

# PRO BAHN *Post*

Rundbrief von PRO BAHN Oberbayern

Mai 2016



DB-Netz baut zwischen München und Rosenheim. Da dort im Regionalverkehr nicht die DB sondern Meridian fährt, gibt es auf [bauarbeiten.bahn.de/bayern](http://bauarbeiten.bahn.de/bayern) dazu keine Informationen. Mehr zum Informationschaos während der Bauarbeiten zwischen München und Rosenheim auf S. 7 in diesem Heft. (Bild: E. Lauterbach)

- Kurznachrichten – Seite 2
- 4. Juni 2016: Zum Feldbahnmuseum 500 in Nürnberg – Seite 4
- München Nord: Viel Straße, wenig Schiene – Seite 5
- Baustellen führen zu Kapriolen im Fahrplan – Seite 7
- Planung der Brennerzulaufstrecke in Bayern – Seite 9

## Kurznachrichten

### Projekt Arnulfsteg in München vorläufig gescheitert

Seit Jahren plant man in München den Arnulfsteg, mit dem u.a. ein weiterer Zugang zum Bahnhof Donnersbergerbrücke geschaffen werden soll. Am 21. April wurde nun bekannt, dass die bereits seit 1. April laufenden Baumaßnahmen, die sich mit mehreren Streckensperrungen (auch im Fernzugnetz) in den nächsten Monaten fortsetzen sollten, vorläufig gescheitert sind. Die beauftragten Unternehmen konnten die Brücke nicht fristgerecht fertigstellen (z.B. <http://www.sueddeutsche.de/muenchen/wegen-fertigungsproblemen-stadt-stoppt-bau-des-arnulfstegs-1.2958693>). PRO BAHN hat in einer Pressemitteilung gefordert, die vorgesehenen Sperrungen nun auch abzusagen oder die Sperrpausen anderweitig zu nutzen (<http://www.pro-bahn.de/oberbayern/presse/20160421.html>). Die großen zeitlichen Vorläufe für Baufahrpläne – insbesondere im Vorfeld des Münchner Hauptbahnhofs – machen eine Verschiebung um mehrere Jahre wahrscheinlich.

### „Antrittsfahrkarte“

Zum 7. April wurden die Beförderungsbedingungen der DB geändert ([https://www.bahn.de/p/view/mdb/bahnintern/agb/gesamt2016/mdb\\_219309\\_befoederungsbedingungen\\_04\\_04\\_2016.pdf](https://www.bahn.de/p/view/mdb/bahnintern/agb/gesamt2016/mdb_219309_befoederungsbedingungen_04_04_2016.pdf)). Der Begriff „Fahrkarte Anfangsstrecke“ wurde im neugefassten Abschnitt 2.2 zur „Antrittsfahrkarte“ erweitert. Es geht dabei um den Fall, dass am Startbahnhof keine Fahrkarte zum Reiseziel erhältlich ist. Die neue Regelung ist insbesondere dann interessant, wenn die Fahrt mit einem anderen Bahnunternehmen als der DB beginnt, das eine Tarifkooperation mit der DB hat, am Bahnhof oder im Zug aber nicht das volle Fahrkartensortiment der DB und nicht die „Fahrkarte Anfangsstrecke“ der DB verkauft. Wichtig ist allerdings, dass ein Fahrschein nach einem Haustarif eines lokalen Bahnunternehmens nicht als Antrittsfahrschein gilt, sondern nur eine Fahrkarte nach DB-Tarif (dies ist oft auch der Fall, wenn der Name eines anderen Bahnunternehmens aufgedruckt ist) – beispielsweise zum nächsten Bahnhof außerhalb eines Haustarifs. PRO BAHN befürchtet, dass auch die Neuregelung zu Diskussionen, Irritationen und Fehlern führen wird.

### ICE-Z für Murnau–Oberammergau

Es wird leider doch keinen Versuch geben, auf touristisch genutzten Stichstrecken einen Fernverkehrs-Standard anzubieten – bei dem im letzten Heft dargestellten ICE-Z handelte es sich um den diesjährigen Aprilscherz. Oder ist doch alles ganz anders? Ist es einfach nur so, dass das EBA in solcher Eile keine Genehmigung für das Versuchsfahrzeug erteilt hat? Vielleicht wird die neue Baureihe ja erst zur Einweihung des Berliner Flughafens öffentlich vorgestellt und darf die Eröffnungsfahrten durch Stuttgart 21 und den zweiten Stammstreckentunnel durchführen ...

## **Bushaltestelle Marienplatz – Übergabe der Petition**

Zur Unterstützung der Petition zum Erhalt der Bushaltestelle am Münchner Marienplatz hat PRO BAHN München anlässlich der Unterschriftenübergabe am 21. April eine Pressemitteilung veröffentlicht (<http://www.pro-bahn.de/muenchen/presse/20160421.html>). PRO BAHN kritisiert darin neben den Nachteilen, die die Verbannung der Busse aus dem Stadtzentrum für die Fahrgäste bringt, auch den Umgang der Münchner Stadtspitze mit Meinungen, die von der offiziellen Position der Stadt abweichen.

## **Saisonbeginn bei Ilztalbahn und LEO**

Am Wochenende 30.4./1.5.2016 beginnt die Ilztalbahnsaison mit zwei Dampfzugtagen (<http://ilztalbahn.eu/>). Der reguläre Fahrplan mit Triebwagen gilt dann ab dem 5. Mai. Ebenfalls ab 5. Mai fahren die Anschlussbusse zum Nationalparkzentrum und nach Nove Udoli. Bei der Chiemgauer Lokalbahn Bad Endorf–Obing LEO beginnt am 1. Mai die Fahrseason ([https://www.leo-online.org/posts.php?c\\_parent=24](https://www.leo-online.org/posts.php?c_parent=24)). Einen Tag vorher soll die Staudenbahn Augsburg–Markt Wald mit dem Fahrbetrieb beginnen ([http://www.staudenbahn.de/fahrplaene\\_2016.html](http://www.staudenbahn.de/fahrplaene_2016.html)).

## **Baustellen und Informationschaos**

Das Informationschaos während der Baumaßnahmen zwischen München und Rosenheim (siehe S. 7) ist kein Einzelfall – im Bereich der Baustelle Oberstaufer gab es ebenfalls Probleme. Völlig überraschend hatte die DB die erste Bauphase mit SEV bis Röthenbach bis zum 15.4. verlängert, was zum ursprünglichen Endtermin 7.4. auf <http://bauarbeiten.bahn.de/> nicht erkennbar war. Die Fahrplandaten für den Zeitraum bis 20.10. sind im Jahresfahrplan eingearbeitet (<http://kursbuch.bahn.de/hafas/kbview.exe/dn?rt=1&mainframe=search,Streckennummern970/971>). Für die Zeit bis 15.4. waren aber sowohl die dortigen Angaben als auch die Online-Auskünfte falsch.

## **Bahnhof Schongau**

Mitte Mai schließt das Reisezentrum im Bahnhof Schongau. Voraussichtlich am 17. Mai soll das erste Video-Reisezentrum im Wahlkreis von Verkehrsminister Dobrindt eröffnen (<https://www.facebook.com/fuchstalbahn/>, Meldung vom 25.04.). Auch Peiting und Peißenberg sollen später mit einem Video-Reisezentrum ausgestattet werden.

## **Kleines Jubiläum: 350. PBP**

Mit diesem Heft kann die PRO BAHN-Post ein kleines Jubiläum feiern: es ist das 350. Heft. Gleichzeitig ist es die 100. Ausgabe, die von der derzeitigen Redaktion erstellt wird.

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

*PRO BAHN-Ausflug am Samstag, dem 4. Juni 2016*

## **Zum Feldbahnmuseum 500 in Nürnberg**

Am Samstag, dem 4. Juni 2016 besucht PRO BAHN das Feldbahnmuseum 500 in Nürnberg. Damit setzen wir unseren Ausflug zur Neuhauser Bockerlbahn im August 2014 fort (siehe PRO BAHN-Post Juli 2014, <http://www.pro-bahn.de/oberbayern/pbp/>). Während wir dort die eindrucksvolle bautechnische Leistung dieser 12 Kilometer langen kleinen Gebirgsbahn erkundet hatten, werden wir in Nürnberg die Fahrzeuge und die Technik, die auf solchen Bahnen im Einsatz waren, im Original sehen und in Betrieb erleben.

Der Museumsgründer Karlheinz Rohrwild hat in den siebziger Jahren seine ersten Exponate bei Ziegeleien im Nürnberger Umland erworben. Seitdem hat er die weltweit größte Sammlung von Feldbahnfahrzeugen der seltenen Spurweite 500 mm zusammengetragen. Diese Spurweite wurde gerne dort verwendet, wo die übliche 600 mm-Spur zu viel Platz gebraucht hätte, etwa bei Grubenbahnen oder bei Parkbahnen wie im Nürnberger Tiergarten. Unser Besuch findet am öffentlichen Fahrtag statt, an dem die Dampflok in Betrieb ist und Speis und Trank, Kaffee und Kuchen angeboten werden. Mehr zum Museum erfährt man unter <http://www.feldbahn500.de>.

Nach dem Museumsbesuch ist noch Zeit für einen Spaziergang durch das Rednitztal. Vorbei am Industriedenkmal Gerasmühle gehen wir zum sehenswerten Freiluft-Aquarium und -Terrarium der Naturhistorischen Gesellschaft (<http://www.freiland.nhg-nuernberg.de>). Am Faber-Castell-Schloss in Stein nehmen wir den Bus und dann die fahrerlose U2 zum Hauptbahnhof, wo der Tag bei leckeren fränkischen Landbieren und Spezialitäten im Kulturgarten ausklingt. Bei schlechtem Wetter würden wir unsere Aktivitäten in die Nürnberger Innenstadt verlagern (Spielzeugmuseum, Museumsstraßenbahn, Stadtbummel).

Damit das Feldbahnmuseum das Catering planen kann, bitten wir um Anmeldung bei [f.ferstl@bayern.pro-bahn.de](mailto:f.ferstl@bayern.pro-bahn.de) oder 0171/2741575 bis zum 2. Juni. Kurzentschlossene können auch unangemeldet mitkommen. Die Eintritte sind frei, Spenden gern gesehen. Die Veranstaltung ist ausgesprochen Familien-, Kinder- und Nicht-Eisenbahnfan-freundlich, also bitte gerne mit Begleitung kommen! Ausrüstung bitte Freiluft-tauglich (feste Schuhe, ggf. Regenschutz).

Die Anreise ab München Hbf kann mit dem RE nach Nürnberg um 10:06 Uhr erfolgen, Zustieg auch unterwegs möglich (im RE, in der S2 ab Nürnberg Hbf um 12:11 Uhr, oder im Bus 62, ab Reichelsdorf 12:18 Uhr, an Koppenhof 12:22 Uhr). Rückkunft in München Hbf ist um 21:01 Uhr. Die Fahrkarte bitte selber besorgen! Wer an einer gemeinsamen Anreise ab München interessiert ist kann sich bei Norbert Moy ([n.moy@bayern.pro-bahn.de](mailto:n.moy@bayern.pro-bahn.de)) erkundigen.

Fritz Ferstl

## *Verkehrskonferenz München Nord*

### **Viel Straße, wenig Schiene**

Am 19. April fand in Dachau die zweite Verkehrskonferenz München Nord statt. Hier treffen sich Kommunalpolitiker und Fachleute aus der Landeshauptstadt und den angrenzenden Landkreisen München, Dachau und Freising, um über die unübersehbaren Verkehrsprobleme der Region zu reden. Dabei waren dieses Mal auch Vertreter des Autokonzerns BMW und der bayerische Verkehrsminister Herrmann. Vertreter der betroffenen Fahrgäste waren nicht eingeladen.

Schaut man in die die Verkehrskonferenz begleitende Pressemitteilung von Verkehrsminister Herrmann, findet man auch etwas zum Thema Bahn. Allerdings bestehen die Zukunftsideen zur Schiene aus einem einzigen Punkt, den der Minister und seine Vorgänger bereits seit Jahrzehnten vor sich her tragen: ein zweiter Stammstreckentunnel für München. Zum Thema Verbesserung der für Pendler relevanten Bahnstrecken fällt dem Minister ansonsten wenig ein. Insbesondere kommt die Strecke München–Freising als vom Fahrgastaufkommen her wichtigste Schlagader der Region in keinen Plänen des Ministeriums vor.

Beim Thema Straße ist das Ministerium wesentlich einfallsreicher. Hier lobt man sich für ein ganzes Bündel von Maßnahmen:

- Ausbau/Verbreiterung des Autobahnringes A99 (mehrere Abschnitte)
- Sechsstreifiger Ausbau der A92 von Feldmoching bis zum Neufahrner Kreuz
- Ausbau der Anschlussstelle Dachau/Fürstenfeldbruck der A8
- Vierstreifiger Ausbau der B471 (mehrere Abschnitte)
- Vierstreifiger Ausbau der B13 zwischen Lohhof und Haimhausen

Im Bundesverkehrswegeplan sind weiterhin kreuzungsfreie Ausbauten der A92-Anschlüsse Ober- und Unterschleißheim berücksichtigt sowie ein achtstreifiger Ausbau der A92 vom Neufahrner Kreuz bis zum Flughafenabzweig. Betrachtet man die Achse von Norden nach München hinein, so kommen als Planung der Landeshauptstadt ein A99-Anschluss nördlich Hasenberg1 und ein Tunnel unter der Schleißheimer Straße dazu. In Freising wird die Südwesttangente gebaut und eine Nordosttangente geplant. Ein neues Teilstück der Bundesstraße 301 ist östlich der Isar bereits fertig und wird irgendwann zu einer durchgehenden Trasse von Mainburg bis Ismaning gehören.

Auf der Verkehrskonferenz wurde dann nach Medienberichten noch über den Münchner Eisenbahnordring, tangentielle Buslinien und Radschnellwege geredet. Das sind alles wichtige und interessante Punkte. Beim Nordring sind die Details einer möglichen Verkehrsführung, die Machbarkeit und das Kosten-Nutzen-Verhältnis noch zu klären. Der Ausbau von tangentialen ÖV-Verbindungen und von Radwegen hinkt bereits seit langer Zeit dem Bedarf hinterher. Die eigentli-

che Lücke tut sich aber bei den Pendlerverbindungen nach München auf. Ohne eine Stärkung der Bahnachsen, insbesondere zwischen Freising und München, wirken die Programme der Minister Herrmann und Dobrindt wie eine Aufforderung an die Pendler ins Auto statt in die Bahn zu steigen.

Von München nach Freising führt die am stärksten belastete Bahnstrecke ohne eigene S-Bahn-Gleise. Die S1 gehört zu den Linien mit den höchsten Fahrgastzahlen. Sie hat das schlechteste Verhältnis zwischen Angebot und Nachfrage aller S-Bahn-Linien, insbesondere keinen 10-Minuten-Takt in der Hauptverkehrszeit. Sie hat die meisten Verspätungen und Ausfälle aufgrund von Störfällen – selbst bei Störungen auf der Stammstrecke trifft es die S1 meist stärker als andere Linien. Die im Bau befindliche Neufahrner Kurve hilft dem Raum München nicht, erhöht aber die Belastung der Strecke und der Bahnhöfe in Freising und am Flughafen. Dadurch wird die S1 sicher nicht zuverlässiger.

Aus einem Bericht zur Sitzung des bayerischen Ministerrats in Traunstein geht hervor, dass das Ministerium selber erkannt hat, dass für die Strecke München–Freising–Landshut zur Zeit keine Ausbauperspektive besteht. Die Schuldzuweisung dafür erfolgt an den Bund. Allerdings plant dieser im Gegensatz zum auch genannten Streckenabschnitt der S2 bis Markt Schwaben im Norden von München keine Ausbaustrecke für den Fernverkehr. Es ist daher nicht zu erwarten, dass Minister Dobrindt hier Verantwortung übernimmt. Die unklare Abgrenzung, was als Nahverkehrsprojekt vom Freistaat finanziert wird, also beispielsweise zum „Bahnknoten München“ gezählt wird, und was der Bund übernimmt, erschweren den Bahnausbau, machen aber das Hin- und Herschieben von Verantwortung umso leichter.

So sehr das Engagement Bayerns im Infrastrukturausbau zu begrüßen ist, es gehört mehr Klarheit und Transparenz in die Aufgabenverteilung. Ein erster Schritt muss sein, den gesamten Ausbaubedarf im Bundesverkehrswegeplan zu berücksichtigen und mit einheitlichen Methoden zu bewerten. Eine Aufteilung der Zuständigkeiten kann dann nach einer solchen Bewertung geschehen. Nur so ist Rosinenpickerei der Bundesländer einerseits und völlige Ignoranz wie bei München–Freising andererseits auszuschließen. Merkwürdigerweise scheint es beim Straßenbau sehr viel weniger Kompetenzgerangel zu geben – es entsteht der Eindruck, dass sich hier Bund und Bayern die Bälle gegenseitig so zuspielen, dass die Zunahme der Asphaltbänder in der Landschaft nördlich Münchens sehr gut abgesichert ist.

Mit seinen Erkenntnissen zu München–Landshut ist Minister Herrmann leider etwas spät dran. PRO BAHN hatte schon unter seinem Vorgänger Zeil die Perspektivlosigkeit der Strecke gerügt. Ausbaupläne der 1990er-Jahre wurden unter Wieshus Transrapid-Träumen begraben und von seinen Nachfolgern ignoriert. Heute ist man keinen Schritt weiter. Und zur Zukunft: Nordring – schöne Idee neu aufgewärmt; bessere Radwege – wichtig; tangenziale Buslinien – her damit.

Trotzdem ist das alles nur Gerede um den heißen Brei herum. Wenn man bei der S1 nicht ganz schnell etwas tut, wird der Autoverkehr im Norden Münchens weiterhin überproportional wachsen. Leiden darunter werden neben der Stadt München viele Ortschaften in der Region, und letztlich die Menschen, die dort leben.

Edmund Lauterbach

## München–Rosenheim

### Baustellen führen zu Kapriolen im Fahrplan

Seit Wochen wird zwischen Rosenheim und Grafing die Fahrleitung erneuert. Die Folge: Großzügige Betriebseinschränkungen, Chaos im Fahrplan und nie denkbare Zugreihungen. So fahren Railjet und Eurocity zwischen München und Rosenheim gemeinsam – den Photographen freut das. Im Nahverkehr werden ebenfalls Züge zusammengefasst – den Fahrgast freut dies weniger. Konkret verkehrt zwischen Rosenheim und München grob die Hälfte der Züge, sie werden in Rosenheim für Kufstein und Salzburg geflügelt, anstelle der gewohnten Doppelführung. Die Plätze sind somit deutlich knapper. Zu allem Überfluss gibt es für den Meridian alle paar Tage geänderte Fahrpläne und Verspätungen obendrauf.



*Die Baustelle zwischen Grafing und Rosenheim führt zu Kapriolen im Fahrplan. Photographen freut's, Railjet und Eurocity fahren gemeinsam zwischen München und Rosenheim. Wegen der Nebenwirkungen fragen Sie die Fahrgäste, die freut's nicht. (Bild: Rudi Barth).*

#### Ein Protokoll von Ende März:

Die Hinfahrt nach München:

Fahrkartenkauf im Internet, bei der DB fährt angeblich alles nach Plan, Baustellenfahrplan unbekannt. Doch in unserer Lokalzeitung stand am Vortag: Ätsh, auch die Baustellenfahrpläne sind falsch. Die Webseite des Meridian hat wenigstens die geänderten Baustellenfahrpläne herausgerückt. Hierfür den richtigen

Link zu finden, war eine Herausforderung. Nun, vielleicht bin ich für die modernen Medien schlicht zu alt.

Das Laufband am Bahnsteig bietet keinerlei Information zum geänderten Fahrplan oder zu Verspätungen. Auch beim Automaten des Meridian wird der Zug als pünktlich mit Regelfabfahrt gemeldet, obwohl die gar nicht gilt. Wer sich auf Angaben der DB verlässt, macht sich mitschuldig.

Die Bildschirmauskunft im Meridian rundet dann das Bild ab. Die virtuelle und die reale Welt haben wenig gemein. Wir erhalten auch noch eine kräftige Verspätung, um die niemand gebeten hatte. Trotz allem, meinen Termin habe ich pünktlich erreicht – ich bin schlicht eine Stunde eher gefahren als die Auskunft der DB für die gewünschte Ankunftszeit vorgeschlagen hatte.

Die Rückfahrt aus München:

Am Abend habe ich noch meine Tochter besucht. Obwohl diese Übung mit den elektronischen Medien hat, hat sie den Link zum gültigen Fahrplan auf den Meridianseiten nur mit meiner Hilfe gefunden. Zum Glück erinnerte ich mich noch, wo man suchen musste. Knapp vor 20 Uhr war nochmal eine Korrektur im Netz. Meine Tochter hat dann auch auf Anhieb selbst den richtigen Fahrplan gefunden.

Also: ab Ostbahnhof, 20:00 Uhr – später als der Regelfahrplan. Oder erst 21:52 Uhr, also Abfahrt genau im Regelfahrplan. Der Zug dazwischen fährt ohne Halt in München Ost vom Hauptbahnhof über Holzkirchen nach Rosenheim. Bei der Online-Auskunft der DB wie gehabt, Verkehr nach Plan. Ja, die virtuelle Welt . . .

Ich nehme den Zug um 21:52 Uhr. Am Ostbahnhof meint die Anzeige: vorderer Zugteil nach Salzburg, hinterer nach Kufstein. Das ist die übliche Reihung, wenn die Züge in Rosenheim geteilt werden. Aber: kein Halt in Ostermünchen. Der Baustellenfahrplan des Meridian hatte das erst für den nächsten Zug so vorgesehen. Bei der Einfahrt: Eine geringfügige Änderung der Zugreihung, der vordere Zugteil fährt nach Kufstein.

In Grafing warten wir fast 20 Minuten auf Gegenzüge. Hätte man da nicht später am Ostbahnhof abfahren können? Die Zeit hätte ich lieber mit meiner Tochter verbracht. Im gnadenlos vollen Zug konnte ich nur vor mich hinstieren.

In Ostermünchen: kommentarloser Halt – man tut ja alles für die Fahrgäste. In Rosenheim herrscht dann auf dem Bahnsteig richtig Betrieb, fröhliches Zügleinwechsle-Dich. Die Fahrgäste hatten den Anzeigen in München geglaubt.

Was mein Weltbild erschüttert hat: Die Anzeige in Rosenheim zur Zugreihung war korrekt. Trotzdem bleibt als Fazit: Im Arbeitszeugnis stünde bei Meridian „Er hat sich redlich bemüht“ und bei der DB „die Arbeitsergebnisse entsprechen den Fähigkeiten“.

Zwei Tage später habe ich mich mit der Mitarbeiterin des Meridian am Schalter



in Bad Endorf unterhalten und wir haben gemeinsam festgestellt: Am Automaten des Meridian stimmte jetzt die Fahrplananzeige. Bei der DB fehlte weiterhin jeglicher Hinweis auf dem Laufband. Und das Internet hatte immer noch nichts mitbekommen.

Doch schon eine Woche später bringt wenigstens das Laufband eine kleine Warnung: „Baustellenfahrplan – beachten Sie bitte die Aushänge“. Im System Hafas der DB fährt ungerührt weiter alles nach Plan. Übersetzt heißt das: Die vom Meridian gedruckten Fahrpläne sind aktuell, die Online-Medien der DB sind für solche Änderungen zu langsam und zu schwerfällig.

### **Zurück zum Anfang, der Kreis schließt sich:**

Zum Trennen der Züge hält der Railjet außerplanmäßig in Rosenheim. Im Internet bietet die DB für die Fahrt von München nach Rosenheim den Railjet an und verschweigt den Eurocity. Welch ein Zufall, der Railjet ist teurer, selbst mit Sparangebot. Entfernt man bei der Online-Auskunft die Option „schnellere Züge bevorzugen“ lässt sich auch der preisgünstigere Eurocity mit exakt dem gleichen Fahrplan buchen.

Gravierender ist jedoch: Für die Züge eines privaten Mitbewerbers wird der wegen der DB-Baustelle geänderte Fahrplan über Wochen hinaus verschwiegen, nicht aber für eine befreundete Staatsbahn. Welch ein Zufall! Ein Schelm, wer Böses dabei denkt.

Rudi Barth

## **Planung der Brennerzulaufstrecke in Bayern**

Für den Brennerzulauf wurde 2012 zwischen den damaligen Verkehrsministern aus Deutschland und Österreich ein Abkommen getroffen, in dem sich die deutsche Seite verpflichtete, die Planung der Zulaufstrecke auf ihrem Gebiet in Angriff zu nehmen. Die österreichische Seite war daran interessiert, für ihr Projekt Brennerbasistunnel auch vom Ausland her Unterstützung zu erhalten.

DB Netz startete 2015 konkret mit der Planung der Zulaufstrecke, die dafür in zwei Abschnitte unterteilt wurde. Der „Gemeinsame Planungsraum“ für den südlichen Teil – der an einem noch festzulegenden Verknüpfungspunkt von alter und neuer Strecke, vermutlich südlich von Raubling beginnt – erstreckt sich bis zum nördlichen Ende des österreichischen Planungsraumes bei Schafnau. Neben mehreren Gemeindeforen, in denen sich die betroffenen Kommunen mit dem Projekt befassen, gibt es ein Regionalforum, in dem sich verschiedene Behörden und Träger öffentlicher Belange aus beiden Ländern mit der Planung beschäftigen. Auch die PRO BAHN-Kreisgruppe Rosenheim ist an diesem Forum beteiligt.

In bisher vier Sitzungen wurden die Kriterien für die Bewertung unterschiedli-

cher Trassenvorschläge erarbeitet. Grundlage war eine für die österreichische Unterinntalstrecke aufgestellte Kriterien-Liste; sie wurde vom Regionalforum entsprechend den lokalen Interessenschwerpunkten angepasst und erweitert. Zusätzlich wurden für jedes Kriterium Indikatoren definiert, anhand derer das Ziel des jeweiligen Kriteriums beurteilt werden kann. Auch für den nördlichen Teil des Planungsgebiets („Erweiterter Planungsraum“), der bahntechnisch wesentlich interessanter ist, wurde ein Dialogkreis installiert, der bisher einmal getagt hat.

Die Kriterienliste ist in drei Hauptgruppen unterteilt: Die Gruppe „Verkehr und Technik“ umfasst primär Infrastruktur, Betriebsführung und Bauausführung. Als Indikatoren für die letztere gelten z.B. die Bilanz der beim Bau zu bewegenden Massen und die Bauzeit. In der Gruppe „Raum und Umwelt“ werden die Themen zusammengefasst, die vor allem lokale Auswirkungen haben. Dies betrifft die direkte Wirkung auf den Menschen (Beeinträchtigungen durch Lärm etc., Raumnutzung) und die Auswirkungen auf Landschaft, Natur und Umwelt. Die dritte Hauptgruppe „Kosten und Risiken“ ist für die Beurteilung durch Nicht-Fachleute nicht geeignet und wird im Regionalforum nicht behandelt.

Nach Abschluss der Kriterien-Definition wurden die Mitglieder des Regionalforums und der Gemeindeforen aufgefordert, die Kriterien entsprechend ihrer persönlichen Einschätzung mit Punkten zu bewerten. Die hier abgegebenen Voten werden vorerst unter Verschluss gehalten. Derzeit werden von Fachplanern mehrere Trassenverläufe untersucht; die Trassenplaner bewerten die genannten Kriterien jeweils in Bezug auf die Zielerreichung der unterschiedlichen Trassenentwürfe. Zuletzt werden die Bewertungen der Teilnehmer der verschiedenen Foren und der Trassenplaner miteinander kombiniert, um zusammen mit den Kosten eine Rangreihe der Trassenentwürfe zu erhalten. Die endgültige Festlegung der Neubautrasse wird dann vermutlich durch politische Gremien erfolgen.

Die Protokolle der einzelnen Sitzungen des Regionalforums sind im Internet verfügbar unter <http://www.brennernordzulauf.eu/protokolle-zum-trassenauswahlverfahren>. Die detaillierte Kriterienliste kann in Kürze ebenfalls unter dieser Adresse abgerufen werden.

Günther Polz

---

**Mitglied werden bei PRO BAHN**

**Für 2016 25 % Reduktion des Beitrags!**

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

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.

So. 01.05., So. 08.05., So. 22.05. und So. 29.05.; Bad Endorf (9:55, 11:55, 15:20 und 17:20 Uhr) / Obing (8:57, 10:57, 14:22 und 16:22 Uhr); **Touristikverkehr auf der Lokalbahn Endorf-Obing mit VT 26**; Info: <https://www.leo-online.org/>, Tel.: 0151/2020 7626

Mo. 02.05. 18:30 Uhr; München, TU München, Vorhoelzer Forum, 5. Stock, Arcisstr. 21; **Vortragsreihe** „Der öffentliche Verkehr – Katalysator für die Stadtentwicklung“; M. Schaafsma „Schiphol Railway Station and Masterplan Development“; Veranstalter: MVG, TU München; Info: <http://www.ar.tum.de/aktuell/>, <http://www.re.ar.tum.de/vortragsreihe/>.

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

So. 15.05., und Mo. 16.05.; Bad Endorf (9:51, 12:25, 15:25 und 17:20 Uhr) / Obing (8:40, 11:15, 14:15 und 18:05 Uhr); **Dampzugverkehr beim LEO Endorf-Obing**; Info: [https://www.leo-online.org/posts.php?c\\_parent=27](https://www.leo-online.org/posts.php?c_parent=27), Tel.: 0151/2020 7626

Mi. 01.06. 18:30 Uhr; Bad Reichenhall, „Avalon-Hotel“ Bahnhofsplatz 14; **Monatstreffen** des Verkehrsforums Berchtesgadener Land; Info: Siehe Termin am 04.05.

Bis 16.06. (außer 01.05.) 9–17 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 seit April jeweils 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).

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

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

Sa. 07.05., 14.05., 21.05. und 28.05., 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. 12.05. 19 Uhr ; Rosenheim; „Mail-Keller“, Schmettererstr. 20; **Stammtisch der Stadt- und Kreisgruppe Rosenheim**; Info: Wolfgang Günther (080 62/4027), Günther Polz (080 63/7928)

Mi. 18.05. 19 Uhr; Geschäftsstelle; **Aktiventreffen**

Do. 19.05. 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](mailto:n.moy@bayern.pro-bahn.de))

Mi. 25.05. ab 19:30 Uhr; München; Gaststätte „Zwinger-eck“; **Stammtisch**

Mo. 30.05. **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. 01.06. 19 Uhr; Geschäftsstelle; **Aktiventreffen**

Fr. 03.06. 19 Uhr; Geschäftsstelle; **Stadt- und Kreisgruppe München**

Sa. 04.06. 9 Uhr; München Hbf., Abfahrt RE nach Nürnberg 09:06 Uhr, alternativ ICE etwas später oder 11:11 Uhr Nürnberg Hbf (Abfahrtsgleis S2); **Ausflug zum Feldbahnmuseum 500**; Info: Fritz Ferstl ([f.ferstl@bayern.pro-bahn.de](mailto:f.ferstl@bayern.pro-bahn.de), Tel. 0911/937 47 73 oder 0171/274 15 75), Norbert Moy ([n.moy@bayern.pro-bahn.de](mailto:n.moy@bayern.pro-bahn.de)) und S. 4.

- Bitte beachten Sie, dass der Stammtisch der Kreisgruppe Weilheim-Schongau wegen des Feiertags im Mai eine Woche früher als üblich stattfindet.
- Bitte erkundigen Sie sich – zumindest wenn Sie von auswärts kommen – sicherheitshalber vorher, wenn Sie nach den „Brückentagen“ und am Pfingstwochenende den Stammtisch der Ortsgruppe Wasserburg besuchen möchten.

Termine anderer Veranstalter siehe vorherige Seite.