

PRO BAHN *Post*

Rundbrief von PRO BAHN Oberbayern

Juli 2016



Anlässlich einer verkehrspolitischen Bereisung von PRO BAHN kam im Mai 1994 nach vielen Jahren wieder ein Personenzug nach Obing. (Bild: R. Barth)

- Kurznachrichten – *Seite 2*
- MVV-Tarif: Zu Unrecht als Schwarzfahrer verdächtigt – *Seite 3*
- Franz Kafka unterwegs im Münchner Nahverkehr – *Seite 6*
- Fahrplanoptimierung versus Bayernticket – *Seite 7*
- Lokalbahn Bad Endorf–Obing: Jubiläum bei LEO – *Seite 8*
- Besuch bei der Wuppertaler Schwebebahn – *Seite 10*

Stadt- und Kreisgruppe München

Exkursion am 1. Juli

Wie bereits erwähnt führt die PRO BAHN-Stadt- und Kreisgruppe München anstelle ihres regulären Treffens am 1. Juli eine Exkursion mit der Buslinie X900 von Starnberg Nord nach Fürstenfeldbruck durch.

Treffpunkt: Starnberg Nord, 18:20 an der Abfahrtschaltstelle des Busses.

Abfahrt des Busses in Starnberg Nord: 18.24 Uhr.

Ankunft Fürstenfeldbruck: 18.57 Uhr.

Der Fahrschein muss von jedem Teilnehmer selbst erworben werden. Zum Abschluss ist noch ein Gaststättenbesuch im „Klosterstüberl“ vorgesehen.

Kurznachrichten

Online-Fahrschein nun auch für Kinder

Künftig können Kunden, deren Kinder alleine mit dem Zug innerhalb Deutschlands verreisen, Online-Tickets für ihre Kinder auf bahn.de buchen. Zur Identifikation reichen der Kinderausweis oder eine gültige BahnCard aus. Die Möglichkeit, auch für Kinder Online-Tickets buchen zu können war ein vielfach geäußelter Wunsch der Kunden, der vom PRO BAHN-Referat Fahrgastdialog mehrfach bei der DB vorgebracht wurde.

9. Juli: Tag der offenen Tür bei der Südostbayernbahn in Mühldorf

Am Samstag, dem 9. Juli veranstaltet die Südostbayernbahn (SOB) einen Tag der offenen Tür auf ihrem Werksgelände (Mühldorf, Bischof-von-Ketteler-Str. 1, östlich des Bahnhofs) mit Stellwerksführungen, Fahrzeugausstellung, Infoständen und Bierzeltbetrieb. Gleichzeitig kann der Kundenbeirat der SOB, bei dem auch PRO BAHN von Anfang an beteiligt ist, sein 10-jähriges Bestehen feiern.

Kahlschlag bei DB Cargo (vorerst) abgewendet

Die vom DB Vorstand forcierte Schließung von bundesweit 215 Güterverkehrsstellen, sowie der Abbau von Tausenden von Arbeitsplätzen bei DB Cargo ist vorerst abgewehrt. Die außerordentliche Aufsichtsratssitzung am 8. Mai, welche unter dem Protest von ca. 1000 EVG Mitgliedern stattfand, vertagte das Thema. Auch PRO BAHN Oberbayern schrieb im Vorfeld dieser Sitzung einen Brandbrief an Verkehrspolitiker der beiden Regierungsfractionen, die ja ebenso Vertreter in den Aufsichtsrat entsenden. Hintergrund ist, dass gerade der Einzelwagen-/Warengruppenverkehr im Raum München definitiv an einer unteren Grenze angelangt ist, die eine weitere Volumenminderung nicht mehr toleriert.

Verbesserungen bei Reservierungen

Verbesserungen gibt es für die Kunden der 2. Klasse, die ihre Sitzplatzreservierung umtauschen möchten: Dies ist nun ein Mal kostenlos möglich (http://www.deutschebahn.com/de/presse/pressestart_zentrales_uebersicht/11524974/p20160614.html).

Bahnhalt Stefanskirchen

Im Gemeinderat von Stefanskirchen an der Bahnstrecke zwischen Rosenheim und Prien hat die CSU-Mehrheit jegliche Initiative für die Wiedereröffnung des früheren Bahnhofes abgelehnt (siehe PRO BAHN-Post vom April), obwohl sich die Jugend der Gemeinde in einer Umfrage mit großer Mehrheit dafür ausgesprochen hatte. Jetzt versucht ein Bündnis aus SPD, Grünen und anderen Unterstützern, diesen Beschluss über einen Bürgerentscheid auszuhebeln. Für das vorgeschaltete Bürgerbegehren sind in der 10.000-Einwohner-Gemeinde etwa 750 Unterschriften erforderlich.

„Neue“ U-Bahnen für München

Mitte Juni hat endlich der erste U-Bahnzug vom Typ C2 eine Zulassung für den Fahrgastbetrieb erhalten – dank der „Bemühungen“, der technischen Aufsicht der Regierung von Oberbayern mit mehr als zwei Jahren Verspätung (siehe PRO BAHN-Post vom März 2016). Die Zulassung für zwei weitere C2-Züge von insgesamt 21 Zügen wird in Kürze erwartet. Es gibt noch eine weitere gute Nachricht aus München: der Stadtrat hat dem Bau von drei neuen Betriebshöfen für U-Bahn, Tram und Bus zugestimmt (<https://www.mvg.de/ueber/presse-print/pressemeldungen/>, 2. Meldung vom 17.06.).

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

Komplexer MVV-Tarif: Ein Drama in drei Akten

Zu Unrecht als Schwarzfahrer verdächtigt

1. Akt: Fahrscheinkontrolle und Fahrgastbeschwerde

Anfang Juni erhielten das PRO BAHN-Referat Fahrgastdialog und die Redaktion der PRO BAHN-Post eine Mail unseres Mitgliedes Herrn S. in Kopie, mit dem sich dieser an DB Regio Bayern (ran-bayern@bahn.de) und die Kundenbetreuung des MVV (kundenbetreuung@mvv-muenchen.de) gewandt hat.

Herr S. war im RE 4898 von München Hbf nach Ingolstadt Hbf von der Zugbegleiterin darauf hingewiesen worden, dass die von ihm verwendete Fahrscheinkombination – IsarCardJob bis Karlsfeld plus Streifenkarte des MVV – für die Fahrt von München Hbf nach Petershausen im Regionalzug nicht zulässig sei, weil der Regionalzug an der Grenze der Gültigkeit der IsarCardJob (Karlsfeld)

nicht hält. Bei Benutzung der S-Bahn wäre das etwas anderes, da diese ja in Karlsfeld hält. Herr S. stellt fest, dass diese Auslegung seiner Kenntnis nach nur für Fahrten bei Überschreitung des MVV-Tarifgebietes gilt, er jedoch innerhalb des MVV-Tarifgebietes gefahren sei. Das habe die Zugbegleiterin nicht so gesehen.

Herr S. schreibt, dass er bereits seit 2008 diese Fahrscheinkombination für Fahrten zwischen München Hbf und Petershausen nutze und bis auf eine Ausnahme seien seine Fahrscheine bisher nie beanstandet worden. Zwar habe die Zugbegleiterin kein erhöhtes Beförderungsentgelt von ihm verlangt, aber nun wolle er doch wissen, was hier Sache sei.

2. Akt: Im Kundencenter, die Polizei kommt

Anschlussfahrkarten und die Kombination von MVV-Zeitkarten mit Einzelfahrscheinen und Streifenkarten bei Fahrten, die über den Gültigkeitsbereich der Zeitkarte hinaus führen, sind gemäß der aktuellen MVV-Tarifbestimmungen erlaubt und in den Absätzen 2.1.2 und 4.1.3 geregelt. Aber gilt dies auch in Regionalzügen innerhalb des MVV-Gebiets ohne Einschränkung? Schließlich gibt es ja beim MVV die – in anderen Verbänden eher unübliche – Regelung, dass in Regionalzügen im sogenannten ein- und ausbrechenden Verkehr (d.h. bei Fahrten mit Regionalzügen in das Verbundgebiet hinein oder heraus) die Gültigkeit von Verbundfahrkarten vom ersten bzw. letzten Haltbahnhof des Zuges im MVV-Gebiet abhängt, so dass Besitzer von MVV-Zeitkarten mitunter für längere Teilstrecken doppelt bezahlen müssen.

Andererseits steht in Anhang 1 der MVV-Tarifbestimmungen (Abschnitt 2.1), dass der S-Bahnverkehr alle zuschlagfreien Züge umfasst, die auf den S-Bahnstrecken verkehren und die nicht im Fahrplan oder durch Aushang von der Benutzung mit MVV-Fahrkarten ausgeschlossen sind. Demzufolge sollte die von Herrn S. gewählte Kombination von Zeitkarte und Streifenkarte zulässig sein, da die Fahrtstrecke gänzlich innerhalb des MVV-Gebiets lag, der Zug an der MVV-Außengrenze in Petershausen hielt und nicht vom Gemeinschaftstarif ausgeschlossen war. Dieser Meinung war auch der Leiter des PRO BAHN-Referats Fahrgastdialog.

Zur definitiven Klärung des Problems begab er sich am nächsten Tag, einem Sonntag, zum Kundencenter der S-Bahn im Münchner Hauptbahnhof. Die dortige Mitarbeiterin behauptete jedoch, dass die Kombination Zeitkarte-Streifenkarte im Regionalzug nicht zulässig sei. Sie war jedoch nicht in der Lage, dies durch die Tarifbestimmungen zu belegen. Das sei eben schon immer so gewesen, wurde ihm von der Mitarbeiterin unfreundlich mitgeteilt. Als er darauf bestand, dass diese Behauptung zu belegen sei, wurden ihm von der Mitarbeiterin im Kundencenter die Bestimmungen zum ein- und ausbrechenden Verkehr kopiert, worauf er darauf hinwies, dass diese Bestimmungen für den angespro-

chenen Fall gar nicht relevant seien. Schließlich habe die Fahrt gänzlich innerhalb des MVV stattgefunden und zudem der Zug an der Tarifgrenze Petershausen gehalten.

Als er die Mitarbeiterin nach weiteren Unstimmigkeiten am Ende der Diskussion fragte, ob sie ihm ihren Namen nennen möge, wurde dies verneint mit Hinweis auf das am Oberkörper befindliche Namensschild. Da er wegen einer Sehbehinderung ihr Namensschild nicht lesen könne, bat er um Nennung des Namens, was mit einem nicht hinnehmbaren Kommentar abgelehnt wurde („Ihr Pech“). Der Hinweis, dass dies in Richtung Diskriminierung ginge, wurde als Beleidigung gewertet, weswegen er mit Hilfe der Bundespolizei aus dem Kundencenter verwiesen und ihm von dieser ein 24-stündiger Platzverweis erteilt wurde.

Aber diese Praxiserfahrung bestätigt, dass das was Fahrgäste PRO BAHN berichten, nicht übertrieben ist und vielfach unwissendes Personal die Bundespolizei ruft, die dann alles „klärt“.

3. Akt: Der MVV klärt alles auf

Die Antworten der Kundenbetreuung des MVV an Herrn S. und auf eine weitere Anfrage von PRO BAHN Kundendialog bestätigten jedoch, dass die von Herrn S. genutzte Fahrscheinkombination zulässig war: *„Für Fahrten auf MVV-Tarifgebiet gilt der MVV-Tarif. Für eine Fahrt von München-Marienplatz bis Petershausen mit Nutzung des Regionalzugs gilt die IsarCard Ringe 1-4 mit Anschlussfahrschein 4 Streifen der Streifenkarte, welche bereits bei Fahrtantritt im Innenraum gestempelt werden. Es ist unerheblich ob die S2 bis Petershausen benutzt wird oder die Regionalbahn, welche in Petershausen hält.“*

Die Regelung über den „ein- und ausbrechenden Verkehr“ trifft hier NICHT zu (vgl. MVV-Gemeinschaftstarif, Seite 24). Wir werden uns bezüglich dieses (von der DB falsch ausgelegten) MVV-Tarifpunktes intern mit der Deutschen Bahn in Verbindung setzen.“

Außerdem wird in der Antwort auf die Anfrage vom PRO BAHN Fahrgastdialog beim MVV noch mitgeteilt: *„IsarCard und IsarCardJob machen keinen Unterschied. Auch die IsarCard9Uhr Innenraum oder IsarCard60 Innenraum können mit 4 Streifen als Anschlussfahrschein bis Petershausen im RE genutzt werden.“*

Damit ist eindeutig belegt, dass die Auskünfte der Mitarbeiter sowohl im Zug als auch im Kundencenter definitiv falsch waren.

Wenn schon die Mitarbeiter der Verkehrsunternehmen nicht wissen, wann die die Regelungen für den ein- und ausbrechenden Verkehr anzuwenden sind, wie soll es dann der einfache Kunde hinbekommen? Der muss aber im Gegensatz zum Personal im Falle eines Fehlers mit voller Härte dafür büßen und teuer bezahlen – oder hart für sein Recht kämpfen, wenn er zu Unrecht des Schwarzfahrens beschuldigt wird.

4. Epilog

Der MVV hat auf die Anfragen bereits am nächsten Werktag geantwortet. Wegen des Vorfalls in Kundencenter wurde dem Leiter des PRO BAHN-Referats Fahrgastdialog kurz darauf ein Gesprächstermin angeboten, in dem alle Punkte geklärt wurden und der Chef des S-Bahn-Kundencenters sich für das Verhalten der Mitarbeiterin entschuldigte. Von DB Regio Bayern hat Herr S. bis zum Redaktionsschluss, d.h. über drei Wochen nach Versand seiner Beschwerde, immer noch keine inhaltliche Antwort erhalten.

Renate Forkel

Kommentar

Franz Kafka unterwegs im Münchner Nahverkehr

Was der PRO BAHN-Kollege im Kundencenter erlebt hat, wie seine Nachfrage zum MVV-Tarif in einen Polizeieinsatz mündete, umschreibt man am ehesten mit dem Adjektiv „kafkaesk“ (nach dem Schriftsteller Franz Kafka). Wikipedia definiert kafkaesk so: „Situationen und diffuse Erfahrungen der Angst, Unsicherheit und Entfremdung sowie des Ausgeliefertseins an anonyme und bürokratische Mächte, der Absurdität, der Ausweg- und Sinnlosigkeit sowie Schuld und innere Verzweiflung“. Treffender könnte man die Situation vieler Fahrgäste kaum beschreiben, die fälschlicherweise als Schwarzfahrer kriminalisiert werden.

Was kann ein Fahrgastverband hier tun? Die Nachschulung aller Bahn-Mitarbeiter einfordern? Ein aussichtsloses Unterfangen, da die Nachschulungen kaum den ständigen neuen Tarif-Ergüssen hinterherkommen dürften. Die gezahlten Gehälter dürften auch kaum für Superhirne attraktiv sein, die als lebende Tarif-Lexika in Zügen und Kundencentern Auskünfte erteilen könnten. Nur diese könnten die 107-seitigen (!) Beförderungsbestimmungen des MVV im Kopf behalten und die Begriffe „ein- ausbrechender Verkehr“, „Zonentarif“, „Tarifgrenzen“, „zulässig“ usw. richtig kombinieren.

Es gibt eigentlich nur eine Möglichkeit: Den Tarif solange vereinfachen, bis ihn auch die eigenen Mitarbeiter – vielleicht sogar bis in den Vorstand – vollständig durchdrungen haben. Das Unternehmen DB sollte sich allerdings schon nach seiner Kultur im Umgang mit den Kunden fragen lassen. Die in letzter Zeit publizierten Vorfälle lassen hier Rückschlüsse zu. Auch das Selbstverständnis der Bundespolizei muss hinterfragt werden: Dient sie jetzt dazu, die Defizite der DB-Mitarbeiter gegenüber den Kunden durchzusetzen?

Eine Idee hätte ich noch: Die Tarifexperten bei DB und Verbänden wechseln zum Kraftfahrtbundesamt und entwickeln dort komplizierte Automaten und Systeme für Tankstellen, die sich natürlich für jede Großstadt grundsätzlich in der Bedie-

nung unterscheiden. Der daraus resultierende Rückgang des Autoverkehrs wäre sehr klimafreundlich und für die Nervenzusammenbrüche verzweifelter Autofahrer ist PRO BAHN nicht zuständig!

Norbert Moy

Aus dem Kundenbeirat der Südostbayernbahn

Fahrplanoptimierung versus Bayerticket

Zu den Aufgaben des Kundenbeirats der Südostbayernbahn (SOB) gehört es unter anderem, diese bei der Fahrplangestaltung zu beraten. Die SOB informierte das Gremium kürzlich über Planungen, die Abfahrt von RB 27108 (künftig RB 27258) in Simbach am Inn Richtung Mühldorf von derzeit 9.00 Uhr ab Dezember auf 8.49 Uhr vorzuverlegen.

Dies bedeutet zunächst, dass das Bayerticket Montag bis Freitag in diesem Zug erst ab Markt genutzt werden kann. Wer dahinter eine dreiste Abzocke vermutet, liegt jedoch gründlich daneben. Für die Fahrplanänderung sprechen vielmehr handfeste Gründe:

- In Mühldorf entstehen neue bzw. sichere Anschlüsse nach Rosenheim, Passau und Landshut.
- Durch die bisherige enge Taktung der weiteren Umsteigeverbindungen kam es in Mühldorf zu häufigen Verspätungsübertragungen und Abfahrtsverspätungen. Hier verspricht sich die SOB eine deutliche Verbesserung der Pünktlichkeit.
- In Simbach wird um 9:00 Uhr ebenfalls die Verspätungsübertragung vom ankommenden auf den abgehenden Zug und die weitere Übertragung zurück in den Linienstern vermieden.
- Die Regionalbahn Mühldorf ab 8:30 Uhr nach Simbach kann wieder zur Taktzeit um 8:37 Uhr abfahren und auch in Julbach halten.
- Die Übergangszeit vom Anschluss aus Richtung Braunau/ÖBB verkürzt sich von 15 auf 4 min.

Diese Vorteile überwiegen nach Auffassung des Kundenbeirats gegenüber dem Nachteil der Verteuerung für Nutzer des Bayern- bzw. SOB-Tickets so deutlich, dass sich das Gremium in seiner letzten Sitzung einstimmig für die Maßnahme ausgesprochen und die SOB um Umsetzung der Planung gebeten hat.

Wilhelm Mack (Vorstand des Kundenbeirats der SOB)

Mitglied werden bei PRO BAHN: Für 2016 nur noch halber Beitrag!

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

Jubiläum bei LEO

Am ersten Wochenende im Juli feiert LEO, die Lokalbahn Bad Endorf–Obing, zehn Jahre touristischen Betrieb. Am Samstag gilt ein Sonderfahrplan, am Sonntag der normale Fahrplan, verstärkt um einen Mittagszug. Außer dem MAN-Schienenbus VT 26 des LEO fahren ein Zug der Staudenbahn mit zwei V100 und Schnellzugwagen des Typs „Schlieren“ sowie eine Schienenbusgarnitur der Passauer Eisenbahnfreunde. Diese ist nur am Samstag im Einsatz, der Zug der Staudenbahn an beiden Tagen .

Am Samstag beginnt um 12 Uhr in Obing der offizielle Festakt. Am ganzen Wochenende lädt ein Bahnhofsfest in Obing mit Fahrzeugausstellung und Biergarten zum Besuch ein.

Zehn Jahre touristischer Betrieb auf der Lokalbahn Bad Endorf–Obing sind der gute Ausgang eines etwa 25-jährigen Kampfes um den Erhalt der Lokalbahn nach Obing.

1908 eröffnet, ist sie eine von vielen, die zur Erschließung der Fläche gebaut wurden. Die Geschichte und die Ränkespiele ihrer Errichtung finden sich ganz ähnlich überall in Bayern. Ludwig Thomas „Lokalbahn“ hätte auch hier spielen können. Heute noch zeugt die Heuhalle in Bad Endorf von einer bedeutenden Vergangenheit. Am Anfang des letzten Jahrhunderts kam der wesentliche „Treibstoff“ für den Straßenverkehr mit der Eisenbahn aus der Region in die Ballungsräume. Mit dem Erstarken des Kraftfahrzeugs entfiel nicht nur der Treibstoff „Heu“ als Ladegut, viele Transportaufgaben verlagerten sich auf die Straße.

Am 26. Mai 1968 stellte die damalige Deutsche Bundesbahn mit Zustimmung der Gemeinden den planmäßigen Personenverkehr ein. Die Vorteile eines Busverkehrs waren ihnen in leuchtenden Farben geschildert worden. Bald darauf wurde der Busverkehr eingestellt, hier war keine Zustimmung nötig. Im Güterverkehr herrschte Betriebspflicht. Pro Woche verkehrten drei Güterzüge, typischerweise mit einem Wagen und drei Mann Personal. Anfang der 90-er Jahre wurde immer deutlicher: die Deutsche Bundesbahn hatte kein Interesse an diesem Betrieb und wollte die Strecke still legen.

Der damalige Bürgermeister von Obing, Walter Mayer, wandte sich auf der Suche nach Unterstützung beim Erhalt der Strecke an PRO BAHN. Der Autor lebt in Endorf, die Zuständigkeit war aus Sicht aller Kollegen damit klar geregelt. Um die notwendige Diskussion auf eine breitere Basis zu stellen, plante der Regionalverband Oberbayern für Oktober 1993 eine verkehrspolitische Bereisung der Strecke. Diese musste aber wegen zu hoher Kosten abgesagt werden.

Am 1. Januar 1994 trat das Gesetz zur Neuordnung des Eisenbahnwesens in Kraft. Es bot einerseits für die DB eine Handhabe, auch den Güterverkehr einzustellen. Andererseits schuf es neue Rechtsgrundlagen. Die Verhandlungen mit

der DB wegen einer Sonderfahrt gingen also weiter. Hätten wir damals einen Ludwig Thoma gehabt, wäre die Literatur um eine Humoreske reicher. So bleiben nur viele Anekdoten für gesellige Runden. Ein Alternativangebot der Passauer Eisenbahnfreunde half letztendlich weiter. Konkurrenz belebt das Geschäft. Die daraufhin genannten Preise waren immer noch zu hoch und provozierten den Ausruf „Wir wollen einen Zug mieten, nicht kaufen“. Dieser spontane Ausbruch brachte Bewegung in das Ganze. Wir fanden mit der DB eine Lösung. Trotzdem zeichnete sich ein Defizit ab, das mit einer Spendenaktion der Mitglieder ausgeglichen wurde.

Am 7. Mai 1994 kam mit dieser Sonderfahrt erstmals seit vielen Jahren wieder ein Personenzug nach Obing. Viele maßgebliche Politiker fuhren mit. In Obing fand ein runder Tisch mit allen Interessierten statt, dem Anfang Dezember ein zweiter folgte. 1995 und 1996 bestellte die Gemeinde Obing Dampfzüge bei der Bayernbahn. Dem Autor lebhaft in Erinnerung ist die Freude einer älteren Obinger Bürgerin, die erstmals seit langer Zeit ihre Tochter in Bad Endorf ohne fremde Hilfe besuchen und sogar über Nacht bleiben konnte – dank des Dampfzugs. Viele weitere Anekdoten gäbe es aus dieser Zeit des Kampfes und der Hoffnung.

Zwar wurde zum 1. Januar 1996 der fahrplanmäßige Güterverkehr eingestellt, doch im Verlauf des Jahres keimte wieder Hoffnung auf. Obing war Zielpunkt zahlreicher Güterzüge, die aus dem Ruhrgebiet Rohre für eine Erdgaspipeline anlieferten. Der 2. September 1996 machte die Hoffnungen zunichte – die Strecke war eine der ersten, die nach dem neuen Gesetz stillgelegt wurden. Doch das war nicht das Ende. Der PRO BAHN-Arbeitskreis Endorf-Obing hielt die Strecke im Bewusstsein. Zum 90-jährigen Jubiläum konnte eine Wanderausstellung in den Gemeinden entlang der Strecke gezeigt werden.

Die Suche nach dem Fehler im Stilllegungsverfahren war schließlich erfolgreich. Ein fachkundiger Rechtsanwalt erarbeitete im Auftrag der Gemeinde Obing daraus einen erfolgversprechenden Klageansatz. Doch die Rechtsschutzversicherung der Gemeinde zog nicht mit. Daraufhin klagte die Bayernbahn. Für die Feinde der Strecke „nur ein Formfehler“, für das Eisenbahnbundesamt jedoch so gravierend, dass es der Klage stattgab und die Stilllegung trotz abgelaufener Rechtsfrist widerrief. Wie schrieb Friedrich Schiller in der Braut von Messina? „Das Gesetz ist der Freund des Schwachen“.

Das Verfahren nach §11 AEG musste wiederholt werden, die Lokalbahn nach Obing war juristisch in Betrieb. 2002 wurde der Verein Chiemgauer Lokalbahn e.V. (CLB) mit dem Ziel gegründet, die Bahnstrecke Bad Endorf–Obing auch tatsächlich wieder in Betrieb zu nehmen. Die für den Sommer geplante Betriebsaufnahme scheiterte jedoch am Streckenzustand. Die DB war jahrelang ihrer Verpflichtung nicht nachgekommen, die Betriebsfähigkeit der Strecke zu erhalten. Nach manchem Hin- und Her konnte die CLB die Strecke pachten und mit viel persönlichem Einsatz der Mitglieder wieder herrichten. Nur dank dieses En-

gagements kehrte die Strecke, bildlich gesprochen, aus der Intensivstation ins Leben zurück. Am 1. Juli 2006 konnten wieder Züge fahren. Seitdem gibt es im Sommerhalbjahr planmäßig touristische Züge an Sonn- und Feiertagen, die von der Bevölkerung zunehmend auch als Angebot im Nahverkehr wahrgenommen werden.

Im Landkreis Rosenheim gibt es noch eine weitere Bahnlinie, bei der die gesetzlich vorgeschriebenen Wartungsarbeiten lange unterblieben sind. Hier kämpft PRO BAHN seit drei Jahrzehnten für eine Wiederaufnahme des Betriebs. Die am Beispiel Bad Endorf-Obing gesammelte Erfahrung ist eine große Hilfe, das praktische Beispiel einer erfolgreichen Wiederbelebung ein starkes Argument. Das Potential des Filzenexpress macht sogar einen ganzjährigen Stundentakt im Nahverkehr realistisch. Vertrauen wir also, trotz starker Gegner, auf den Freund der Schwachen. In Wasserburg ist noch langer Atem nötig, feiern wir also vorher beim Fest im nahen Obing.

Rudi Barth

Besuch bei der Wuppertaler Schwebbahn

Ende Februar 2016 besuchte ich die Wuppertaler Schwebbahn. Mit meinem Bruder befuhr ich die Strecke von Robert-Daum-Platz bis Oberbarmen und bewunderte das technische Meisterwerk vom Ende des 19. Jahrhunderts (1898).



Links: Schwebbahn am Wuppertaler Hauptbahnhof. Rechts: Der historische Kaiserwagen an der im Originalzustand restaurierten Station Werther Brücke.

Bildquelle: <http://www.schwebbahn.de/>.

Um das enge Tal der Wupper mit einer Konstruktion von Stahlstützen zu überbrücken, musste das Ufer der Wupper mit Bruchsteinen befestigt werden, um den Stützen einen sicheren Halt zu geben. Die gebogenen Stützen wurden mit einem durchgehenden Band verbunden, das die Fahrbahn und die Stromschiene trägt. Auf der Fahrbahn sind die Wagen an ihrem massiven Dach pendelnd aufgehängt. Ein Zug besteht aus zwei Wagen, die durch Gelenke verbunden sind,

um die engen Kurven befahren zu können. An den Enden der 13.3 km langen Strecke gibt es besondere Wendekurven und jeweils eine Wagenhalle.

Die Strecke verfügt über Streckenblock wie bei der Bahn. Die Abfertigung wurde automatisiert. Der Zugabstand kann zwischen vier und acht Minuten schwanken, je nach Tageszeit.

Die Haltestellen folgen dicht aufeinander. In ihrer Einrichtung ähneln sie auch der Berliner Hochbahn und stammen aus verschiedenen Epochen. Aufzüge und Treppen führen von der Straße hinauf zu den Bahnsteigen. Am westlichen Streckenende verläuft die Schwebbahn über der Straße und unterquert sogar unter einer Brücke die Bahnstrecke Düsseldorf-Elberfeld.

Die Wuppertaler Schwebbahn verkehrt als Straßenbahnersatz und wurde in den ÖPNV der Stadt Wuppertal einbezogen. Fahrkarten erhält man aus Automaten. Jedem Eisenbahnfreund sei eine Fahrt mit der Wuppertaler Schwebbahn wärmstens empfohlen.

Arndt Arnold

Termine anderer Veranstalter

PRO BAHN-Termine und allgemeine Hinweise siehe nächste Seite.

Sa. 02.07. Bad Endorf–Obing; **Sonderbetrieb auf der Lokalbahn Endorf–Obing** und Jubiläumsfeier „10 Jahre LEO“ mit Biergartenbetrieb und Fahrzeugschau in Obing; Info: https://www.leo-online.org/posts.php?c_parent=24, Tel.: 0151/2020 7626 und S. 8.

So. 03.07., So. 10.07., So. 17.07. So. 24.07. und So. 31.07.; Bad Endorf (9:55, 11:55, 13:35 (nur 03.07.), 15:20 und 17:20 Uhr) / Obing (8:57, 10:57, 12:47 (nur 03.07.) 14:22 und 16:22 Uhr); **Touristikverkehr auf der Lokalbahn Endorf–Obing**; Info: <https://www.leo-online.org/>, Tel.: 0151/2020 7626

Mi. 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 und <http://www.verkehrsforum-bgl.de/aktuell.html>.

Sa. 09.07. 11-16 Uhr; Mühlendorf, Bahnhof; **Tag der offenen Tür bei der SOB**; Info: <http://www.suedostbayernbahn.de/>

Di. 26.07. 18:30 Uhr; München, TU München, Hörsaal 2760, 2. Stock, Arcisstr. 21; **Vortragsreihe** „Der öffentliche Verkehr – Katalysator für die Stadtentwicklung“; Dr. E. Schütz: „Das Europaviertel in Frankfurt: Quartiersentwicklung mit dem Öffentlichen Verkehr“; Veranstalter: MVG, TU München; Info: <http://www.ar.tum.de/aktuell/>, <http://www.re.ar.tum.de/vortragsreihe/>.

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

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).

Änderungen und weitere Termine finden Sie unter http://www.pro-bahn.de/bayern/index_termin.htm.

Fr. 01.07. 18:24 Uhr; Starnberg Nord; Abfahrt der Buslinie X900; **Exkursion der Stadt- und Kreisgruppe München**, anschließend Einkehr im „Klosterstüberl“ (siehe S. 2);

Sa. 02.07., 09.07., 16.07., 23.07. und 30.07., 12 Uhr; Wasserburg, „Schranne“, **Stammtisch** der PRO BAHN Ortsgruppe Wasserburg; Info: Rainer Kurzmeier (rainer@blumen-kurzmeier.de), Bernd Meerstein (bernd@meerstein.de)

Mi. 06.07. 19 Uhr; Geschäftsstelle; **Aktiventreffen**

Do. 14.07. 19 Uhr; Rosenheim; „Mail-Keller“, Schmettererstr. 20; **Stammtisch der Stadt- und Kreisgruppe Rosenheim**; Info: Wolfgang Günther (080 62/4027), Günther Polz (080 63/7928)

Mi. 20.07. 19 Uhr; Geschäftsstelle; **Aktiventreffen**

Mo. 25.07. **19:30 Uhr**; Augsburg, Zeughaus, Zeugplatz 4; **PRO BAHN-Treff Schwaben**; Vsl. „Neues vom AVV“. 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. 27.07. ab 19:30 Uhr; München; Gaststätte „Zwinger-eck“; **Stammtisch**

Do. 28.07. 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)

Mi. 03.08. 19 Uhr; Geschäftsstelle; **Aktiventreffen**

Fr. 05.08. 19 Uhr; Geschäftsstelle; **Stadt- und Kreisgruppe München**

Termine anderer Veranstalter siehe vorherige Seite.

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 Abonnenntenverwaltung 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 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.
