

PRO BAHN *Post*

Rundbrief von PRO BAHN Oberbayern

Februar 2017



Trambahn der Linie 19 am Agnes-Bernauer-Platz: Von Ende Februar bis Anfang Juni wird es umfangreiche Baumaßnahmen und daraus resultierende Schienenersatzverkehre mit Bussen bei den Trambahnlinien 18 und 19 im Münchener Westen geben. (Bild: E. Lauterbach)

- Kurznachrichten – Seite 2
- Urteil noch kein „Aus“ für Wasserburger Altstadtbahn – Seite 3
- Wer braucht schon Fahrgastinformationen? – Seite 3
- S-Bahn-Pläne und S-Bahn-Realität – Seite 5
- Ersatzverkehr Tram 19: Mit dem SEV zu PRO BAHN – Seite 8
- U3-Baustelle: Kritik und Lob – Seite 8

Kurznachrichten

Weltneuheit: Die PRO BAHN App

Aktuelles zu Bahn-, Verkehrs- und Mobilitätsthemen von PRO BAHN gibt es jetzt auch direkt auf das Smartphone, ohne Umwege über Webseiten oder Apps anderer Anbieter. Die App „PRO BAHN“ basiert auf einem Werkzeugkasten der deutschen Software-Firma Tobit. Sie ist verfügbar im iOS App Store (<https://itunes.apple.com/de/app/fahrgastverband-pro-bahn-e.v./id1194653110>) und im Google Play Store (<https://play.google.com/store/apps/details?id=com.Tobit.android.Slitte7313830589>). Die APK-Datei für Android (oder auch z.B. für Blackberry) kann auch direkt geladen werden (<http://apks.tobit.com/73138-30589.apk>).

Qualitätsbericht 2015 der BEG

Der Qualitätsbericht informiert über die Qualität der von der Bayerischen Eisenbahngesellschaft (BEG) bestellten Regional- und S-Bahn-Verkehre sowie die von ihr ergriffenen Maßnahmen zu deren Verbesserung. Die Ergebnisse aus 2015 sind in einer Broschüre und als Download (10 MB) verfügbar (<http://beg.bahnland-bayern.de/de/qualitaetssicherung>).

Bushaltestelle Marienplatz: Bürgerinitiative unternimmt neuen Vorstoß

Im November 2015 hat der Planungsausschuss der Stadt München die Verbannung des Linienbusverkehrs vom Münchner Marienplatz beschlossen. PRO BAHN Oberbayern hatte sich damals in einer Resolution für die Beibehaltung der Bushalte am Marienplatz ausgesprochen und im Anschluss eine Bürgerinitiative unterstützt, die in einer Online-Petition den Erhalt der Bushaltestelle am Marienplatz gefordert hat (http://www.pro-bahn.de/bayern/aktuell_archiv_bayern.htm, Meldung vom 17.11.2017). Nachdem der Stadtrat im Juli 2016 den Antrag der Bürgerinitiative auf Erhalt der Haltestelle des Busses 52 am Marienplatz abgelehnt hatte, hat die Bürgerinitiative nun einen neuen Vorstoß unternommen und am 20. Januar der Regierung von Oberbayern einen Antrag auf die rechtliche Überprüfung der Schließung der Bushaltestelle 52 am Marienplatz übergeben.

Trambahnsonderfahrt auf dem gesamten Münchner Netz

Ein ganz besonderes Schmankerl für Trambahnfreunde ist jetzt für das erste Aprilwochende vorgesehen: PRO BAHN Mitglied Gisbert Siede bietet eine Beisehung des Münchner Trambahnnetzes an, die auch viele Streckenabschnitte umfasst, auf denen normalerweise kein Fahrgastbetrieb stattfindet. Informationen zur Fahrt gibt es unter http://www.pro-bahn.de/bayern/pdf/trambahn_gisbert.pdf. Anmeldeschluss ist der 5. Februar.

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

PRO BAHN prüft rechtliche Schritte

Urteil noch kein „Aus“ für die Wasserburger Altstadtbahn

Am 10. Januar hat das Bieterkonsortium Wasserburger Altstadtbahn vom Bayerischen Verwaltungsgericht München die schriftliche Urteilsbegründung zur Abweisung seiner Klage gegen den Stilllegungsbescheid der Altstadtbahn erhalten. Insgesamt erscheint dem Konsortium aber die weitschweifige Begründung in ihrer Substanz nur wenig stichhaltig. Da von Seiten des Konsortiums schon erhebliche wirtschaftliche Aufwendungen in das Projekt gesteckt wurden, werden die Konsortialpartner alle Möglichkeiten prüfen, gegen das Urteil des Gerichts den Antrag auf Zulassung der Berufung zu stellen und den Sachverhalt damit in der nächsten Instanz klären zu lassen.

Abseits aller juristischen Spitzfindigkeiten hat PRO BAHN kein Verständnis dafür, wenn der Freistaat Bayern, der sich selbst gern als „Bahnland“ bezeichnet, mitten in einer boomenden Region eine Schienentrasse aufgeben will, die direkt von der Landeshauptstadt in das Herz Wasserburgs führt. Anlässlich der MVV-Erweiterung bis Reitmehring hatte sogar MVV-Geschäftsführer Alexander Freitag vor einem Jahr vorgeschlagen, die Trasse bis in die Altstadt wiederherzustellen.

PRO BAHN legt Wert auf die Feststellung, dass Gegenstand des Urteils nicht die Stilllegung oder gar Entwidmung der Altstadtbahn-Strecke, sondern ausschließlich das Recht auf Klagezulassung des Bieterkonsortiums war. Damit hat das Gericht eine Entscheidung zur Stilllegung vermieden, beziehungsweise auf die nächste Instanz verlagert. Eine Freistellung der Trasse von Bahnbetriebszwecken ist damit in weite Ferne gerückt.

Norbert Moy

An „Kleinigkeiten“ scheitern wir, aber wir bauen einen 2. Tunnel ...

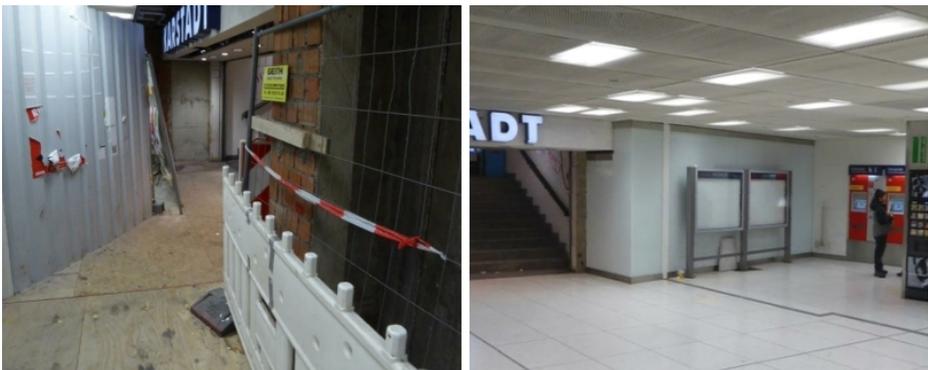
Wer braucht schon Fahrgastinformationen?

Der Laie stellt sich sofort die Frage, ob dieser 2. S-Bahn-Tunnel je fertig werden kann. Sofern man das Megaprojekt 2. Tunnel mit dem offenbar nahezu gleich komplexen Projekt der Sanierung des S-Bahn-Zwischengeschosses am Münchner Hauptbahnhof vergleicht, muss man das schlimmste befürchten. Der eine oder andere Leser wird sich eventuell noch an so manchen Medienbericht im Jahr 2014 erinnern. Die SZ zitierte Ende Januar 2014, als die Bauarbeiten für Nutzer nahezu unzumutbare Ausmaße annahmen (u. a. keine direkten Wege, diverse Stolperfallen, schlechte oder gar keine Wegweiser), den Bahnmanager mit den Worten, dass bald alles „heller, freundlicher, angenehmer wirken“ soll.

Der Münchner Merkur titelte Anfang September 2014 in seiner Berichterstattung zur feierlichen Eröffnung „Bahnhofs-Umbau: Die helle Freude“. Zu diesem Zeitpunkt eröffneten jedoch nur die Läden, die fahrgastrelevanten Punkte waren damals noch lange nicht fertiggestellt und sind es teils bis heute nicht. Im östlichen Zugangsbereich bei Karstadt und im Übergang zum U-Bahn-Zwischengeschoss fehlen bis heute jegliche Fahrgastinformationen zu Tarifen, Fahrplänen und Liniennetzen, wie sie im MVV eigentlich Standard an jeder U- und S-Bahn-Haltestelle sind oder sein sollten.



Im Februar 2015, also fünf Monate nach der feierlichen Eröffnung des umgebauten Zwischengeschosses besteht immer noch Baustellenatmosphäre.



Links: Nicht besser ist es im Mai 2015. Rechts: Auch im Januar 2017 gibt es im östlichen Zugangsbereich immer noch keine Fahrgastinformationen.

Die Verantwortlichen bei S-Bahn, MVV und BEG scheint das jedoch nicht besonders zu stören – man sitzt das Thema elegant mit der Begründung aus, dass keine Einflussmöglichkeit auf den Stationsbetreiber DB Station & Service bestünde. Das ist zumindest der Inhalt inzwischen diverser Antworten von Aufgabenträger, Verbund oder auch des Verkehrsunternehmens, in denen eine Verbesserung der Fahrgastinformationen gefordert wurde.

So ist der Abfahrtsmonitor über dem Zugang zur S-Bahn, auf dem eigentlich die Abfahrten in Echtzeit angegeben werden sollen, seit vielen Monaten schwarz – Grund soll eine schwer auszutauschende defekte Sicherung sein. Aber selbst konventionelle und bewährte Vitrinen mit Papieraushängen scheinen eine gigantische Herausforderung zu sein, denn auch solche gibt es bislang nicht im östlichen Zugangsbereich. Immerhin hat man es nun kurz vor Redaktionsschluss dieser PRO BAHN Post-Ausgabe geschafft, in der schlecht einsehbaren Ecke am Eingang des Karstadt Vitrinen zu installieren – die Fahrgäste dürfen gespannt sein, ob und bis wann diese auch mit aktuellen Informationen bestückt sein werden . . .

Aber es sollte ja auch alles nur heller, freundlicher, angenehmer wirken und nicht heller, freundlicher, angenehmer sein! Für den 2. Tunnel bleibt nur zu hoffen, so er denn bei derartiger Realisierungsgeschwindigkeit jemals fertig werden sollte, dass dieser Verbesserungen bringt und nicht nur bringen soll – hierzu müssen die Entscheidungsträger am besten nochmals in sich gehen und das Projekt ehrlich nach dem Nutzen für die Fahrgäste und den Kosten für die Allgemeinheit bewerten.

Andreas Frank

Betriebskonzepte zweite Stammstrecke

S-Bahn-Pläne und S-Bahn-Realität

Die Süddeutsche Zeitung berichtete vor kurzem darüber, wie die zweite Münchner S-Bahn-Stammstrecke gebaut werden soll (<http://www.sz.de/1.3333606>). Ebenso interessant ist jedoch, wie sie später genutzt werden soll. Schaut man bei den Projekt-Webseiten <http://www.2.stammstrecke-muenchen.de> unter Mediathek/Dokumentationen nach, so findet man unter anderem eine aktualisierte Nutzen-Kosten-Untersuchung vom Herbst letzten Jahres. Darin wird wieder einmal von einem veränderten Betriebskonzept mit Express-Linien bis Mering, Buchloe und Landshut ausgegangen.

Blicken wir einmal zurück: In den ersten Überlegungen zum zweiten S-Bahn-Tunnel ging man davon aus, dass ein Ast des Tunnels von Norden in den Ostbahnhof münden sollte, und ein weiterer unter Umgehung des Ostbahnhofs zum Leuchtenbergring führen sollte. Dieses Konzept wurde verworfen und durch das heute noch gültige mit einer unterirdischen Station am Ostbahnhof und Zusammenführung der Gleise am Leuchtenbergring ersetzt.

Für diese Tunnelpläne wurde 2009 ein Betriebskonzept unter der Bezeichnung „Mitfall 6T“ 2009 veröffentlicht. Dieses Konzept wurde auch dazu benutzt, um den Vergleich zwischen Südring und zweitem Tunnel zum gewünschten Ergebnis zu führen. Vorgesehen ist eine Mischung aus Takten im 10/20-Raster und im

15/30-Raster. Die Linien S1 (nur nach Freising), S11 (wie S1 aber nur zum Flughafen) und S6 (Tutzing – Erding) verkehren im neuen Tunnel, und werden durch abschnittsweise als Express fahrende Linien Mammendorf – Ebersberg (S13) und nach Herrsching (S15) ergänzt. Die Linien S2 (Petershausen – Holzkirchen), S3 (Maisach – Grafing) sowie nach Geltendorf (S4), Wolfratshausen/Kreuzstraße (S7) und Herrsching/Flughafen (S8) verbleiben im bestehenden S-Bahn-Tunnel.

Betriebskonzept Stammstrecken 2009

Linien bestehende Stammstrecke		Linien zweite Stammstrecke	
S2	Petershausen – Holzkirchen	S1	Freising – Leuchtenbergring
S3	Maisach – Grafing Bf	S6	Tutzing – Erding
S4	Geltendorf – Ostbahnhof	S11	Flughafen – Leuchtenbergring
S7	Wolfratshausen – Kreuzstraße	S13	Mammendorf – Ebersberg
S8	Herrsching – Flughafen	S15	Herrsching – Riem

Das Konzept von 2009 sah für den ersten Tunnel 362 Fahrtenpaare je Werktag vor und für den zweiten Tunnel 230 Fahrtenpaare. Das hätte bedeutet, dass auch in der Hauptverkehrszeit (HVZ) nur 12 S-Bahnen je Stunde und Richtung verkehren – ein 5-Minuten-Takt. Das war dann doch etwas wenig, um die hohen Kosten des Megatunnels zu rechtfertigen. Also erfand man den Überregionalen Flughafen-Express (ÜFEX). Zunächst zwei, später vier ÜFEX-Linien aus Richtung Ulm/Augsburg und Lindau/Memmingen sollten durch den zweiten Tunnel zum Flughafen geführt werden (siehe auch <http://www.myway.de/e.lauterbach/xs.html>). Insgesamt hätten sich so 16 Fahrtenpaare pro Stunde auf der zweiten Stammstrecke pro Stunde ergeben, und entsprechend die Nutzen-Kosten-Rechnung positiv beeinflusst.

Durch die ÜFEX-Konstruktion handelte man sich aber andere Probleme ein: Welche Fahrzeuge bieten sowohl auf Regionalstrecken auch als an S-Bahnhöfen einen barrierefreien Einstieg? Wie passt die Zuglänge von maximal 210 Metern im Münchner S-Bahn-System zur starken Auslastung der Pendlerzüge aus der Region nach München? Wandelt man das Ziel eines stabileren Betriebs durch Verspätungsübertragung aus einem viel größeren Netz nicht ins Gegenteil um?

Das Betriebskonzept ging natürlich von einer Umsetzung vor 2025 aus. Immerhin hatte sich München für die Olympischen Winterspiele 2018 beworben, danach hoffte man auf eine zweite Stammstrecke bis 2019, spätestens bis 2021. Entsprechend unterschied man beim S-Bahn-Betrieb zwischen einem Startkonzept und späteren Iterationen. 2011 ergänzte man das Startkonzept durch ein Konzept „Mitfall 6+“ für 2025. Dazu wurden drei Iterationsschritte mit Express-Zügen nach Augsburg (S13), Landshut (S21) und Rosenheim (S11) untersucht. Wie an der Nummerierung zu erkennen ist, sollten die Züge aus Rosenheim über die heutige S1-Strecke zum Flughafen durchgebunden werden. Die Bewertung für den Ast nach Rosenheim war allerdings zu schlecht, so dass er nicht ins Konzept aufgenommen wurde.

In der Nutzen-Kosten-Untersuchung von 2016 ist nun nur noch vom „Mitfall“ die Rede. Inzwischen ist klar, dass die zweite Stammstrecke nicht vor 2025 in Betrieb geht. Es kommen auch keine Iterationen mehr vor, dafür haben die Expresslinien nun ein X in der Linienbezeichnung. Die Linie S13X verkehrt nicht nach Augsburg, sondern zwischen Mering und Ebersberg. Von Herrsching soll die Linie S15X bis zum Flughafen fahren. Neu hinzugekommen sind die Linien S14X Buchloe – Riem, S21X Landshut – Leuchtenbergring und S24X Buchloe – Riem. Dabei sollen sich S14X und S24X wohl durch unterschiedliche Zwischenhalte unterscheiden.

Betriebskonzept Stammstrecken 2016

Linien bestehende Stammstrecke	Linien zweite Stammstrecke
S2 Petershausen/Altomünster-Holzkirchen	S1 Freising – Leuchtenbergring S6 Tutzing – Erding
S3 Mammendorf – Grafing Bf	S11 Flughafen – Leuchtenbergring
S4 Geltendorf – Ostbahnhof	S13X Mering – Ebersberg
S7 Wolfratshausen – Kreuzstraße	S14X Buchloe – Riem
S8 Herrsching – Flughafen	S15X Herrsching – Flughafen S21X Landshut – Leuchtenbergring S24X Buchloe – Riem

Insgesamt würde so der zweite S-Bahn-Tunnel mit 15 Zügen je Richtung in der HVZ befahren, und pro Werktag ergäben sich 285 Fahrtenpaare. Es ergibt sich eine Situation, in der man auf die ÜFEX-Züge wieder verzichten kann, und stattdessen mit einer Express-S-Bahn zum Flughafen fährt. Problematisch erscheint allerdings immer noch, dass am Flughafen bis zu acht S-Bahnen pro Stunde wenden sollen. In diesem Zusammenhang fällt auf, dass im Regionalzugteil der Untersuchung nur noch von einer Linie (E12) über die Neufahrner Kurve vom Flughafen Richtung Freising, Landshut und Regensburg die Rede ist. Weiterhin gilt auch, dass eine Express-S-Bahn bis Ebersberg zum Entfall durchgehender Fahrten zwischen Wasserburg und München führt.

Selbst wenn der zweite Tunnel 2025 oder 2026 in Betrieb geht, ist unklar, wann man das der Nutzen-Kosten-Untersuchung zugrundeliegende Betriebskonzept umsetzen kann. Richtung Flughafen ist beispielsweise ein Ausbau im Bereich Daglfing/Johanneskirchen notwendig, der laut einem Bericht des Münchner Merkurs nicht vor 2037 kommen soll (<http://www.merkur.de/-7302616.html>). Egal ob 2025 oder 2037 – in jedem Fall ist viel Zeit, um die Betriebskonzepte noch einige Male zu ändern. Abseits aller Zukunftspläne bedeutet das auch, dass die Fahrgäste das S-Bahn-Elend noch sehr lange ertragen müssen, weil man andere Ausbauten zugunsten des zweiten Tunnels verzögert hat.

Es ist skurril, dass man sich seit 2005 mit Berechnungen für einen nichtexistierenden Tunnel beschäftigt, während sich gleichzeitig das Angebot im S-Bahn-Netz vom Bedarf immer weiter entfernt. Planer und Entscheider auf der einen

Seite und die S-Bahn-Realität auf der anderen scheinen in verschiedenen Welten zu existieren. Keines der Konzepte hilft den Bahnkunden, die sich durch eingleisige Abschnitte oder Strecken mit Mischverkehr quälen müssen, die täglich durch kaputte Weichen oder Bahnübergänge geschädigt werden. Welche zukünftigen Politiker und Bahnplaner deren Probleme aufgreifen, dafür gibt es leider überhaupt keine Prognose.

Edmund Lauterbach

Baustellen und Ersatzverkehre bei Tram 18 und 19

Mit dem SEV zu PRO BAHN

Ab voraussichtlich 27. Februar bis Anfang Juni wird es umfangreiche Baumaßnahmen und daraus resultierende Schienenersatzverkehre mit Bussen bei den Trambahnlinien 18 und 19 im Münchener Westen geben. Die Tram 18 (St. Emmeram–)Effnerplatz–Isartor–Sendlinger Tor endet am Hauptbahnhof und wird dort zur Linie 19, um über Karlsplatz–Theatinerstraße–Ostbahnhof zur St. Veit-Straße zu fahren. In der Gegenrichtung wird es ebenfalls am Hauptbahnhof einen Linienwechsel von der Tram 19 zur Tram 18 Richtung Effnerplatz geben.

Im Westen soll es einen Ersatzverkehr für die Tram 18 ab Hauptbahnhof über Trappentreustraße–Lautensackstraße zur Westendstraße (U4, U5) geben, der voraussichtlich mit großen Buszügen bedient wird.

Eine weitere SEV-Linie ersetzt die Tram 19 im Westen von Pasing Bahnhof (S, RE, RB, Fernzüge) über Westendstraße (U4/U5) zum Gondrellplatz. Mit dieser Linie bleibt die PRO BAHN Geschäftsstelle am Agnes-Bernauer-Platz auch während der Bauarbeiten weiterhin öffentlich gut erreichbar.

Detaillierte Informationen wird es im Internet unter <https://www.mvg.de> und auch an den betroffenen Haltestellen ab voraussichtlich Mitte Februar geben sowie rechtzeitig vor Inkrafttreten der Änderungen auch in einem Infoheft, welches unter anderem in den beiden Kundencentern und den Trambahnen 18 und 19 ausliegen wird.

Andreas Frank

U3-Baustelle: Kritik und Lob

Volle fünf Monate ist (wieder einmal) Ausnahmezustand auf der Münchner U3; die Innereien des Tunnels zwischen Münchner Freiheit und Scheidplatz werden nach 45 Jahren Betrieb vollständig ausgeweidet und neu gebaut. Das bedeutet: Streckensperrung, Schienenersatzverkehr zwischen beiden Bahnhöfen mit Bussen. Die U3 ab Scheidplatz bis Moosach wird vertreten durch die verlängerte

U8, die wiederum außerhalb ihrer angestammten Einsatzzeiten auf dem Nordast der U3 ganztägig verkehrt, auch dann unter der Nummer U8; etwas verwirrend? Denn sie fährt dann Richtung Innenstadt in der angestammten Fahrplanlage der U3, auswärts allerdings drei Minuten später, weil sie für den Fahrgastwechsel am Scheidplatz eine Wendezeit braucht. Diese führt zu verlängerten Anschlusszeiten, beispielsweise zu Bus und Tram in Moosach.

Am Scheidplatz geschieht die Wende dieser verkürzten U8 auf Gleis 2, also stadteinwärts. Das bedeutet für Umsteiger Richtung Moosach eine „Bergwanderung“ zum anderen Bahnsteig.

Bis heute ist eine Fahrplanstabilität nicht wirklich erreicht, was zu ärgerlichen Anschlussverlusten am Scheidplatz führen kann, denn wie bisher ist dort gleichzeitiger Halt an einem Bahnsteig im Plan vorgesehen. Sehr oft wird dies aber nicht erreicht. Man sieht am Bahnsteig die Anzeige: Messestadt Ost 9 Minuten. Und freut sich dann, wenn man in der schließlich eintreffenden U2 mehrere Minuten lang im Stillstand sitzen darf, weil diese wiederum auf die nächste verspätete U8 doch wartet . . .

Wohl auch deshalb hinkt hier der Betrieb, weil es auf der U3, also jetzt U8 Nord Langsamfahrstellen gibt. Aber auch die Zugkreuzung bei eingleisigem Verkehr zwischen Scheidplatz und Olympiazentrum wird zum Engpass, denn Verspätungen stadtauswärts verschleppen sich. Und nach dem langen Weg vor allem der U2 durch die Stadt sind sie häufig.

Der Bus über die Lücke braucht unvermeidlich länger als die U-Bahn, mindestens einen Taktverlust muss man einplanen. Während der Stoß- und Stauzeiten ist man aber zu Fuß schneller als dieser Bus. Auf der Fahrt Richtung Scheidplatz hält er zudem nicht am Bonner Platz, sondern wegen Raummangels an der Karl-Theodor-Straße. Das steht zwar auf der Internetseite der MVG, aber nicht im Faltblättchen und nicht auf den Aushängen. Ohne Internet ist es also schwer zu ermitteln – und vor allem erst dann, wenn man einen Anfangsverdacht hat und damit einen Grund, danach zu fragen.

Tückisch auch: Im SEV-Bus Richtung Moosach gibt der Informationsschirm als Endstation „Scheidplatz“ an; vorher hält er jedoch am „Scheidplatz Süd“. Aber schon dort legt er seine Wendezeit ein. Regelmäßige Fahrgäste wissen das. Wer aber arglos bis zum Ende fahren will, weil er am Nordende in den Zug steigen möchte, der versauert einen Halt davor im Bus, und eine U-Bahn fährt ihm weg. Da wäre für Gelegenheitsfahrer mindestens eine Durchsage angemessen, etwa der Art: „Zur U-Bahn bitte hier umsteigen, dieser Bus hat hier einige Minuten Wartezeit“.

Noch eine Informations-Falle, oder sollte man sagen: -pointe? Wer auf dem Abschnitt Moosach–Petuelring in Richtung Innenstadt fahren möchte, welchen „Mifahrplan“ zieht der wohl aus dem Regal? Doch den mit den zuständigen Linien

U2/U8. Aber: Der gibt Moosach im Kopf der Tabelle zwar an, nur kommen die durchgehenden Kurse von Moosach bzw. Olympiazentrum als U8 darin nicht vor, auch diese Haltestellen selbst nicht, ebenso die Weiterfahrt Richtung Innenstadt nicht. Man findet nur den Hinweis in orange unterlegten Fußnoten auf einen Verstärkungsbetrieb zwischen Scheidplatz und Kolombusplatz und auf Zusatzfahrten nach Moosach. Wer diese Verbindung sucht, braucht stattdessen das Heftchen „U3/U8“ – auch dann, wenn er vom bestehenden Ast der U3 keinen einzigen Meter befährt. Hier wäre mindestens ein Verweis auf das andere Heft angezeigt, andernfalls greift man sich zuverlässig das falsche.

Der Frühkurs ab Sendlinger Tor 4.29 Uhr, der nun nicht mehr Richtung Moosach durchfahren kann, bekommt von der Münchner Freiheit aus am Scheidplatz einen geeigneten Anschluss, etwa zwanzig Minuten später. Der letzte Zug, 1.14 Uhr vom Sendlinger Tor erhält allerdings keine Verbindung mehr nach Moosach, das müssen Schwabinger Nachtbummler rechtzeitig einplanen und schon mit dem vorletzten Zug nach Hause fahren.

Gut gelöst: Spät- und Frühkurse (während des 20-Minuten-Taktes) der U2 stadtauswärts wechseln nach dem Hohenzollernplatz das Gleis und ersparen am Scheidplatz Richtung Moosach den Umsteigern die Kletterei. Da hat jemand mitgedacht.

Aber schwer verständlich ist, warum nicht während dieser Bauzeit die U8 durchgehend ganztägig mindestens bis zum Sendlinger Tor fahren kann. Wenn es in den Hauptverkehrszeiten technisch möglich ist, dann während ruhiger Abschnitte ganz sicher um so mehr, weder an Trassen noch an Fahrzeugen kann es fehlen. Wenn ich zum Beispiel vom Oberwiesenfeld zur Implerstraße fahren will, was bei mir regelmäßig vorkommt, konnte ich früher einfach sitzen bleiben, jetzt muss ich gleich zweimal umsteigen, einmal davon überflüssig. Auch ist die U2 auf diesem Abschnitt deutlich stärker belastet als in Normalzeiten, weil aus Richtung Moosach viele Umsteiger in die Innenstadt jetzt statt zum Marienplatz über den Hauptbahnhof fahren. Es gibt auch an mittleren Vormittagen durchaus einmal sehr volle Züge. Auch zwischen Münchner Freiheit und Implerstraße verkehren zwei Linien fast ganztägig und sind nicht zu viel. Der Mehraufwand wäre sicher gerechtfertigt; hier wird auf Kosten der Fahrgäste gespart.

Oder möchte man nur keine Begehrlichkeiten wecken: Zwei Dauerlinien zwischen Hauptbahnhof und Scheidplatz, eine weitere Doppelachse durch Schwabing, könnte das nicht immer so sein? Daran ließe sich gewöhnen; nur nebenbei gedacht. Vielleicht wären damit sogar zusätzliche Fahrgäste auf die Schiene zu locken.

Aber fünf Monate lang zweimal umsteigen statt gar nicht; das bringt doch so manch einen Fahrgast wieder ins eigene Auto. Kommt der jemals zurück?

Michael Werner

PRO BAHN-Post-Archiv

Das PRO BAHN-Post Archiv umfasst die Ausgaben der letzten zehn Jahre. Man findet dort die Titel der Beiträge und die Links zu den dazugehörigen pdf-Files.

http://www.pro-bahn.de/bayern/pbp_archiv.htm

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 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.

Mi. 01.02. 18:30 Uhr; Bad Reichenhall, „Avalon-Hotel“, Restaurant „Masala“, Bahnhofplatz 14; **Monatstreffen** Verkehrsforum Berchtesgadener Land, (offenes Treffen für alle, die sich informieren oder Probleme und Erfahrungen einbringen wollen); Info: M. Behringer (08654/50804, mr.behringer@t-online.de) und <http://www.verkehrsforum-bgl.de/aktuell.html>.

So. 05.02. Meldeschluss für die Anmeldung zur Bereisung des Münchner Trambahnnetzes; Info: g.siede@web.de, http://www.pro-bahn.de/bayern/pdf/trambahn_gisbert.pdf.

So. 12.02., Tegernsee (10:15 und 15:15 Uhr), Gmund, Schaftlach, Holzkirchen (11:30 und 16:50 Uhr); **Dampfbusfahrten** (Fahrkarten ohne Anmeldung im Zug erhältlich); Info: <http://www.localbahnverein.de/> unter „Termine“ und Tel. 089/4481288.

Do. 23.02. Puchheim; **Podiumsdiskussion** zum Thema „Finanzierung S4-Ausbau“ mit den Abgeordneten Herbert Kränzlein (SPD), Markus Ganserer (Grüne) und Michael Piazolo (Freie Wähler), Moderation: Norbert Moy (PRO BAHN); Info: <https://www.s4-ausbau.de/>

Mi. 01.03. 18:30 Uhr; Bad Reichenhall, „Avalon-Hotel“, Restaurant „Masala“, Bahnhofplatz 14; **Monatstreffen** des Verkehrsforums Berchtesgadener Land; Info: Siehe Termin am 01.02.

• **Informationen zur Vortragsreihe 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. 01.02. 19 Uhr; Geschäftsstelle; **Aktiventreffen**

Fr. 03.02. 19 Uhr; Geschäftsstelle; **Stadt- und Kreisgruppe München**

Sa. 04.02. Sa. 11.02., Sa. 18.01. und Sa. 25.02., 12 Uhr; Wasserburg, „Schranne“, Marienplatz 2: **Stammtisch** der PRO BAHN Ortsgruppe Wasserburg Info: Rainer Kurzmeier (rainer@blumen-kurzmeier.de), Bernd Meerstein (bernd@meerstein.de)

Do. 09.02. 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. 15.02. 19 Uhr; Geschäftsstelle; **Aktiventreffen**

Mo. 20.02. 19:30 Uhr; Augsburg, Zeughaus, Zeugplatz 4; **PRO BAHN-Treff Schwaben**; Jörg Lange, PRO BAHN Bayern: „Olching und Bad Aibling – Rückblick auf zwei Eisenbahnunfälle“; Info: w.karg@bayern.pro-bahn.de, erro1.yazgac@pro-bahn.de, 08251/53887 und http://www.pro-bahn.de/bayern/index_termin.htm unter „Schwaben“

Mi. 22.02. ab 19:30 Uhr; München; Gaststätte „Zwinger-eck“; **Stammtisch**

Do. 23.02. 19 Uhr; Weilheim, GH Holzworm, Münchner Str. 36; **Treffen der Kreisgruppe Weilheim-Schongau**; Info: Norbert Moy (0881 /638 131, n.moy@bayern.pro-bahn.de)

Mi. 01.03. 19 Uhr; Geschäftsstelle; **Aktiventreffen**

Fr. 03.03. 19 Uhr; Geschäftsstelle; **Stadt- und Kreisgruppe München**

- Bitte beachten Sie, dass der „PRO BAHN-Treff Schwaben“ im Februar ausnahmsweise eine Woche früher als üblich stattfindet.

Termine anderer Veranstalter siehe vorherige Seite.

Damit Ihre Interessen als Fahrgast vertreten werden:

Mitglied werden bei PRO BAHN!

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