

# PRO BAHN *Post*

Rundbrief von PRO BAHN Oberbayern

April 2016



Während es für den Ausbau der Werdenfelsbahn – hier bei Oberau – kein Geld gibt, werden gleichzeitig für die Straße nebenan die Millionen vergraben. Was der im März erschienene neue Entwurf des Bundesverkehrswegeplans für Oberbayern bringt, ist in diesem Heft ab Seite 3 nachzulesen. (Bild: M. Wiegner)

- Kurznachrichten – *Seite 2*
- Oberbayern im Bundesverkehrswegeplan – *Seite 3*
- Wasserburg: Konsortium klagt gegen Stilllegung – *Seite 5*
- ICE-Z: Versuchsfahrten Murnau-Oberammergau – *Seite 6*
- Bundesverbandstag: Neuer Bundesvorstand gewählt – *Seite 7*
- Diskussion um Haltepunkt Stephanskirchen – *Seite 9*

## **Kurznachrichten**

### **Bayerischer Landtag für Bahnsteigquerung im Münchner Hbf**

Etwa einen Monat nachdem der zuständige Landtagsausschuss die Annahme der PRO BAHN-Petition zum Münchner Hauptbahnhof empfohlen hat (siehe Artikel in der letzten PRO BAHN-Post), hat nun auch das Plenum des Bayerischen Landtags die bayerische Staatsregierung aufgefordert, „sich im Rahmen ihrer Einflussmöglichkeiten weiterhin dafür einzusetzen, dass die Flügelbahnhöfe des Münchner Hauptbahnhofs unverzüglich durch eine Bahnsteigquerung miteinander und mit der Haupthalle verbunden werden“. Damit ist die Forderung unserer Petition von Seiten des Landtags erfüllt. Allerdings gibt die Formulierung der Staatsregierung noch einige Möglichkeiten zu Ausflüchten, so dass es für PRO BAHN sicher noch viel zu tun gibt, damit als Ergebnis mehr als nur Worte herauskommen.

### **Barrierefreier Umbau des Weilheimer Bahnhofs**

Im März haben im Weilheimer Bahnhof die Arbeiten zum Bau eines Behelfsbahnsteigs an Gleis 7 begonnen. Dieser wird während des Umbaus des Bahnhofs benötigt, wenn zeitweise jeweils zwei andere Bahnsteige modernisiert werden. Insgesamt soll der barrierefreie Umbau über ein Jahr dauern.

### **Sparpreise: Verkaufszeitraum bis 31. Juli verlängert**

Eigentlich sollte im März Schluss sein, aber der Verkaufszeitraum für die 19-Euro-Sparpreise der DB wurde kurzfristig bis 31. Juli verlängert (<http://www.bahn.de/micro/view/sparpreiskampagne/index.shtml>). Wenn man vor diesem Termin das Ticket am DB-Schalter oder bei einer DB-Agentur kauft, kann man also bis zum 10.12.2016 spottbillig fahren – allerdings nur im Fernverkehr (Ausnahme: Nutzung City-Ticket mit Bahncard). Laut einer unbestätigten Meldung soll es bei Sparpreis-Kauf zwischen 1.4. und 31.7.2016 zudem 25 % Rabatt mit einer Bahncard 50 geben. Trotz der kurzfristigen Freude über billige Bahnpreise bleibt der Preiskampf mit den Fernbussen angesichts der DB-Gewinnrückgänge, des Verlusts der Fahrgastrechte bei Umstieg Nah-/Fernverkehr, der langfristigen Auswirkungen auf Preisgefüge und Angebotsqualität, sowie der Finanzierungslücken beim Nahverkehr ziemlich fragwürdig.

### **EU-Befragung zu Fahrgastrechten und -pflichten**

Die Generaldirektion Mobilität und Verkehr der EU-Kommission hat eine Umfrage zu Fahrgastrechten und -pflichten gestartet ([http://ec.europa.eu/transport/themes/passengers/consultations/2016-02-03-rail-rights-and-obligations\\_en.htm](http://ec.europa.eu/transport/themes/passengers/consultations/2016-02-03-rail-rights-and-obligations_en.htm)). PRO BAHN wird sich des Themas als Organisation annehmen. Trotzdem ist auch eine Beteiligung von Einzelpersonen wünschenswert. Leider sind die Webseiten nur auf Englisch, deutschsprachige Eingaben sind aber erlaubt und willkommen. Wer sich also

trotzdem und trotz des ziemlich sperrigen Fragebogens an die Herausforderung wagen möchte: die Befragung läuft noch bis zum 5. Mai.

### **Terminseite für Ortsgruppe Wasserburg**

Aktuelles und Termine zum Filzenxpress und den Aktivitäten der PRO BAHN-Ortsgruppe Wasserburg gibt es immer unter <http://www.pro-bahn.de/wasserburg/>. Seit neuestem gibt es dort sogar eine eigene Wasserburger Terminseite.

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

## **Oberbayern im Bundesverkehrswegeplan**

Am 16. März hat Bundesverkehrsminister Dobrindt den Entwurf zum Bundesverkehrswegeplan (BVWP) veröffentlicht. Die zugehörigen Dokumente, insbesondere den „Gesamtplanentwurf“, findet man unter dem Punkt „Inhalte herunterladen“ auf <http://www.bvwp2030.de>. Von einem solchen BVWP-Entwurf darf man sicher keine Wunder erwarten. Dem Bahnfreund fällt zunächst auf, dass die „Projektlisten Straße“ insgesamt 80 Seiten beanspruchen, während die Schienenprojekte mit 20 Seiten auskommen.

Schaut man sich die Bahnprojekte an, so muss man zwischen folgenden Einstufungen unterscheiden:

- Laufend und fest disponiert: 38 Projekte
- Neue Vorhaben, Vordringlicher Bedarf (VB-E u. VB): 21 Projekte
- Neue Vorhaben, Weiterer Bedarf (WB): 3 Projekte
- Vorhaben des Potentiellen Bedarfs, die in den VB oder WB aufsteigen können: 43 Projekte

Wenn man von den laufenden und fest disponierten Vorhaben absieht, haben im Wesentlichen nur die unter VB und VB-E eingestuften Projekte ernsthafte Chancen, dass bis 2030 etwas passiert.

Den Raum Oberbayern und angrenzende Gebiete betreffen folgende BVWP-Maßnahmen:

ABS München–Mühldorf–Freilassing: Hierzu gehört ein teilweise zweigleisiger Ausbau, die Elektrifizierung bis Burghausen und Freilassing sowie in München der Bau einer Verbindungskurve zwischen Riem und Trudering. Nicht enthalten sind ein zweigleisiger Ausbau nach Freilassing und eigene S-Bahn-Gleise von Riem nach Markt Schwaben.

ABS/NBS München–Rosenheim–Kiefersfelden–Grenze D/A (–Kufstein): Diese Maßnahme zielt natürlich auf den Zulauf zum künftigen Brennerbasistunnel.

Vorgesehen ist eine Neubaustrecke von Grafing bis Brannenburg inklusive einer Westumfahrung von Rosenheim und zwei zusätzliche Gleise von Brannenburg bis zu österreichischen Grenze. Eine alternative Führung von Güterzügen via Landshut–Mühldorf–Rosenheim ist bei diesem Punkt nicht vorgesehen (siehe aber weiter unten).

ABS Hof–Marktrechwitz–Regensburg–Obertraubling: Hier geht es um die Ertüchtigung eines Güterzugkorridors von Norddeutschland durch ostdeutsche Bundesländer nach Hof und weiter bis Regensburg, um so die Trassen um Fulda, Würzburg und Nürnberg zu entlasten. Die damit verbundene Elektrifizierung Regensburg–Hof ist natürlich auch für den Personenverkehr aus dem Raum München in Richtung Sachsen und Prag interessant, wird aber zugleich auch mehr Güterzüge auf die Strecke München–Landshut–Regensburg bringen.

ABS/NBS Ulm–Augsburg: Dieses Projekt ist im Wesentlichen noch unter „Potentieller Bedarf“ mit drei verschiedenen Varianten, für die zum Teil eine Wirtschaftlichkeitsprüfung bereits erbracht wurde. Dadurch ist hier noch am ehesten mit einer kompletten Aufnahme unter „Vordringlicher Bedarf“ zu rechnen.

Knoten München: Bei diesem Maßnahmenbündel wird wie bei anderen Knotenausbauten auf einen ausstehenden Nachweis der Wirtschaftlichkeit bzw. eine Bewertungsaktualisierung verwiesen. Weiterhin gilt die Projektdefinition des aktuellen Bedarfsplanprojektes. Eine Beschreibung findet man im Abschlussbericht zur Überprüfung des Bedarfsplans für die Bundesschienenwege ab Seite 538 (<http://www.bmv.de/cae/servlet/contentblob/59400/publicationFile/30407>).

Nicht enthalten sind hier der geplante Tunnel für die zweite S-Bahn-Stammstrecke und der Erdinger Ringschluss sowie eventuelle Ausbauten für die S4-West, da der Freistaat Bayern diese Projekte mit Nahverkehrsmitteln finanzieren will. Damit besteht der Knotenausbau noch aus dem Ausbau des Bahnhofs Pasing und Überleitgleisen zur zweiten S-Bahn-Stammstrecke, dem zweigleisigen Ausbau der Güterverkehrsspange Daglfing–Trudering, dem Bau einer Kurve von Daglfing nach Riem sowie dem viergleisigen Ausbau Daglfing–Johanneskirchen. Der letztgenannte Abschnitt ist allerdings auch weiterhin oberirdisch geplant, und nicht wie von Stadt und Anwohnern gewünscht als viergleisiger Tunnel.

Zu den im BVWP fehlenden S-Bahn-Projekten bleibt anzumerken, dass auch die Münchner S-Bahn und ihre Infrastruktur eine Eisenbahn des Bundes ist, und dass der Einsatz von Nahverkehrsgeldern dazu führt, dass anderswo in Bayern das Geld fehlt – z.B. auch für die Reaktivierung von Bahnstrecken. Hinzu kommt, dass für weitere kritische Abschnitte im S-Bahn-Netz der Ausbaubedarf von Bund und Freistaat schlicht geleugnet wird. Betroffen ist beispielsweise der Abschnitt München–Neufahrn, wo die parallelführende BAB 92 gemäß BVWP auf sechs

Fahrstreifen und weiter Richtung Flughafen gar auf acht Fahrstreifen ausgebaut werden soll. Ein geradezu klassischer Beitrag dazu, wie man sich die Lösung von Verkehrsproblemen nicht vorstellt.

Unter der Klassifizierung „Vorhaben des Potentiellen Bedarfs, die in den Vordringlichen Bedarf (VB) oder Weiteren Bedarf (WB) aufsteigen können“ findet man folgende Maßnahmen:

- Zweigleisige Begegnungsabschnitte der ABS München–Mühldorf–Freilassing zwischen Tüßling und Freilassing.
- ABS Nürnberg–Schwandorf / München–Regensburg–Furth im Wald–Grenze D/CZ (u.a. Elektrifizierung von Regensburg bis zur tschechischen Grenze)
- ABS Augsburg–Donauwörth (3. Gleis Augsburg–Meitingen–Donauwörth)
- ABS Landshut–Plattling (zweigleisiger Ausbau)
- ABS Regensburg–Mühldorf–Rosenheim (abschnittsweise 2. Gleis und Elektrifizierung Landshut–Mühldorf–Rosenheim, Ausbau für 160 km/h)

Die Entstehung des Bundesverkehrswegeplans hat sich über einen längeren Zeitraum hingezogen und beruht unter anderem auf der schon erwähnten Bedarfsplanüberprüfung, die 2010 auch Thema in der Dezemberausgabe der PRO BAHN-Post war. Zu den verschiedenen Phasen der Öffentlichkeitsbeteiligung gab es mehrfach Meldungen auf <http://www.pro-bahn.de/aktuell>. Der Landesverband Bayern hatte bereits 2013 eine erste Stellungnahme abgegeben (<http://www.pro-bahn.de/bayern/pdf/bvwp.pdf>).

Bis zum 2. Mai kann nun jedermann nochmals Teile des BVWP kommentieren und Änderungswünsche äußern. Wie das geht, erfährt man auf <http://www.bmv.de/bvwp2030-stellungnahme>; für die Stellungnahmen gibt es beim Ministerium ein Online-Formular. Die einzelnen Maßnahmen sind – meist mit Kartendarstellung – im „Projektinformationssystem“ unter <http://www.bvwp-projekte.de> zu finden.

Edmund Lauterbach

## *Wasserburger Altstadtbahn*

### **Konsortium klagt gegen Stilllegung**

Wie bereits in der letzten PRO BAHN-Post berichtet hat das Bayerische Staatsministerium des Innern, für Bau und Verkehr im Februar dem Antrag der Stadt Wasserburg als derzeitiger Infrastrukturbetreiberin entsprochen und die Genehmigung zur Stilllegung der Wasserburger Altstadtbahn erteilt.

Damit geht der seit 30 Jahren andauernde Kampf von PRO BAHN um die vier

Kilometer Eisenbahnstrecke zwischen Wasserburg Bahnhof (Reitmehring) und Wasserburg Stadt in die nächste Runde: Das Konsortium Wasserburger Altstadtbahn, in dem sich die BayernBahn GmbH, die Firma Innrail, die Rhein-Sieg-Eisenbahn und der Fahrgastverband PRO BAHN zusammengeschlossen haben, geht nun vor dem Bayerischen Verwaltungsgericht gegen den Stilllegungsbescheid des Freistaats Bayern vor.

PRO BAHN bedauert, dass uns der Freistaat Bayern, der sich gern als „Bahnland Bayern“ bezeichnet, hier in einen Prozess um vier Kilometer Bahngleise zwingt, aber es bleibt uns keine andere Wahl, wenn wir die wertvolle Infrastruktur retten wollen. Es ist zu befürchten, dass sich der Prozess in mehreren Instanzen auf viele Jahre erstrecken und sich die Wiederherstellung der Gleisanlagen weiter verteuern könnte. Im Grunde sei es für alle Beteiligten ein sinnloses Vorgehen, die Wiederinbetriebnahme der Wasserburger Altstadtbahn weiter zu verzögern, so Andreas Braun, Geschäftsführer der BayernBahn GmbH. Eine rechtliche Freistellung der Grundstücke von Bahnbetriebszwecken sei völlig aussichtslos, da niemand, auch nicht die Gegner der Bahn, einen Nachweis liefern könnten, dass für die Strecke auch künftig kein Verkehrsbedürfnis bestehe. Damit bleibt eine Verwertung der Grundstücke auf Dauer ausgeschlossen.

Für PRO BAHN ist die Wasserburger Altstadt mit dem neuen Busbahnhof der sinnvolle Endpunkt für den „Filzenexpress“. Für die letzte oder erste Meile in den Bus umzusteigen, macht Bahnfahren sicher nicht attraktiver. Das Gutachten der Stadt Wasserburg, auf das sich der Stilllegungsbeschluss stützt, hält PRO BAHN in mehreren Punkten für fehlerhaft (siehe PRO BAHN-Post vom Dezember 2012: <http://www.pro-bahn.de/oberbayern/pbp/>). Das Angebot des Konsortiums, die Strecke zu pachten und für weniger als zwei Millionen Euro – ein Bruchteil der im Gutachten veranschlagten Kosten – wiederherzustellen, hat die Stadt ausgeschlagen und die Übernahmeverhandlungen für gescheitert erklärt. Bislang hat die Stadt als Infrastrukturbetreiber ihre gesetzliche Pflicht zur betriebsfähigen Vorhaltung der Gleisanlagen nicht anerkannt.

Warum der Freistaat Bayern die Stilllegung befürwortet, bleibt im Dunkeln: Anders als üblich fehlt dem Bescheid bislang eine sachliche Begründung. Auch deshalb rechnet sich das Konsortium gute Chancen vor Gericht aus.

Nach einer PRO BAHN-Pressemitteilung vom 10.3.2016

*ICE-Z: Gehobener Standard nun auch auf Nebenstrecken*

## **Versuchsfahrten Murnau-Oberammergau**

Vielfältige Kritik an Komfortmängeln in „modernen“ Nahverkehrs-Triebzügen hat die DB nun doch zur Einsicht gebracht: Es kann sinnvoll sein, auch abgelegene, ländliche Gebiete mit vergleichsweise geringem Fahrgastaufkommen durch

ein hochwertiges Angebot zu bedienen, um Fahrgäste zurückzugewinnen. Dazu gehört nun auch ein Versuch, auf touristisch genutzten Stichstrecken einen Fernverkehrs-Standard anzubieten.



*Der Prototyp der Baureihe 493 (Bild: Martin Gaus).*

Einen ersten Ansatz dazu versucht die Bahn AG demnächst auf der Strecke Murnau-Oberammergau. Der vorläufig eingesetzte, eigens dafür entwickelte Versuchsträger ist eine verkürzte Version des bewährten Baumusters ICE 3 mit besonderen Anpassungen an die örtlichen Bedingungen, der aus übriggebliebenen Werkstattbeständen gewonnen wurde. Arbeitsname für das Projekt ist „ICE-Z“ für „Zweigstrecke“.

Die ersten öffentlichen Versuchsfahrten mit dem Prototyp der künftigen Baureihe 493 für elektrifizierte Nebenstrecken werden Anfang des Monats aufgenommen; wünschenswert wäre eine große Nachfrage seitens aktiver PRO BAHN-Mitglieder. Anregende Fotomotive entlang der Strecke sind zu erwarten.

Michael Werner

## *Bundesverbandstag 2016*

### **Neuer Bundesvorstand gewählt**

Der diesjährige PRO BAHN-Bundesverbandstag fand am 12. März in Neubrandenburg statt. Schon traditionell wurden am Vorabend Persönlichkeiten und Institutionen, die sich in besonderer Art für den öffentlichen Verkehr auf Schiene und Straße eingesetzt haben mit dem PRO BAHN-Fahrgastpreis ausgezeichnet.

net (<http://www.pro-bahn.de/fahrgastpreis/>). Die Preise gingen 2016 an die Regio Infra Nord-Ost GmbH aus Putlitz für den Erhalt von Eisenbahn-Infrastruktur, an Heinz-Peter Haustein, die Große Kreisstadt Schwarzenberg und die DB RegioNetz Infrastruktur GmbH für ihr Engagement um den Erhalt der Eisenbahn im Erzgebirge (Sachsen) und die Cottbusverkehr GmbH und das Polizeipräsidium Cottbus/Spree-Neiße für ihre Busschule, mit der alle Erstklässler an die Nutzung von Straßenbahn und Bus herangeführt werden. Der Fahrgast-Landespreis ging an die Verkehrsbetriebe Greifswald GmbH, die durch Engagement und wohlüberlegtes Vorgehen trotz vorgegebener Sparzwänge gute Lösungen für die Fahrgäste bietet.

Am Vormittag vor dem Bundesverbandstag gab es Arbeitsgruppen zu den Themen „Personenfernverkehr der Zukunft“, „Finanzierung des regionalen Verkehrs durch regionale Mittel und Entflechtungsmittel“ und „Regionalisierung der Schieneninfrastruktur“.

Bei der eigentlichen Sitzung des Bundesverbandstags, dem höchsten Gremium von PRO BAHN, am Nachmittag und Abend des 12. März war der Landesverband Bayern entsprechend der Mitgliederzahl mit 11 Delegierten vertreten.

Wichtigster Tagesordnungspunkt war in diesem Jahr die turnusmäßige Neuwahl des Bundesvorstandes. Da der bisherige Bundesvorsitzende Jörg Bruchertseifer für dieses Amt nicht mehr zur Verfügung stand, wurde Detlef Neuß aus Mönchengladbach (LV Nordrhein-Westfalen) zum neuen Vorsitzenden des Bundesvorstandes gewählt. Als Schatzmeister wurde Marcel Drews aus Mecklenburg-Vorpommern in seinem Amt bestätigt. Zu stellvertretenden Vorsitzenden wurden Stefan Barkleit (Schleswig-Holstein), Jörg Bruchertseifer und Lukas Iffländer (beide aus Bayern) gewählt.



*Links: Der neue Bundesvorstand: Marcel Drews, Lukas Iffländer, Detlef Neuß, Stefan Barkleit, Jörg Bruchertseifer (Bild: W. Karg). Rechts: Mit der Ferkeltaxe zur Neustrelitzer Hafentram. (Bild: E. Lauterbach)*

Außerdem waren die Kassenprüfer und die Mitglieder des Schiedsgerichts zu wählen. Als Kassenprüfer wurden Max Metzger (Mecklenburg-Vorpommern)



und Renate Forkel (Bayern) im Amt bestätigt und Thomas Schwemmer (Hessen) neu gewählt. Vorsitzender des Schiedsgerichtes wurde Holger Jansen (Berlin), weitere Mitglieder des Schiedsgerichts sind Janine Bartelt (Schleswig-Holstein), Hans-Joachim Janssen, David van Grinten (beide aus Nordrhein-Westfalen) und Fritz Ferstl (Bayern).

Zum Abschluss hatten die Delegierten am Sonntagmorgen noch die Gelegenheit, mit einer „Ferkeltaxe“ die Hafensbahn Neustrelitz zu befahren bevor es wieder auf die weite Heimreise ging.

Renate Forkel

## **Diskussion um den Haltepunkt Stephanskirchen**

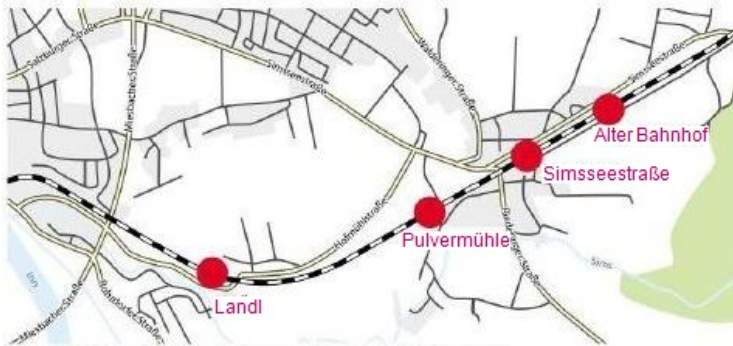
Der Bahnhof Stephanskirchen an der Strecke Rosenheim–Salzburg (6 km vom Bahnhof Rosenheim entfernt) war 1981 geschlossen worden. Seither gab es wiederholt Bestrebungen zur Wiedererrichtung eines Bahnhalts. Angestoßen wurden die jüngsten Aktivitäten 2014 durch einen Kontakt zum Innenministerium. In der Folge stellte Florian Liese im Februar 2015 im Gemeinderat die Sicht seiner Behörde dar. Danach war Stephanskirchen auf einer Liste des Ministeriums als potentieller zukünftiger Haltepunkt aufgeführt. DB Netz sprach sich allerdings gegen einen Bahnhof dort aus, da wegen der zwei Minuten Fahrzeitverlust die Knotenbahnhöfe an der Strecke angeblich nicht mehr taktgemäß erreichbar seien. Angeblich drängt auch die ÖBB auf einen Ausbau der Strecke Rosenheim–Salzburg, damit die Fahrzeiten ihrer Korridorzüge kürzer werden.

Wegen der 3-teiligen Meridian-Triebwagen wären am Haltepunkt Stephanskirchen Bahnsteige von 320 m Länge erforderlich; die Kosten dafür wären nach Liese aber kein Gegenargument. Eine Potentialanalyse ergab immerhin 460 Fahrgäste/Tag. Resümee von Liese: Sofern die Gemeinde Interesse hat, wird der Freistaat Bayern das Thema im Auge behalten und die Gemeinde informieren, falls sich die Rahmenbedingungen ändern. Bei einer späteren Jungbürgerversammlung und einer Umfrage unter jungen Leuten war ein Bahnhof von über 90% der Befragten befürwortet worden.

Auf einer von der örtlichen SPD initiierten Informationsveranstaltung am 10. März beleuchtete Dr. Willi Messing von der Interessengemeinschaft RoRegio das Thema. Er präsentierte nochmals die wesentlichen Aussagen von Herrn Liese und erörterte eine Reihe neuerer Gesichtspunkte. Für den Haltepunkt wurden vier Standorte in Betracht gezogen (siehe Karte), von denen der an der Simseestraße am sinnvollsten erscheint. Er weist die meisten Einwohner in fußläufiger Entfernung auf und wird auch vom Stephanskirchner Ringbus angefahren. Durch eine weitere Busverbindung könnte auch der 3 km südlich gelegene Nachbarort Riedering angeschlossen werden. Die P&R-Möglichkeiten wären al-

lerdings begrenzt. In der Diskussion wurde dieser Standort eindeutig favorisiert, z.T. auch wegen der Hoffnung, den dortigen Bahnübergang damit durch eine Unterführung ersetzen zu können.

Der nördlich gelegene größere Siedlungsbereich von Stephanskirchen ist über die Hauptverbindungsstraße u.a. durch sechs Buslinien an Rosenheim angebunden, die allerdings durch den regelmäßigen Verkehrsstau in der HVZ behindert werden. Fraglich ist, ob sich hier ein nennenswertes Fahrgastaufkommen für einen Bahnhof erschließen ließe.



*Die vier diskutierten Standorte für einen Haltepunkt Stephanskirchen (Karte: OVB Heimatzeitungen/Google Maps).*

Es wurde auch über den Einsatz kürzerer Fahrzeuge diskutiert, um die Kosten für die Bahnsteige gering zu halten. Beispielsweise könnte die Chiemgaubahn Aschau–Prien nach Rosenheim verlängert werden. Laut Liese wäre allerdings eine Bestellung zusätzlicher Zug-km (Fahrtstrecke Rosenheim–Prien 25 km) durch die BEG eher unwahrscheinlich.

Ein Teil der Veranstaltungsteilnehmer bezog entschieden Position gegen einen neuen Haltepunkt, vorwiegend mit dem Argument, dass der Bahnhof in Rosenheim nicht zentral genug läge und speziell die Schüler dort noch lange Fußwege in Kauf zu nehmen hätten. Direkte Negativpunkte wurden nicht angeführt. Die Mehrheit war letztlich dafür, das Thema weiter zu verfolgen.

In der Veranstaltung wurde auch ein Fragebogen verteilt; seine Auswertung wollte der Gemeinderat aber nicht abwarten. Er hat am 15. März einen neuen Bahnhof grundsätzlich abgelehnt mit den Begründungen Flächenverbrauch und Anstieg der Baulandpreise als Folge der höheren Attraktivität der Gemeinde für Zuzügler. Etwas im Widerspruch dazu steht, dass der Gemeinderat ebenfalls beschlossen hat, die Ziele des SUR (Stadt-Umland-Bereich Rosenheim) hinsichtlich ÖV-Ausbau, auch auf der Schiene, zu unterstützen.

Günther Polz

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 14,40 Euro auf unser Konto bei der Sparda Bank München, IBAN DE83 7009 0500 0003 7207 30, BIC GENODEF1S04 (Konto 37 20 730, BLZ 700 905 00). 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.

Sa. 02.04. 14:30–15:30 Uhr; München, Deutsches Museum Verkehrszentrum, Theresienhöhe 14a, Halle II, bei der S 3/6; **Kinderführung** Eisenbahnsignale; Info: <http://www.deutsches-museum.de/verkehrszentrum/information/aktuell/>

Mi. 06.04. 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); mit Referaten von R. Fuchs (Regionalstadtbahn Salzburg) und M. Behringer (Bundesverkehrswegeplan 2030 – Öffentlichkeitsbeteiligung); Info: M. Behringer, H. Hofmann, 08651/762390, [info@verkehrsforum-bgl.de](mailto:info@verkehrsforum-bgl.de) und <http://www.verkehrsforum-bgl.de/aktuell.html>

Do. 28.04. 18:00 Uhr; München, Deutsches Museum Verkehrszentrum, Theresienhöhe 14a, Auditorium in Halle III; **Podiumsdiskussion** „Informationsveranstaltung zum neuen Hauptbahnhof“; Info: <http://www.deutsches-museum.de/verkehrszentrum/information/vortraege/vortraege-2016/>

So. 01.05. Bad Endorf (9:55, 11:55, 15:20 und 17:20 Uhr) / Obing (8:57, 10:57, 14:22 und 16:22 Uhr); Saisonstart beim LEO: **Touristikverkehr auf der Lokalbahn Endorf-Obing mit VT 26**; Info: <https://www.leo-online.org/>, Tel.: 0151/2020 7626

Mi. 04.05. 18:30 Uhr; Bad Reichenhall, „Avalon-Hotel“ Bahnhofsplatz 14; **Monatstreffen** des Verkehrsforums Berchtesgadener Land; Info: Siehe Termin am 06.03.

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/>

- Die **Monatstreffen des Verkehrsforums Berchtesgadener Land** finden künftig am **ersten Mittwoch des Monats** statt.

## 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).

Fr. 01.04. 19 Uhr; Geschäftsstelle; **Stadt- und Kreisgruppe München**

Sa. 02.04., 09.04., 16.04., 23.04 und 30.04., 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))

Mi. 06.04. 19 Uhr; Geschäftsstelle; **Aktiventreffen**

Do. 14.04. 17:30 Uhr (Achtung, früherer Beginn als üblich); Rosenheim; „Mail-Keller“, Schmettererstr. 20; **Stammtisch der Stadt- und Kreisgruppe Rosenheim**; Info: Wolfgang Günther (080 62/4027), Günther Polz (080 63/7928)

Mi. 20.04. 19 Uhr; Geschäftsstelle; **Aktiventreffen**

Mo. 25.04. **19:30 Uhr**; Augsburg, Zeughaus, Zeugplatz 4; **PRO BAHN-Treff Schwaben**; Vsl. Dr. W. Casazza, Geschäftsführer Stadtwerke Augsburg: „Neuigkeiten der Stadtwerke zum Thema ÖPNV“. 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. 27.04. ab 19:30 Uhr; München; Gaststätte „Zwinger-eck“; **Stammtisch**

Do. 28.04. 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](mailto:n.moy@bayern.pro-bahn.de))

Mi. 04.05. 19 Uhr; Geschäftsstelle; **Aktiventreffen**

Fr. 06.05. 19 Uhr; Geschäftsstelle; **Stadt- und Kreisgruppe München**

- Bitte beachten Sie, dass der Stammtisch der Kreisgruppe Rosenheim ausnahmsweise bereits um 17:30 Uhr beginnt.

Termine anderer Veranstalter siehe vorherige Seite.

---

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

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