

# PRO BAHN *Post*

Rundbrief von PRO BAHN Oberbayern

März 2017



Triebwagen der BRB und abgestellte Güterwagen im Bahnhof Schongau. Nicht überall gibt es noch Güterverkehr auf der Schiene – insgesamt leidet der Schienengüterverkehr unter der LKW-freundlichen Politik (Bild: M. Wiegner)

- Kurznachrichten – *Seite 2*
- Bahnknoten München: Von 13 Punkten zu 4 Phasen – *Seite 3*
- Sendlinger Tor: Mehr Platz im Untergrund – *Seite 4*
- Situation beim Brennerzulauf im Inntal – *Seite 5*
- Saubere Luft und Busspuren für München – *Seite 8*
- Fugger-Express: PRO BAHN schaltet Landtag ein – *Seite 9*
- Verstopfte Straßen, leere Gleise: Ärgernis Güterverkehr – *Seite 10*

## Kurznachrichten

### Rüdiger Grube verlässt die DB

Am 30. Januar wurde bekannt, dass der Vorstandsvorsitzende der Deutschen Bahn AG, Dr. Rüdiger Grube, auf eigene Bitte und mit sofortiger Wirkung vom Aufsichtsrat aus seinem Amt entlassen wurde. Der Rücktritt des DB-Chefs beruht wohl im Wesentlichen auf unterschiedlichen Einschätzungen zum Zustand des Bahnkonzerns und wie sich dessen Entwicklung auf die anstehende Vertragsverlängerung auswirken könnte. Diese unterschiedlichen, teilweise sehr kontroversen Einschätzungen findet man auch bei den Fahrgästen, die ja je nach Nutzungsprofil – Vielfahrer, Wenigfahrer, mehr Nahverkehr oder mehr Fernverkehr, Blick auf Infrastrukturprobleme, etc. – ganz unterschiedliche Perspektiven haben. Nicht aus allen diesen Perspektiven haben sich während der Amtszeit Dr. Grubes Verbesserungen ergeben. PRO BAHN würdigte die „kritisch-konstruktive aber gleichzeitig positive Zusammenarbeit“, die sich während Grubes Amtszeit entwickelt hat, stellt jedoch die Neubesetzung des Amtes generell in Frage. In einer Pressemitteilung ([http://www.pro-bahn.de/presse/pm\\_bv\\_show.php?id=202](http://www.pro-bahn.de/presse/pm_bv_show.php?id=202)) fordert der PRO BAHN Bundesverband, bei der DB auf einen Holding-Vorstand zu verzichten und statt dessen zwei Manager mit klarem Auftrag – einen für die Infrastruktur und einen weiteren für die Verkehrsleistungen – zu berufen.

### Bahnhof Schongau

Wenn es nach Plänen der DB zum barrierefreien Ausbau des Bahnhofs Schongau geht, sollen Fahrgäste künftig auf einem neu errichteten Weg zwischen dem Gütergleis und Gleis 2 Richtung Norden marschieren, bis Gleis 2 endet. Dort könnten die Fahrgäste abbiegen und in den Zug einsteigen (<https://www.merkur.de/-7383972.html>). Damit würde das Bahnhofsgebäude in Schongau völlig im Abseits landen, und die privaten Anstrengungen zur Aufwertung des Bahnhofsumfeldes konterkariert.

### Baustellen und Ersatzverkehre bei der Tram

Wie bereits im letzten Heft angekündigt, wird ab dem 27. Februar das gesamte Teilnetz der Westäste der Tramlinien 18 und 19 für mehr als drei Monate stillgelegt. Inzwischen sind genauere Informationen zum Busersatzverkehr im Internet verfügbar (<https://www.mvg.de/betriebsaenderungen/2017-02-27-gleisbau-hbs-sto.html>). Zumindest in den Stoßzeiten dürften im Stau stehende Ersatzbusse keine Alternative sein. Für Ziele westlich von Westendstraße sollte man bis dort die U-Bahn benutzen; und wenn eine S-Bahn-Station in Reichweite ist, ist das auch eine Option. Ab dem 10. April fahren außerdem die Linien 27/28 nicht mehr zum Sendlinger Tor, sondern werden mit den Linien 20/21 verknüpft. Wie es von Juni bis November weitergeht, wird später bekannt gegeben.

## 20 Jahre PRO BAHN-Webseite

Kürzlich konnte PRO BAHN ein Jubiläum feiern: Am 11. Februar 1997 startete PRO BAHN mit seiner Internet-Präsenz. Schwerpunkte der ersten Monate waren Informationen für Fahrgäste wie Tarifangebote und Schalteröffnungszeiten und eine übersichtliche Zusammenstellung von Links auf die Online-Fahrpläne lokaler ÖPNV-Betreiber – zur damaligen Zeit ein stark nachgefragter Service.

## DB will Reserveflächen in Neufahrn bebauen lassen

Einer Meldung der Süddeutschen Zeitung zufolge hat die DB nichts dagegen, wenn in Neufahrn Flächen mit einem Hotel bebaut werden, die ursprünglich für den Ausbau der Bahnstrecke München-Freising vorgesehen waren (<http://www.sz.de/1.3378395>). Es bestehe derzeit kein politischer Wille, den Ausbau der Bahnstrecke voranzutreiben.

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

## *Schrumpfkur für den Bahnknoten München?*

## Von 13 Punkten zu 4 Phasen

Der Spatenstich für den Bau des S-Bahn-Tieftunnels in München am 5. April wirft nun seine Schatten voraus: das bisherige Ausbaukonzept für den Bahnknoten München sei veraltet, teilte Staatsminister Herrmann dem Landtag mit. Explizit nicht damit gemeint ist die zweite S-Bahn-Stammstrecke. Dem Münchner Merkur war zu entnehmen, dass sich der Freistaat vom erst 2012 festgezurrten „13-Punkte-Programm“ verabschiedet hat und nun von einem „4-Phasen-Programm“ spricht (<https://www.merkur.de/-7409370.html>). Niemand weiß aber, was darin noch enthalten ist. Er werde in den kommenden Wochen mit Landräten der S-Bahn-Region sowie mit Münchens OB Dieter Reiter (SPD) sprechen und „eine neue und klare Strukturierung des Bahnausbaus in der Region München“ herbeiführen, wird Minister Hermann zitiert.

Auf der Webseite des bayerischen Innenministeriums sucht man nach den neuen vier Phasen ebenso vergeblich wie nach dem alten „13-Punkte-Sofortprogramm“. Allenfalls eine Menge Phrasen erscheinen auf dem Bildschirm. Aber es kommt noch schlimmer: Auch die Suche nach der S7-Verlängerung nach Geretsried bleibt erfolglos. Verabschiedet haben sich Politik und DB von diesem Projekt aber wohl nicht, die Verzögerungen sind jedoch erheblich. Mit einer Fertigstellung vor 2026 ist wohl nicht mehr zu rechnen.

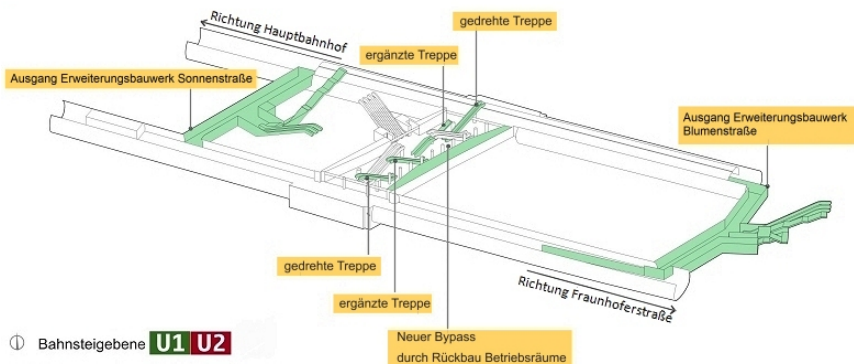
PRO BAHN hat in den letzten Jahren stets die Auffassung vertreten, dass der zusätzliche S-Bahn-Tieftunnel zwei gravierende Folgen für den Bahnknoten München haben wird: Unsere 2001 getätigte Vorhersage, dass die Entscheidung für den Tunnel für 25 Jahre Stillstand im S-Bahn-Ausbau führen wird, scheint nun

sogar übertroffen zu werden. Dass die Finanzierung des Tunnels nur gelingt, wenn viele andere Projekte ad acta gelegt werden, wurde von der Politik beständig geleugnet, lässt sich nun aber nicht mehr verbergen. Einen durchgehenden Stundentakt Mühlendorf–Salzburg – heute eigentlich Standard im Öffentlichen Verkehr – kann der Freistaat bereits heute nicht mehr bestellen, weil die Mittel knapp sind. Wie dann noch die zusätzlichen Zugleistungen im S-Bahn-Verkehr finanziert werden sollen, kann man sich an fünf Fingern ausrechnen: Es bleibt nur die Möglichkeit, Züge in anderen Regionen abzubestellen.

Norbert Moy

## Sendlinger Tor: Mehr Platz im Untergrund, bleibende Enge an der Oberfläche

Tunnel für die zweite S-Bahn-Stammstrecke, Neubau des Hauptbahnhofs (<http://www.2.stammstrecke-muenchen.de>, <http://www.hbf-muc.de>) – in München soll in den nächsten Jahren viel geschehen, um den Öffentlichen Nahverkehr endlich etwas besser an die Bedürfnisse der stark wachsenden Region anzupassen. Ein weiteres wichtiges und kompliziertes Projekt ist der Umbau und die Erweiterung des U-Bahn-Knotens Sendlinger Tor. Es geht um 150.000 Fahrgäste und 1500 U-Bahn-Abfahrten pro Tag, um neue Verbindungen und Zugänge, die Staus an den Rolltreppen minimieren und den Menschen sichere Zugänge (und im Fall des Falles auch Fluchtwege) ermöglichen.



Umbaumaßnahmen im U-Bahnhof Sendlinger Tor (Bildquelle: MVG)

Zu den im März beginnenden eigentlichen Umbauarbeiten hat die Münchner Verkehrsgesellschaft (MVG) eine Pressemitteilung veröffentlicht: „Mehr Platz, mehr Licht, mehr Farbe“. Informationsmaterial, Visualisierungen und Videos zu den Planungen findet man unter <http://www.mvg.de/sendlinger-tor>. 2022 will man fertig werden. Das wäre nach heutigen Schätzungen vier Jahre vor Er-

öffnung einer zweiten S-Bahn-Stammstrecke und sieben Jahre vor Fertigstellung des neuen Hauptbahnhof. Im Vergleich zu Stammstrecke und Hauptbahnhof sind die veranschlagten Kosten von 150 Millionen Euro für den Umbau des U-Bahnhofs dann auch fast „ein Schnäppchen“.

### **Kein Plan für die Oberfläche**

PRO BAHN hat die Umbaupläne in einer Pressemitteilung als „konsequente und kreative Ausrichtung auf die Bedürfnisse der Fahrgäste“ begrüßt. Zu kritisieren ist aber, dass trotz des großen Investitionsvolumens die Gelegenheit nicht genutzt wird, gleichzeitig die Haltestellen für Bus und Tram an der Oberfläche bezogen auf Kapazität und Barrierefreiheit an heutige Ansprüche und zukünftige Herausforderungen anzupassen. Die jedem Münchner bekannten engen und steilen Treppen von der U-Bahn zur Trambahnhaltestelle sind ein Symbol für die unzeitgemäßen Zustände. PRO BAHN erinnert die Stadt München daran, dass das Ziel „80% Anteil umweltfreundlicher Verkehrsmittel bis 2025“ nur erreichbar ist, wenn es auch für Oberflächenverkehre neue Prioritäten gibt.

Die MVG wäre wohl bereit gewesen, die Haltestellen der Platzoberfläche umzugestalten, zumal die Erneuerung der Trambahngleise keinen Aufschub mehr duldet. Da sich die Stadt München aber im Zuge der seit Jahren laufenden Planung für den Umbau der U-Bahn-Station nicht in der Lage sah, ein Gestaltungskonzept für den Platz aufzustellen, werden jetzt die Trambahngleise zunächst in der bestehenden Form saniert. Die MVG hat aber zugesagt, dass eine Verschiebung oder Vergrößerung der Tramaufgänge prinzipiell planerisch berücksichtigt sei.

PRO BAHN wird an dem Thema dranbleiben und die zeitgemäße Umgestaltung der Trambahnhaltestelle und ihrer Zugänge weiterhin einfordern.

Edmund Lauterbach

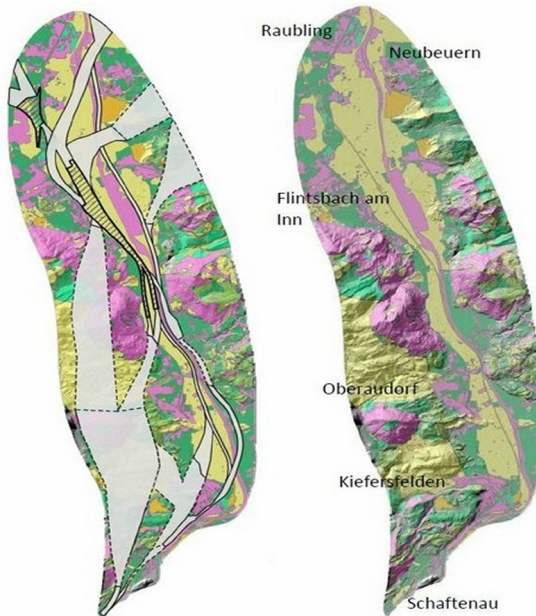
## **Situation beim Brennerzulauf im Inntal**

Für die Planung der Trasse der geplanten 2. Zulaufstrecke von München zum Brenner hat die DB in Kooperation mit der ÖBB ein weitgehend transparentes Verfahren mit Einbeziehung der lokalen Bevölkerung gewählt. Der südliche Startpunkt der gemeinsamen Planung liegt auf österreichischem Gebiet beim Haltepunkt Schafteuau südlich von Kufstein.

Der gesamte Planungsraum von Schafteuau bis nördlich von Rosenheim wurde in zwei Teilräume unterteilt: Der südliche „gemeinsame Planungsraum“ erstreckt sich von Schafteuau bis zu einem „Verknüpfungspunkt“ mit der Bestandsstrecke, der vermutlich irgendwo südlich von Raubling liegen wird. Das Gebiet um Rosenheim wird als „erweiterter Planungsraum“ behandelt (<http://brennernordzulauf.eu/>).

## Gemeinsamer Planungsraum

Über das Regionalforum für diesen Planungsraum wurde bereits in der PBP vom Mai 2016 berichtet. Seither wurde den Teilnehmern das Thema „Raumwiderstände“ bei der Trassenplanung und die Verteilung dieser Widerstände im Inntal nahe gebracht (Der Raumwiderstand ist ein Maß für die Machbarkeit von Infrastrukturmaßnahmen. Ein hoher Raumwiderstand liegt vor, wenn sensible Hindernisse wie z.B. Siedlungen oder Naturschutzgebiete der Trassenführung im Wege stehen). Seit Mitte 2016 untersuchen Trassenplaner der DB und der ÖBB auf der Basis der Raumwiderstände verschiedene Trassen (westlich und östlich des Inn) von Schafftenau bis zum Verknüpfungspunkt (siehe Bild). Das rechte Bild zeigt die Raumwiderstandskarte für das Inntal. Links sind die möglichen Trassen für die Neubaustrecke eingezeichnet. Einzelne Abschnitte der verschiedenen Trassenvarianten können auch unter der Erde beziehungsweise im Berg verlaufen.



*Raumwiderstände und mögliche Trassen (Bildquelle: DB)*

## Erweiterter Planungsraum

Für den erweiterten Planungsraum hatte die DB – offenbar wegen der im Vergleich zum Inntal wesentlich unübersichtlicheren Planungssituation – die Öffentlichkeitsbeteiligung auf die Unterrichtung der lokalen Bürgermeister beschränkt. Dies wurde von den betroffenen Gemeinden wohl kritisiert, war aber anfangs kein Streitthema. Im Herbst 2016 wurde den Bürgermeistern eine Karte der in

diesem Bereich theoretisch möglichen Trassenkorridore vorgelegt. Diese Korridore sind z.T. mehr als 1 km breit und umfassen eine West- und eine Ostumgehung von Rosenheim Richtung München sowie zwei Varianten für den Abzweig Richtung Salzburg, von denen eine unter dem Samerberg hindurch nach Bernau führt, während die andere etwa bei Stephanskirchen in die bisherige Strecke nach Salzburg einmündet. Ein Anschluss an eine mögliche Ausbaustrecke Mühldorf–Rosenheim ist nicht enthalten.

Diese Karte löste vor allem in den Gemeinden östlich des Inn, die sich bisher nicht betroffen geglaubt hatten, Proteste aus. Mehrere Bürgermeister finden es unzulässig, dass die dargestellten Korridore auch ihr Gemeindegebiet betreffen. Der Bürgermeister von Rohrdorf veröffentlichte die Karte (einsehbar bei OVB Online unter „Grundlagen werden jetzt gelegt“), die damals vertraulich behandelt werden sollte, was zu Unmut auf Seiten der DB führte. Eine Initiative „Brennerdialog“ (auch im Internet) wirft der DB vor, mit ihren Plänen die betroffenen Gemeinden massiv zu bedrohen und die Heimat der Bürger zu zerstören. Die Auslegungszugzahlen der DB (400 Züge/Tag) werden von mehreren Seiten angezweifelt. Da im Staatsvertrag zwischen Deutschland und Österreich steht, dass Österreichs Interessen bei der Einbindung der Strecke Salzburg–Rosenheim mit berücksichtigt werden sollen, wird auch behauptet, dass die betreffende Trasse vor allem auf die österreichischen Bedürfnisse hin geplant würde. Dabei wird ignoriert, dass die DB die Führung der Güterzüge vom zukünftigen Ostkorridor her über Landshut–Freilassing als eine mögliche Option betrachtet.

Der Rosenheimer Landrat Wolfgang Berthaler, der Zwistigkeiten unter den betroffenen Gemeinden verhindern möchte, rät zur Mäßigung. Die Rosenheimer MdB Daniela Ludwig unterstützt zum Teil die lokalen Widerstände. Verkehrsminister Dobrindt ist zur Vermittlung bzw. zum Stopp der DB-Planungen aufgefordert worden; er wird am 6. März in Rosenheim zur Planung des Brenner-Zulaufs Stellung beziehen. Ob die rebellierenden Bürgermeister ernsthaft glauben, dass sie die Planung des Brennerzulaufs beeinflussen können, oder ob sie ein solches Auftreten ihrer Gemeinde schuldig zu sein glauben, lässt sich momentan schwer einschätzen.

Aufgrund der vorliegenden Trassenvorschläge für das Inntal erkennen auch die Gemeinden im gemeinsamen Planungsraum, dass ihre Interessen unterschiedlich sind. Vor allem die östlich des Inn gelegenen Orte hatten bisher nicht damit gerechnet, dass eine Trasse auf ihrem Gebiet verlaufen könnte. Vor kurzem haben alle Gemeinden im gemeinsamen Planungsraum darum ersucht, die ursprünglich für Februar geplante nächste Sitzung des Regionalforums zu verschieben, bis die Gesamtsituation klarer geworden ist. Auch die Lage des Verknüpfungspunktes ist noch unsicher, da sie von der Planung nördlich davon abhängt. Die Mehrheit der Gemeinden im gemeinsamen Planungsraum wünscht, dass die neue Trasse durchgehend unterirdisch verlaufen soll; es gibt auch Vor-

schläge, die Neubaustrecke neben, über oder unter der bestehenden Autobahn anzulegen.

Die DB hat inzwischen erkannt, dass sie die Gemeinden im gesamten Planungsraum gleich behandeln muss; sie wird daher vermutlich auch für den erweiterten Planungsraum ein Dialogforum installieren.

Günther Polz

## **Saubere Luft und Busspuren für München**

Seit November letzten Jahres hat PRO BAHN das Bürgerbegehren für saubere Luft in München unterstützt (<http://www.luft-reinheitsgebot.de>). Noch bevor die notwendige Zahl von Unterschriften erreicht wurde, ist das Begehren von Erfolg gekrönt: Der Münchner Stadtrat hat beschlossen, die Forderungen des Bürgerbegehrens zu Zielen und Maßnahmen der Stadt München zu machen. Zum Thema Öffentlicher Verkehr gibt es in der Beschlussvorlage Aussagen zu verbesserten U-Bahn-Takten und zu mehr Busspuren auf Münchner Straßen. Zum letzten Punkt hat die Münchner Verkehrsgesellschaft (MVG) eine Liste mit 51 Vorschlägen für weitere Busspuren geliefert.

Auf diese Vorschläge reagierten die Autolobbyisten einiger Stadtratsparteien und eines bekannten Autolobbyvereins sehr gereizt. Die automobile Seite Münchens fühlt sich in ihrer Existenz bedroht – freie Fahrt für freie Bürger und insbesondere freies Parken am Straßenrand könnten eingeschränkt werden.

PRO BAHN hat dagegen die MVG-Vorschläge in einer Pressemitteilung begrüßt und fordert eine zügige Umsetzung des Programms. Bei Busspuren darf es allerdings nicht bleiben. Schaut man auf Knotenpunkte wie Ostbahnhof, Münchner Freiheit oder Rotkreuzplatz, wird schnell klar, dass die Busverkehrsleistungen im bestehenden städtischen Umfeld nicht beliebig zu steigern sind. Das Verkehrswachstum aufzufangen wird nur mit neuen Schienenwegen gelingen. Demgemäß wird in der Mitteilung von PRO BAHN explizit darauf hingewiesen, dass das Forderungspaket des Aktionsbündnisses für saubere Luft auch die „sofortige Realisierung der Tram-West-Tangente und Bau weiterer Trambahntangenten“ enthält.

PRO BAHN-Pressemitteilung und weitere Informationen:

Pressemitteilung: <http://www.pro-bahn.de/muenchen/presse/20170207.pdf>

Artikel 5.2.2017: <http://www.merkur.de/-7366234.html>

Artikel 6.2.2017: <http://www.sz.de/1.3366099>

Artikel 7.2.2017: <http://www.merkur.de/-7372309.html>

Artikel 9.2.2017: <http://www.sz.de/1.3371082>

Edmund Lauterbach



*Technische Störungen sorgen für Ärger beim Fugger-Express*

## **PRO BAHN schaltet den Bayerischen Landtag ein**

Anfang des Jahres kam es beim Fugger-Express Augsburg–München wieder einmal zu einer massiven Häufung von Zugausfällen und Verspätungen wegen technischer Störungen an den Fahrzeugen. Mindestens zwanzig Minuten frieren am Bahnsteig, danach eine Fahrt gequetscht wie in der Sardinienbüchse und am Ende in Pasing oder Gessertshausen wegen vorzeitiger Zugwende vor dem Ziel abgesetzt – so konnte also im Januar und Februar ein Arbeitstag für die Pendler im Fugger-Express beginnen oder enden.

PRO BAHN Schwaben hat hierzu Fahrgastrückmeldungen ausgewertet: So gab es alleine an den zehn Werktagen zwischen 16. und 27. Januar im Berufsverkehr achtzehn Züge, bei denen ein Zugteil mit 240 Sitzplätzen fehlte, neun Züge mit insgesamt 234 Minuten Verspätung aufgrund technischer Störungen am Zug und einen kompletten Zugausfall – und das alles im Berufsverkehr. Auch in den ersten zwei Februarwochen häuften sich wieder die technischen Störungen an den Triebwagen vom Typ ET440. Trauriger Höhepunkt war Montag, der 6. Februar, an dem die Kunden sechs Berufsverkehrszüge mit in Summe 114 Minuten Verspätung nach technischen Störungen meldeten. Durchschnittlich zwanzig Minuten Verspätung entsprechen im Berufsverkehr für die Fahrgäste quasi einem Zugausfall. Und kommt der Zug dann endlich, dann ist gerade in Mering oftmals bei einer derartigen Verspätung gar kein Zustieg für alle Wartenden mehr möglich, da an den Stationen vorher bereits die Pendler von zwei Zügen eingestiegen sind.

PRO BAHN Schwaben hat auf Grund der unbefriedigenden Situation inzwischen den Bayerischen Landtag eingeschaltet. Die Abgeordneten Eberhard Roter (CSU) und Annette Karl (SPD), die im Aufsichtsrat der Bayerischen Eisenbahngesellschaft (BEG) den Landtag vertreten, haben die BEG bereits aufgefordert, mit der DB Regio Bayern zusammen Abhilfe zu schaffen. Die Abgeordneten Christine Kamm und Markus Ganserer (Bündnis 90/Die Grünen) haben in einer parlamentarischen Anfrage Innenminister Herrmann verpflichtet, dem Landtag zu Auswirkungen und Maßnahmen von Seiten des Freistaates zu berichten.

„Wir erwarten, dass BEG und DB Regio konkrete und umfassende Maßnahmen zur Erhöhung der Betriebsstabilität erarbeiten und umsetzen“ so Jörg Lange, der bei PRO BAHN Schwaben den Fugger-Express betreut in einer Pressemitteilung (<http://www.pro-bahn.de/schwaben/index.php?content=presse&id=881>). Auch seien die Kunden umfassend zu informieren. Es könne schließlich nicht sein, dass die Kunden regelmäßig nicht die geschuldete Leistung bekommen und von der DB Regio keine Entschädigung und keine Erklärung dazu gegeben wird.

DB-intern müssen die Mitarbeiter die technischen Mängel ausbaden: So ist bekannt, dass die Techniker der DB mit Wochenendschichten versuchen, möglichst viele Fahrzeuge in den Einsatz zu bringen, und Lokführer Überstunden machen, um die Triebwagen dahin zu überführen, wo sie gebraucht werden. In ihrer Pressemitteilung dankt PRO BAHN Schwaben deshalb auch den Mitarbeitern für ihren Einsatz.

Insgesamt bleibt festzuhalten, dass die ET440, die wegen enger Gänge und Einstiegsräume, schwer zugänglicher Mehrzweckräume, relativ unbequemer Sitzplatzgestaltung und fehlender Trittstufen für niedrige Bahnsteige ohnehin nicht sonderlich beliebt bei den Fahrgästen sind, offenbar auch im nunmehr neunten Einsatzjahr immer noch nicht stabil zu betreiben sind. Dies spräche auch für ihre Ablösung im Rahmen der Neuausschreibung der Augsburger Netze für 2021.

Renate Forkel nach Informationen von Jörg Lange

*Verstopfte Straßen, leere Gleise*

## **Ärgernis Güterverkehr**

PRO BAHN ist ein Fahrgastverband. Als solchem ist uns an einem stabilen und zukunftsfähigen Bahnsystem gelegen. Und dazu gehört auch der Güterverkehr auf der Schiene.

Recht beeindruckend macht die Dokumentation „Verstopfte Straßen, leere Gleise – Ärgernis Güterverkehr“ des Bayerischen Rundfunks (<http://www.br.de/s/2bjIhd7>, mit Link zur Mediathek) klar, dass der Umgang der deutschen Politik mit dem Straßengüterverkehr und den Logistikfirmen eine wesentliche Ursache für die immer größer werdenden Probleme des Schienengüterverkehrs ist. Ausgerechnet DB Schenker wird als Negativbeispiel genannt – eine Firma des staats-eigenen Deutsche Bahn Konzerns, die gegen die Interessen des Kerngeschäfts der DB handelt und gegen die Interessen deutscher Steuerzahler.

Auch die Allianz pro Schiene prangert in einer Pressemitteilung die sinkenden Anteile der Schiene im Güterverkehr und die Lkw-freundliche Politik der Bundesregierung an (<https://www.allianz-pro-schiene.de/>). Eine Halbierung der Trassenpreise sei ein erster wichtiger Schritt, um auch den Schienengüterverkehr wieder aufs richtige Gleis zu bringen.

Angesichts der aktuellen Rahmenbedingungen für den Schienengüterverkehr kann man Ankündigungen von Verkehrsminister Dobrindt („Hilfspaket für Güterbahnen“; <http://www.wiwo.de/19339218.html>) nicht ernst nehmen. Und angesichts von Schlagzeilen wie „Beim Güterverkehr wird die Deutsche Bahn abgehängt“ (<http://www.morgenpost.de/209527591>) käme eine solche Initiative wohl sowieso zu spät. Beim Güterverkehr ist fünf vor zwölf definitiv schon

vorbei – mit Negativwirkungen für Schiene, Straße, Umwelt und Anwohner. Das Umweltministerium hat die Schiene wohl aufgegeben: „An der Elektrifizierung auf der Straße führt kein Weg vorbei“ sagt Staatssekretär Flasbarth. Wir warten auf die Verkehrsmeldung „Autobahn A5 zwischen Frankfurt Flughafen und Darmstadt wegen Oberleitungsstörung gesperrt“ – Zukunft (Auto)Bahn.

Edmund Lauterbach

---

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.**

Mi. 01.03. 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](mailto:mr.behringer@t-online.de)) und <http://www.verkehrsforum-bgl.de/aktuell.html>.

So. 12.03., Tegernsee (10:15 und 15:15 Uhr), Gmund, Schaftlach, Holzkirchen (11:30 und 16:50 Uhr); **Dampfbugfahrten** (Fahrkarten ohne Anmeldung im Zug erhältlich); Info: <http://www.localbahnverein.de/> unter „Termine“ und Tel. 089/4481288.

Mi. 05.04. 18:30 Uhr; Bad Reichenhall, „Avalon-Hotel“, Restaurant „Masala“, Bahnhofplatz 14; **Monatstreffen** des Verkehrsforums Berchtesgadener Land; Info: Siehe Termin am 01.03.

• **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](http://www.pro-bahn.de/bayern/index_termin.htm).

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

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

Sa. 04.03. Sa. 11.03., Sa. 18.03. und Sa. 25.03., 12 Uhr; Wasserburg, „Schranne“, Marienplatz 2: **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. 09.03. 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. 15.03. 19 Uhr; Geschäftsstelle; **Aktiventreffen**

Mo. 27.03. 19:30 Uhr; Augsburg, Zeughaus, Zeugplatz 4; **PRO BAHN-Treff Schwaben**; Info: [w.karg@bayern.pro-bahn.de](mailto:w.karg@bayern.pro-bahn.de), [errol.yazgac@pro-bahn.de](mailto:errol.yazgac@pro-bahn.de), 08251/53887 und [http://www.pro-bahn.de/bayern/index\\_termin.htm](http://www.pro-bahn.de/bayern/index_termin.htm) unter „Schwaben“

Mi. 29.03. ab 19:30 Uhr; München; Gaststätte „Zwinger-eck“; **Stammtisch**

Do. 30.03. 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](mailto:n.moy@bayern.pro-bahn.de))

Mi. 05.04. 19 Uhr; Geschäftsstelle; **Aktiventreffen**

Fr. 07.04. 19 Uhr; Geschäftsstelle; **Stadt- und Kreisgruppe München**

**Termine anderer Veranstalter siehe vorherige Seite.**

---

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

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