEO) bei einem durch ein Straßenfahrzeug verursachten Bahnübergangsunfall beschädigt. Nun wird er wieder repariert. In der Werkstatt der Passauer Eisenbahnfreunde im Bahnbetriebswerk Passau sollen die beschädigten Puffer ausgetauscht werden und außerdem noch ein neuer Motor eingebaut werden. Vor der Reise nach Passau ging es aber erst einmal zur „Reaktivierung“ der Zugbeeinflussungsanlage in die Werkstatt nach Mühlendorf.

DB will Mitarbeitern weniger zahlen um Strecken im Nahverkehr zu halten

Einer Meldung der Süddeutschen Zeitung zufolge erwägt die DB ihre Mitarbeiter schlechter zu bezahlen um bei Ausschreibungen konkurrenzfähiger zu sein (Link siehe <https://de-de.facebook.com/pro.bahn>, Meldung vom 23. Januar). Allerdings sind die Personalkosten nicht immer der Grund, warum Ausschreibungen verloren gehen und nicht immer hat die DB die höchsten Personalkosten aller Mitbewerber angesetzt. Sollte die DB diese Pläne realisieren, dann dürften auch die Fahrgäste das mit ausbaden, denn dann sind Streiks vorprogrammiert. Zudem hat die DB im Münchner Raum offenbar bereits bei der derzeitigen Bezahlung Probleme, offene Stellen für Lokführer zu besetzen.

250. PRO BAHN-Treff Augsburg

Seit über 20 Jahren gibt es den monatlichen PRO BAHN-Treff der Bezirksgruppe Schwaben in Augsburg mit interessanten Vorträgen. Am 29. Februar findet der PRO BAHN-Treff zum 250. Mal statt! Als Referenten für diesen Jubiläums-PRO BAHN-Treff konnte der Geschäftsführer der Bayerischen Eisenbahngesellschaft (BEG), Dr. Johann Niggel, gewonnen werden. PRO BAHN Oberbayern gratuliert den Kollegen aus Schwaben zu ihrer erfolgreichen Vortragsreihe.

Neues S-Bahn-Kundencenter im Münchner Hauptbahnhof

Am 14. Januar haben die S-Bahn München und DB Vertrieb das neue Kundencenter im S-Bahn-Zwischengeschoss des Münchner Hauptbahnhofs eröffnet (<http://www.deutschebahn.com/presse/muenchen/de/aktuell/presseinformationen/>, Meldung vom 14.1.2016). Besonders betont wird in der Pressemitteilung die barrierefreie Ausgestaltung – im Widerspruch dazu ragt die geöffnete Schwingtür des Kundencenters jedoch quer über den Blindenleitstreifen. Es gibt drei personenbediente Beratungsplätze und vier Automaten, die allerdings bei geschlossenem Fahrgastcenter nicht zugänglich sind. Das S-Bahn Kundencenter ist montags bis freitags von 7 bis 20 Uhr sowie an Samstagen, Sonn- und Feiertagen von 9 bis 18 Uhr geöffnet.

Gesetz zur Stärkung des Wettbewerbs im Eisenbahnbereich

Nachdem 2013 der Versuch, ein Eisenbahnregulierungsgesetz zu verabschieden, gescheitert war, wurde letztes Jahr auch an einem neuen Gesetzesentwurf Kritik laut (http://www.pro-bahn.de/aktuell/aktuell_one.php?sel_id=147&sel_jahr=2015&sel_db=25). Das Gesetzgebungsverfahren ist inzwischen weiter fortgeschritten; der etwas über 400 Seiten lange Entwurfstext (<http://dipbt.bundestag.de/dip21/brd/2016/0022-16.pdf>) liegt jetzt dem Bundesrat zur Beratung vor.

Allianz pro Schiene fordert mehr Geld für kleine Bahnhöfe

Mehr Geld für den barrierefreien Ausbau kleiner Bahnhöfe fordert die Allianz pro Schiene, zu deren Mitgliedern auch PRO BAHN gehört, in ihrem Newsletter vom 21. Januar (<https://www.allianz-pro-schiene.de/presse/newsletter/newsletter-2016-01-21/>). Es sei zwar ein Schritt in die richtige Richtung, aber um den Anteil der barrierefreien Bahnhöfe in Deutschland kontinuierlich zu steigern, seien die vom Verkehrsministerium bereitgestellten 50 Millionen Euro für die nächsten drei Jahre bei weitem nicht genug. Nicht 50 Millionen für drei Jahre, sondern 150 Millionen pro Jahr wären notwendig – und das über das Jahr 2018 hinaus. Zum Vergleich: Die Oberauer Ortsumfahrung soll 204 Millionen Euro kosten (http://www.pro-bahn.de/weilheim/aktuell_one_weilheim.php?sel_id=406&sel_jahr=2015&sel_db=25).

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

Zugausfall, Streik und Streckensperrung

Wie leidensfähig sind die Fahrgäste?

Die achtmonatige Sperrung der Hauptstrecke Bamberg–Lichtenfels hat im Vorfeld viele Proteste hervorgerufen, sogar einige Politiker haben versucht, das Desinteresse ihrer Kollegen oder die eigene Hilflosigkeit zu überwinden und eine kundenfreundliche Planung einzufordern. Doch wie immer reagierte DB Netz auf den Wunsch nach einem Umbau „unter dem rollenden Rad“ erfolgreich mit einem Drohszenario, bei dem aus einer mehrmonatigen Totalsperre eine jahrelange Prozedur mit ebenso großen Belastungen wird. Für einen Fahrgastverband ist es extrem schwierig, zu beurteilen, wie weit Umfang und Dauer einer geplanten Streckensperrung tatsächlich notwendig sind oder nur der Bequemlichkeit und Kostenersparnis des Infrastrukturbetreibers dienen. Nur ein unabhängiges Ingenieurbüro könnte kundenfreundlichen Alternativen aufzeigen; als Laie wundert man sich nur über den oft schleppenden Fortgang der Bauarbeiten. Bamberg–Lichtenfels ist zwar die längste, bei weitem aber nicht die einzige Sperrung in diesem Jahr, das für die Bahnkunden noch einige lästige Baustellen zu bieten hat.

Anhänger von Verschwörungstheorien könnten schlüssig darstellen, dass die Fahrgäste nur Teil eines groß angelegten Feldversuchs sind, bei dem ihre Leidensfähigkeit erprobt wird, möglicherweise auf Druck der „notleidenden“ Autoindustrie, sicher aber auch zur betriebswirtschaftlichen „Optimierung“ der Bahnbetreiber.

Auch ohne nostalgische Verklärung kann man feststellen: Der Ausfall von Zügen war für die Eisenbahner früherer Zeiten ein Vorkommnis, das nur im äußersten Katastrophenfall auftreten durfte. Schienenverkehr gehörte unverzichtbar zur Daseinsvorsorge und war unter allen Umständen aufrechtzuerhalten. Nicht zuletzt deswegen hatte man die Betriebseisenbahner verbeamtet und so vom Streikrecht ausgeschlossen. Es gab ausreichende Reserven an Personal und Fahrzeugen, um alle Eventualitäten abzufangen, und viele Bahnmeistereien kümmerten sich vor Ort um den Rückschnitt von Bäumen, bevor sie in der Fahrleitung hingen.

Das alles sind für die Controller bei der DB erst mal nur Kosten, deshalb muss nun gespart und dabei die Grenze der Zumutbarkeit ausgetestet werden – auch an vielen Strecken in Oberbayern. Spitzenreiter in 2015 war die Strecke Murnau–Oberammergau. An fast hundert Tagen war der Zugverkehr dort stark eingeschränkt bis hin zur Komplettsperrung: Schäden an der Infrastruktur, Fahrzeugausfälle trotz einer Fahrzeugreserve von 50% , überhaupt das Wetter, umstürzende Bäume, der Streik der Lokführer. Dass ein Oberbauschaden zwischen der vorletzten und letzten Station gleich zum 6-wöchigen Schienenersatzverkehr (SEV) auf der Gesamtstrecke führte, belegt die große Neigung der DB zu umfas-

senden und langwierigen Betriebseinschränkungen. Mittlerweile findet man auf der Ammergaubahn kaum noch einheimische Pendler in den Zügen, die Ausflügler dagegen können je nach Betriebslage ihre Fahrten disponieren.

Nicht viel besser geht es den Kunden der benachbarten Kochelseebahn. Dort sind noch viele regelmäßige Kunden unterwegs, die viel Verständnis für die zahlreichen technischen Störungen und die Bauarbeiten aufgebracht haben. Dass nun auch eine Instandhaltungsmaßnahme (Software-Update) an den Fahrzeugen zu einem zehntägigen Schienenersatzverkehr geführt hat, haben viele dieser hartnäckigen Bahnfahrer als besondere Dreistigkeit empfunden.

Die Liste der Probleme ließe sich weiter fortsetzen: der SEV im Mangfalltal, der gesperrte Bahnsteigzugang in Unterschleißheim, die mehrmonatige Bahnblockade in Salzburg, der G7-Gipfel und so weiter . . .

Das Problem, sich teure Fahrzeug- und Personalreserven von der öffentlichen Hand finanzieren zu lassen, hat dagegen die Münchner S-Bahn sehr elegant mit dem 10-Minutentakt gelöst: Die Zwischentakte fahren dann, wenn alle Triebfahrzeugführer gesund und die Triebwagen einsatzbereit sind. Nur verlassen sollte man sich als Fahrgast auf die Züge nicht. Sie sind eben nur Dispositionsmasse.

Jetzt könnte man natürlich darüber philosophieren, mit welchen Abhilfemaßnahmen man diesen Missständen begegnen und einen zuverlässigen Bahnbetrieb wiederherstellen könnte: Gleich vorweg: Für die naheliegende und gern gewählte Lösung, dem großen Eisenbahninfrastrukturbetreiber in Deutschland einfach unkontrolliert mehr Geld „über den Zaun zu werfen“, kann sich der Autor dieses Beitrags nicht erwärmen; zu groß ist die Gefahr, dass damit noch mehr unsinnige Ideen umgesetzt werden, wie z.B. Hauptbahnhöfe zu vergraben und mit einer Längsneigung von 15 Promille zu versehen.

Der Schlüssel läge in der Hand des Eigentümers und der Aufgabenträger des SPNV: Denkbar wären klare Vorgaben, an wie vielen Tagen im Jahr eine Strecke gesperrt sein darf oder wie viele Züge maximal ausfallen dürfen – unabhängig von der Ursache. Solche Vorgaben müssen natürlich wirksam pönalisiert werden. Bevor aber der Controller ausrechnet, wie er die Pönalen gleich wieder auf den Fahrpreis und damit auf den Kunden umlegt (denn nie käme für ihn eine Bekämpfung der Ursachen in Frage), müssten erstmal die verkehrspolitischen Strukturen zwischen Bahnbetreiber, Politik und Bahnkunden reformiert werden. Regionale und überregionale Netzbeiräte mit demokratischer Legitimation sollten unter Mitwirkung der Fahrgäste und Kunden über Baumaßnahmen und die Entwicklung der Infrastruktur bestimmen und deren Instandhaltung überwachen, die Notwendigkeit von SEV müsste durch unabhängige Gutachter belegt werden; die Einnahmen und Ausgaben für jede Bahnstrecke sollten transparent dargestellt werden. Auch mit den Gewerkschaften müsste ein Abkommen dazu

getroffen darüber werden, wo die Grenze zwischen Daseinsvorsorge und Streikrecht liegt. Es wäre also eine strukturelle Weiterentwicklung der Bahnreform notwendig, ja wäre, sollte, müsste, wenn nicht . . .

Wir wissen, dass das alles nicht kommen wird. Die Spekulation über das Wieso und Warum sei an dieser Stelle wieder der eigenen Phantasie oder den Verschwörungstheoretikern überlassen. Die kommen womöglich noch zum Schluss, dass Eigentümer und SPNV-Aufgabenträger nicht nur Teil der Lösung sind, sondern Teil des Problems.

Norbert Moy

Zugausfälle wegen Bauarbeiten auf den Meridian-Strecken

Aufgrund von Bauarbeiten zwischen Grafing und Rosenheim wird es im Zeitraum vom 26. Februar bis 9. Mai 2016 beim gesamten Meridian-Streckennetz zu Fahrplan-Änderungen kommen, bei der Mangfalltal-Bahn sogar zu massiven Fahrplan-Einschränkungen. Verantwortlich ist der DB-Geschäftsbereich Netz, der die Oberleitungen auf der Hauptstrecke komplett erneuern lässt. Wegen Gleisperrungen im Baustellenbereich wird in diesem Zeitraum ein Teil der Fern- und Güterzüge über das Mangfalltal geleitet, was dort die Streichung von fahrplanmäßigen Regionalzügen auf der eingleisigen Strecke erfordert.

So entfallen sämtliche neun durchgehenden Zugpaare über Holzkirchen nach München und ab 19 Uhr vier weitere Züge Rosenheim–Holzkirchen. Abends nach 20.40 Uhr findet überhaupt kein Zugverkehr mehr in Richtung Holzkirchen statt. Stark betroffen ist auch der Berufs- und Schülerverkehr (u.a. Ausfall zweier morgendlicher Schülerzüge, dafür von Meridian der Rosenheimer Verkehrsgesellschaft (RoVG) zugesagter Schienenersatzverkehr (SEV) Rosenheim–Bruckmühl und Holzkirchen–Bruckmühl). Die Fahrplanausdünnung ist den Fahrgästen im Mangfalltal schwer zu vermitteln, da die geplanten Bauarbeiten nicht dem Ausbau oder Erhalt dieser Strecke dienen. Die Verärgerung der Zugbenutzer wird noch größer werden, wenn bekannt wird, dass offenbar fast kein SEV geplant ist (Stand 24.01.2016). Bei früheren vergleichbaren Baumaßnahmen führen für die meisten ausgefallenen Züge Ersatzbusse. Zuständig wäre hierfür das EVU, also Meridian.

Die Auswirkungen auf der Strecke Rosenheim–Grafing betreffen direkt auch die Fahrpläne der Meridian-Züge auf den Strecken nach Salzburg und Kufstein; es gibt zwar nur wenige Zugausfälle, aber umfangreiche Fahrplanverschiebungen mit Aufenthaltszeiten in Rosenheim von bis zu 10 Minuten.

Bei früheren Baumaßnahmen waren die Arbeiten überwiegend in verkehrs-

schwachen Zeiten (z.B. nachts) durchgeführt worden. Neuerdings ist es üblich, aus Kostengründen ganze Streckenabschnitte über einen längeren Zeitraum zu sperren; aus Sicht der Fahrgäste ist dies nicht akzeptabel.

PRO BAHN Rosenheim hat sich am 22.12.2015 schriftlich an die Rosenheimer Landtagsabgeordneten Lederer und Stöttner gewandt mit der Bitte, auf die DB Einfluss zu nehmen, damit die Zugausfälle auf das technisch unumgängliche Minimum beschränkt werden. Das Schreiben ging auch an den Rosenheimer Landrat, den Oberbürgermeister von Rosenheim und die Bürgermeister der Mangfalltalgemeinden. Rückmeldungen gab es bis jetzt nur von den Gemeinden Feldkirchen-Westerham und Bruckmühl.

PRO BAHN Rosenheim

Dobrindt bei der regionalen Politikprominenz

Im Januar stattete Verkehrsminister Alexander Dobrindt der neuen Geschäftsstelle der Industrie und Handelskammer (IHK) in Weilheim einen Besuch ab und äußerte sich „als hochkarätiger Gesprächspartner“ zum Thema „Verkehrsprojekte im Oberland“. Laut Presseberichten konzentrierte sich die Diskussion darauf, wann welche Straßenbauprojekte umgesetzt werden könnten. Als Bundesverkehrsminister sei er zwar für die gesamte Bundesrepublik zuständig, Projekte in der Heimat habe er in seiner Funktion als Abgeordneter dabei aber besonders im Blick, weiß die Presse zu berichten. Weiterhin heißt es, dass unter der „in Scharen anwesenden regionalen Politikprominenz“ Hoffnung aufkeimte, als er den Ortsumfahrungen von Weilheim, Murnau und Bad Tölz gute Chancen einräumte, in den vordringlichen Bedarf des Bundesverkehrswegeplans (BVWP) zu kommen. Auch der Straßentunnel für Starnberg sei „dringend nötig“, leider seien aber noch bei den Bürgern vor Ort Widerstände vorhanden.

Das staatliche Bauamt steht jedenfalls schon bereit, mit konkreten Planungen zu beginnen, sobald die verschiedenen Trassen im BVWP enthalten seien.

Wir wissen nicht genau, was der Minister abgesehen vom Straßenverkehr noch zum Thema Verkehr zu sagen hatte. Es wurde lediglich berichtet, dass Dobrindt die dritte Startbahn für den Münchner Flughafen für unabdingbar hält. Und das Thema „Eisenbahnverkehr“ wurde auf den zweiten S-Bahn-Tunnel reduziert. Bei konkreten Aussagen zu regional nutzbringenden Bahnprojekten war Fehlanzeige: nichts ganz allgemein, nichts zur Höhe der Finanzmittel für den Ausbau und Unterhalt des regionalen Schienennetzes sowie der Zukunft der Regionalisierungsmittel unter dem Aspekt der permanenten Steigerung von Trassen- und Stationsgebühren. Nichts zu „Projekten in der Heimat“ wie der Verlängerung der Pfaffenwinkelbahn zum Schongauer Krankenhaus, der Beschleunigung und Elektrifizierung der Pfaffenwinkelbahn, der Errichtung eines neuen Halte-

punkts Weilheim Süd, der Wiedereröffnung des Haltes in Kainzenbad, der Bau von Zweigleisinseln zwischen Tutzing und Murnau . . . Aber vielleicht hat ihn ja die regionale Politikprominenz gar nicht danach gefragt. Und die Vertreter der IHK auch nicht. Oder die Presse hat vergessen darüber zu berichten. Es könnte also sein, dass vielleicht morgen schon die Bagger anrollen und die Schienenwege modernisieren, und keiner hat's geahnt. Das wäre dann ein Beitrag für die April-Ausgabe der PRO BAHN Post . . .

Matthias Wiegner

Engagierter Kundenbeirat bei der SOB – ein Rück- und Ausblick

Zum 31.12.2015 ging nun schon die dritte Amtsperiode des Kundenbeirats der Südostbayernbahn (SOB) zu Ende. Durch das Engagement der Mitglieder wurden wieder vielfältige Aktivitäten ermöglicht. Zu allererst sind in diesem Zusammenhang die sechs ordentlichen Sitzungen pro Jahr gemeinsam mit der Geschäftsleitung der SOB zu erwähnen, in denen es phasenweise durchaus „zur Sache“ gegangen ist.

An Themen hat es nicht gemangelt – um nur einige „Highlights“ zu nennen:

- Zeitweilige gravierende Qualitätsprobleme (insbesondere auf der Strecke Mühldorf - München),
- Anschlusssituation im Knoten Mühldorf,
- Anlaufschwierigkeiten der neuen Loks,
- GDL-Streiks,
- Orkan „Niklas“,
- Umfangreiche Bauarbeiten mit Schienenersatzverkehr,
- Fahrgastinformation (Durchsagen, Zugzielanzeiger, Aushänge etc.),
- Fahrplangestaltung,
- Sauberkeit in den Zügen.

Neben den regulären Sitzungen gab es eine ganze Reihe weiterer Aktivitäten, wie z.B. eine Sondersitzung zur Ausbaustrecke (ABS) 38 München–Mühldorf-Freilassung, ein Besuch des Zuglabors in Aschaffenburg, die Teilnahme an der Podiumsdiskussion zur Präsentation der neuen SOB-Lok und eine Fahrt zur Eisenbahnfachmesse Innotrans nach Berlin.

Der Fahrgastbeirat war an diversen Bahn-Events in Mühldorf, Wasserburg und Walpertskirchen sowie zweimal beim Grillfest für Pendler der SOB mit Info-Ständen und „Meckerzettel“-Aktionen („Was könnte die SOB verbessern?“) beteiligt und gab den Anstoß zur Auszeichnung des Bahnhofs Simbach am Inn für die gelungene Sanierung. Außerdem hielt der Sprecher des Fahrgastbeirates bei der Verkehrskonferenz in Neumarkt-St. Veit am 30.11.2015 einen Vortrag.

Breiten Raum nahm auch in der vergangenen Amtszeit wieder die politische Lobby-Arbeit ein. In diesem Zusammenhang haben diverse Gespräche stattgefunden, so etwa mit Dr. Johann Niggel (Geschäftsführer der Bayer. Eisenbahngesellschaft, BEG), Dr. Rüdiger Grube (Vorstandsvorsitzender der DB AG), Staatsminister Dr. Marcel Huber, den Mitgliedern des Bundestags Dr. Peter Ramsauer, Stephan Mayer und Julia Obermeier, den Landtagsmitgliedern Reserl Sem, Günther Knoblauch, Otto Lederer und Klaus Stöttner, den Landräten Georg Huber (Mühldorf) und Robert Niedergesäß (Ebersberg), der Ersten Bürgermeisterin von Mühldorf am Inn, Marianne Zollner und dem Ersten Bürgermeister von Laufen an der Salzach, Hans Feil. Weitere Gespräche gab es mit Vertretern des Städtebunds Inn-Salzach, der Euregio Salzburg–Berchtesgadener Land–Traunstein, des Wirtschaftsbeirats Bayern und des Bundesverkehrsministeriums. Ziel all dieser Gespräche war es, den Interessen der Bahnkunden Gehör zu verschaffen.

Wenngleich der Erfolg dieser umfangreichen Bemühungen nicht messbar ist, bleibt doch festzustellen, dass insbesondere mit dem neuen, ab Dezember 2016 geltenden Verkehrsdurchführungsvertrag zahlreiche Wünsche des Kundenbeirats erfüllt werden. „Markenzeichen“ der Arbeit des Kundenbeirats war dabei stets, nicht Luftschlösser zu bauen und irrealen Forderungen aufzustellen, sondern sich am Machbaren zu orientieren. Dies wird von den Gesprächspartnern des Fahrgastbeirates offenbar auch so gesehen und geschätzt. Man kann inzwischen durchaus feststellen, dass das Gremium in der Politik und in Fachkreisen anerkannt ist und sein Rat gerade auch dort immer wieder gesucht wird.

Auch in der neuen Amtsperiode wartet auf den Beirat wieder jede Menge Arbeit. Hierzu nur eine kleine Auswahl:

- Werben für die zeitnahe Umsetzung weiterer Fahrplanverbesserungen,
- Fragen zur Tarifgestaltung,
- Fahrgastinformation,
- qualitative Verbesserungen (Stichwort „Qualitätsranking“),
- Lobby-Arbeit für bessere Infrastruktur.

PRO BAHN Oberbayern ist auch künftig mit zwei berufenen Mitgliedern (Andreas Frank und Wilhelm Mack) im Beirat vertreten.

Wilhelm Mack

Eine Erinnerung an Karl-Heinz Dix

Abschied von der „Eisenbahn-Redaktion“

Anfang Januar erreichte uns die Nachricht, dass unser langjähriges Mitglied Karl-Heinz Dix Ende Dezember 2015 nach schwerer Krankheit im Alter von nur 58 Jahren verstorben ist. Auch wenn der Verfasser dieser Zeilen ihn nur gelegentlich traf – seine Leidenschaft für die Schiene war bei jeder der wenigen Begegnungen

spürbar. Als Journalist unterstützte er unter anderem frühzeitig unser Engagement für den Erhalt des „Filzenexpress“ Ebersberg–Wasserburg in der tz, obwohl damals – vor fast 30 Jahren – nur die wenigsten an eine Zukunft dieser Strecke glaubten, schon ungewöhnlich für eine „Boulevard-Zeitung“. Dass heute die Züge im Stundentakt fahren und in den MVV integriert sind, konnte er leider nicht mehr miterleben.

Um auch PRO BAHN Aktive wenigstens in Grundzügen mit dem journalistischen Handwerk vertraut zu machen, leitete er mehrere Presseseminare. Wie üblich führte er die Gruppe anschließend immer in die Redaktion „seiner“ tz, um uns „Pressearbeit live“ erleben zu lassen. Unvergessen ist mir, wie einmal ein Teilnehmer mit Blick auf die zahlreichen Kursbücher und Fahrpläne, die griffbereit an seinem Schreibtisch standen, ausrief: „Das ist ja die reinste Eisenbahn-Redaktion“, worauf unter seinen Kolleginnen und Kollegen schallendes Gelächter ausbrach: Sie kannten ihren „KHD“ nur zu gut. Für dieses „Wort des Tages“ war dann auch ein Beitrag zur Kaffee-Kasse fällig.



Karl-Heinz Dix im Einsatz beim LEO 2008 (Bild: Rudi Barth)

Spaß beiseite: Nicht nur aus Leidenschaft, sondern auch als langjähriger Teilnehmer der Horber Schientage hatte Karl Heinz Dix profunde Kenntnisse des Verkehrssystems Bahn in allen Schattierungen mit seinen vielen Chancen und leider ebensoviel real existierenden (politischen) Defiziten. Er war einer der Journalisten, die die Verkehrspolitik hinterfragt haben und Bahnthemen nicht nur aus der Perspektive des gelegentlichen Bahnfahrers ohne viel Fachwissen betrachtet hat. So schnell konnte ihm da keiner was vormachen: Verkehrspolitiker und Bahnfunktionäre mussten sich schon auf unbequeme Fragen einstellen und in der professionellen Distanz des Journalisten verschonte er auch PRO BAHN nicht davor. Ein Höhepunkt seiner journalistischen Arbeit war sicher die mit dem

Herwig-Weber-Journalistenpreis ausgezeichnete Serie „30 Jahre S-Bahn“, die zunächst in der tz erschien und später gemeinsam mit dem langjährigen Pressesprecher der DB, Horst Staimer, als Buch herausgegeben wurde. Doch nie hat er bei alledem die „Bodenhaftung“ verloren, nie konnte er seine Sympathie für die als „Nebenbahnen“ diffamierten Zweigstrecken des Schienennetzes verleugnen: Gemäß Erich Kästners Motto: „Es gibt nichts Gutes, außer man tut es“ engagierte er sich ganz praktisch bei den Chiemgauer Lokalbahnen und begleitete als „Schaffner“ etliche Züge der Lokalbahn Endorf–Obing (LEO), war diese doch ebenso von der Stilllegung bedroht wie Jahre vorher der Filzen-Express.

Karl-Heinz Dix hat Spuren hinterlassen. Wir werden ihn nicht vergessen.

Thomas Kauderer für PRO BAHN Oberbayern und PRO BAHN Bayern

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 14,40 Euro auf das Konto 37 20 730, Sparda Bank München, BLZ 700 905 00 (IBAN DE83 7009 0500 0003 7207 30, BIC GENODEF1S04). Internetversion für Mitglieder und Abonnenten der Papierversion 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. 01.02. 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 und <http://www.verkehrsforum-bgl.de/aktuell.html>

Mo. 07.03. 18:30 Uhr; Bad Reichenhall, „Avalon-Hotel“ Bahnhofsplatz 14; **Monatstreffen** des Verkehrsforums Berchtesgadener Land; Info: Siehe Termin am 01.02.

Bis 16.06. 18:00 Uhr; München, Deutsches Museum Verkehrszentrum, Theresienhöhe 14a; **Sonderausstellung** „Der neue Hauptbahnhof: Eine Chance für München“; Info: <http://www.deutsches-museum.de/verkehrszentrum/ausstellungen/sonderausstellungen/>

• **Informationen zu den Vorträgen der IG Münchner Schienenverkehrsfreunde siehe** <http://www.localbahnverein.de> unter „DGEG-Gruppe“.

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. 03.02. 19 Uhr; Geschäftsstelle; **Aktiventreffen**

Fr. 05.02. 19 Uhr; Geschäftsstelle; **Stadt- und Kreisgruppe München**

Sa. 06.02., 13.02., 20.02. und 27.02., 12 Uhr; Wasserburg, „Schranne“, **Stammtisch** der PRO BAHN Ortsgruppe Wasserburg; Info: Rainer Kurzmeier (rainer@blumen-kurzmeier.de), Bernd Meerstein (bernd@meerstein.de)

Do. 11.02. 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. 17.02. 19 Uhr; Geschäftsstelle; **Aktiventreffen**

Mi. 24.02. ab 19:30 Uhr; München; Gaststätte „Zwinger-eck“

Do. 25.02. 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)

Mo. 29.02. **19:30 Uhr**; Augsburg, Zeughaus, Zeugplatz 4; **250. PRO BAHN-Treff Schwaben**; Dr. Johann Niggel, Geschäftsführer der Bayerischen Eisenbahngesellschaft (BEG): „Die Entwicklung des Schienenpersonennahverkehrs in Bayern“. Augsburg; **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“.

Mi. 02.03. 19 Uhr; Geschäftsstelle; **Aktiventreffen**

Fr. 04.03. 19 Uhr; Geschäftsstelle; **Stadt- und Kreisgruppe München**

Termine anderer Veranstalter siehe vorherige Seite.

Mitglied werden bei PRO BAHN!

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

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