

PRO BAHN *Post*

Rundbrief von PRO BAHN Oberbayern

April 2017



In Deutschland werden in vielen Orten Bahnstrecken reaktiviert, nur nicht die vier Kilometer von Reitmehring in die Wasserburger Altstadt.

Bild: Christian Stadler

- Kurznachrichten – Seite 2
- Wasserburg: 30 Jahre Dammrutsch – Seite 3
- Standardisierte Bewertung, alles im Butter? – Seite 3
- Bahnhof Jägerhaus: Das Ende und danach – Seite 5
- April, April im Februar: Scherz oder Dummheit? – Seite 7
- Grundsatzentscheidung: Lärmschutz auch für die Tram – Seite 8
- Verbessertes Busverkehr im Landkreis Starnberg – Seite 9
- Bundesverbandstag und Fahrgastpreise 2017 – Seite 10

Kurznachrichten

Richard Lutz neuer Chef der DB

Am 22. März hat der Aufsichtsrat der DB AG den bisherigen Finanzvorstand Dr. Richard Lutz zum Vorstandsvorsitzenden der Deutschen Bahn AG ernannt (http://www.deutschebahn.com/de/presse/pressestart_zentrales_uebersicht/13634744/20170322_AR.html).

Zwischenbericht zum Zugunglück Bad Aibling

Unabhängig von der Tatsache, dass menschliches Versagen als Ursache des Unglücks festgestellt wurde, empfiehlt die Eisenbahn-Unfalluntersuchungsstelle des Bundes (EUB) in ihrem Zwischenbericht bei Stellwerken ähnlichen Typs wie in Bad Aibling das Notrufsystem zu vereinfachen (<https://www.eisenbahn-unfalluntersuchung.de/EUB/>).

CSU gegen landesweites Schülerticket in Bayern

Zum 1. August wird in Hessen ein landesweit gültiges Schülerticket zum Preis von 365 Euro pro Jahr eingeführt. Für Bayern sei ein entsprechendes Ticket keine Option, so Erwin Huber (CSU). Statt die ÖPNV-Nutzung bei den Fahrgästen von morgen zu fördern, will man lieber die derzeitige „bunte, breit gefächerte Struktur“ der Ausbildungstarife beibehalten und nicht „die Freizeit-Rumreiserei von Schülern fördern“ (<https://www.merkur.de/bayern/-7616788.html>).

2. Stammstrecke München - Bürgerfest zum Spatenstich

Da bereits die Planungen zur 2. Stammstrecke in München den S-Bahn-Ausbau um Jahre zurückgeworfen haben, will die DB den sogenannten Spatenstich am 5. und 6. April mit einem Bürgerfest auf dem Marienhof zumindest groß feiern (<http://www.deutschebahn.com/presse/muenchen/>, Meldung vom 22.3.).

MVG stellt Entwurf für Leistungsprogramm 2018 vor

Die Münchner Verkehrsgesellschaft (MVG) hat in einer Pressemitteilung ihre Vorschläge für die Ausweitung der Verkehrsleistung ab Dezember 2017 vorgestellt (<https://www.swm.de/dam/swm/pressemitteilungen/2017/03/mvg20170323-vorschau-leistungsprogramm-fahrplan-2018.pdf>).

Terminvorschau: Zwei interessante PRO BAHN-Veranstaltungen im Mai

Am Freitag, dem 5. Mai, hält der Regionalvorsitzende Norbert Moy in Wasserburg (Gaststätte „Paulanerstuben“) einen Vortrag zum derzeitigen Stand bei der Altstadtbahn. Am Samstag, dem 13. Mai führt eine Exkursion in München zum Standort des ehemaligen Eisenwerks Hirschau, später Maschinenfabrik Maffei. Details hierzu im nächsten Heft.

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

Trauriges Jubiläum für Wasserburg

30 Jahre Dammrutsch

30 Jahre ist es nun her, dass der Zugverkehr in die Altstadt von Wasserburg eingestellt wurde. Am 2. März 1987 brachte ein Dammrutsch den Zugverkehr auf einer der landschaftlich schönsten Strecken Deutschlands zum Erliegen.

Was folgte war ein politisches Hin und Her. Die Bundesbahn nahm den Dammrutsch zum Anlass und wollte gleich die gesamte Strecke des Filzenexpress von Ebersberg bis Wasserburg stilllegen. Das ist ihr glücklicherweise nicht gelungen, weil alle an der Strecke an einem Strang zogen, von Bürgermeistern der Gemeinden über engagierte Betroffene bis hin zu PRO BAHN. Doch die letzten vier Kilometer bleiben weiterhin unbefahrbar.

Die Stadt Wasserburg kaufte schließlich der Bundesbahn die Strecke ab mit dem Ziel, diese wieder instand zu setzen. Doch so weit kam es nicht, denn ein Gutachten kam zum Ergebnis, dass dies der Stadt viel zu teuer zu stehen käme. PRO BAHN bezweifelte die Prognosen und schloss sich mit einigen Bahnunternehmen zu einem Konsortium zusammen. Gemeinsam machte man der Stadt ein Angebot, den Betrieb eigenwirtschaftlich zu übernehmen. An den Baukosten der Strecke müsste sich die Stadt allerdings beteiligen – denn der Unterhalt der Schienen in den vergangenen Jahren wäre Aufgabe des Eigentümers gewesen. Man wurde sich jedoch nicht einig und der Stadtrat von Wasserburg entschied sich mehrheitlich für die Stilllegung der Strecke und damit vor allem für die Interessen eines einzelnen Großunternehmers. Diese Entscheidung wiederum wollte das Konsortium nicht hinnehmen und zog vor Gericht.

In erster Instanz wurde zwar die Klage des Konsortiums nicht zugelassen, doch der Prozess wird in die nächsthöhere Instanz gehen – und das Konsortium rechnet sich gute Chancen aus. Denn inzwischen investiert man bundesweit wieder in Regionalstrecken. Auch für Wasserburg wäre die Altstadtbahn eine Entscheidung für die Zukunft. Der Appell für das Ende der Blockade ist daher ein Appell an die Vernunft der Entscheidungsträger und an die Einsicht des betroffenen Unternehmers, seine Stadt dabei zu unterstützen, einen zukunftsfähigen Verkehrsweg neu zu erschließen.

Bernd Meerstein

Standardisierte Bewertung, alles im Butter?

Zu den Grundsätzen bayerischer Verkehrspolitik gehört, dass die Eisenbahn sich lohnen, aber zumindest volkswirtschaftlich sinnvoll sein muss. Für ein objektives Urteil gibt es den Nutzen-Kosten-Index. Ihn zu errechnen ist Aufgabe eines Gutachters. Eine entscheidende Größe – neben den Bau- und Betriebskosten – sind

die Personenkilometer, die vom motorisierten Individualverkehr auf die Schiene verlagert werden. Sie werden dem monetarisierten Nutzen zugeordnet. Bei der Schätzung dieser Zahlen bestehen gewisse Gestaltungsspielräume. Die Objektivität der Berechnung darf also immer hinterfragt werden.

Denn die Politik verlässt sich auf das errechnete Ergebnis. Ist der errechnete Index größer eins, gilt das Projekt als sinnvoll. Beim zweiten Stammstreckentunnel in München liegt der Nutzen-Kosten-Index mit 1,05 nur ganz knapp über dieser magischen Zahl. So sehr sich bei so knappen Ergebnissen eine kontroverse Diskussion anböte, glauben wir mal die errechneten Zahlen.

Wenden wir uns einem weiteren Projekt in Oberbayern zu, der Wasserburger Altstadtbahn. Auch hier wurde der Nutzen-Kosten-Index ermittelt, wenn auch nicht direkt. Der Gutachter hat vielmehr einen Quotienten aus erforderlichem und erwartetem Mehrverkehr errechnet unter der Annahme eines Nutzen-Kosten-Index von 1,0. Dieser Quotient liegt zwischen 0,11 und 0,21. Damit fällt die Wasserburger Altstadtbahn durch. Also alles in Butter bei der Ablehnung? Ja, wenn es so einfach wäre.

Der Gutachter für Wasserburg rechnet für die erforderlichen Personenkilometer allein die auf der 4 km langen Altstadtbahn erbrachten. Praktisch bedeutet das: Alle neuen Fahrgäste fahren mit dem Zug von der Innenstadt bis Reitmehring und fahren ab dort mit dem Auto weiter nach München.

Der Gutachter für die Münchner S-Bahn geht anders vor: Um die Wirkung des neuen Tunnels zu bewerten, wird der gesamte MVV-Bereich einbezogen. 1,4 Millionen auf die Schiene verlagerte Personenkilometer pro Werktag liegen dem Gutachten zugrunde. Nach der Wasserburg-Methodik umgerechnet auf die 12 km lange Stammstrecke wären dann 167.000 Fahrgäste pro Werktag notwendig. Prognostiziert werden aber nur 48.200 verlagerte Personenfahrten. Damit läge der Nutzen-Kosten-Faktor nach der Wasserburger Methode deutlich unter eins. Das Gutachten vom Oktober 2016 geht von 2,3 Mrd Euro Investitionskosten aus, die Politik nennt aber inzwischen 3,3 bis 3,8 Mrd Euro. Noch eine Verringerung des Nutzen-Kosten-Faktors. Also, nichts ist in Butter.

Dazu kommen weitere grobe Rechenfehler im Wasserburger Gutachten, beispielsweise bei den Energiekosten. Diese werden im Gutachten mit 213.000 Euro/Jahr beziffert. Eine einfache Nachrechnung, wie sie jeder Autofahrer beherrscht, kommt auf höchstens 60.000 Euro. Zusammenfassend läge nach der Münchner Methode der Nutzen-Kosten-Index der Wasserburger Altstadtbahn eher bei zwei.

Verschiedene Gutachter verwenden verschiedene Rechenverfahren. Das ist an und für sich nicht verwerflich. Wenn aber zwei Verfahren zu so stark divergierenden Ergebnissen führen, dann muss der Auftraggeber, die Politik, innehalten. Die genauere Betrachtung erweckt den Eindruck, dass hier „alternative Fakten“

zum Tragen kommen und die Ergebnisse eher die eigenen Wünsche der Auftraggeber widerspiegeln. Die Kernfrage: Haben wir verantwortungsvolle Politiker? Die Fakten zählen!

Rudi Barth/Norbert Moy

Bahnhalt Jägerhaus: Das Ende und danach

Zum Fahrplanwechsel im letzten Dezember endete bekanntlich die Bedienung des Bahnhaltes „Jägerhaus“ an der Ammergaubahn zwischen Grafenaschau und Bad Kohlgrub. Der Halt erlangte eine gewisse Berühmtheit, nachdem die Deutsche Bahn (DB) im April 2005 das dortige Wartehäuschen abriß und die Trümmer im Bahngraben liegen ließ, sowie durch einen vom Sonnenstand abhängigen Fahrplan (bei Dunkelheit fahren seit Dezember 2005 die Züge durch)!

Die Station „Jägerhaus“ war bei Wanderern sehr beliebt, aber natürlich auch bei Gästen der gleichnamigen Wirtschaft. Diese ist nur wenige hundert Meter von der Station entfernt und bietet neben Speis und Trank einen wunderschönen Blick auf das Murnauer Moos und die Alpen. Als die Schließung des Haltes im Sommer 2016 ruchbar wurde, sammelten Einheimische und Touristen mehr als 1200 Unterschriften für den Erhalt des Bahnhaltes. Auch der Bad Kohlgruber Bürgermeister warb für den Weiterbestand.

Grund für die Schließung war laut Angaben der DB, dass eine dynamische Fahrgastanzeige sowie eine Beleuchtung installiert werden mussten, die circa 120 000 Euro gekostet hätten. Bei der geringen Anzahl von Ein- und Aussteigern sei eine Zahlung eines solch hohen Betrags nicht gerechtfertigt, hieß es, und ohne diese Investitionen sei ein Weiterbetrieb nicht genehmigungsfähig. Der Bad Kohlgruber Bürgermeister bemühte sich zwar um eine externe Finanzierung, allerdings schien es für solcherlei Zwecke keine Fördermittel zu geben. So war, trotz zwischenzeitlicher hoffnungsvoller Zeitungsmeldungen, das Schicksal des Haltes besiegelt. Heute schmückt ein karger Hinweis das Unterstellhäuschen und auch die Durchsagen im Zug „Jägerhaus: Bedarfshalt“ (<https://www.pro-bahn.de/weilheim/ammergaubahn/jaegerhaus6.htm>) sind Geschichte.

Wie erst jetzt bekannt wurde, war nicht nur die Ersparnis von 116 800 Euro (28 800 Euro für die Anzeige sowie 88 000 Euro für zwei EU-konforme Standard-Lampen) der Grund für die Einstellung, sondern auch die laufenden Zusatzkosten. Es war zunächst vorgesehen, die Investitionen im Etat der zweiten Stammstrecke zu verstecken: als jedoch eine Überprüfung der Kalkulation ergeben hatte, dass die intern prognostizierten Kosten für den Tunnel von 4.999.883.201 Euro dadurch auf über 5 Milliarden Euro steigen würden, war diese Option fallengelassen worden. Durch die Streichung des Haltes konnte also die von Technikfeinden und Ewiggestrigen bekämpfte Stammstrecke gerettet werden.

Ein positiver Zusatzeffekt ergab sich durch die Einsparung von Betriebskosten. Mit Schließung des Bahnhaltes werden pro Tag 1,50 Euro Stromkosten eingespart, da das Beschleunigen nach dem Anhalten künftig entfällt. Die Controlling-Abteilung der DB hatte kurz vor Drucklegung dieses Heftes die Summe noch nach unten korrigieren müssen, weil die Auswertung der Fahrprotokolle auf der Ammergaubahn ergeben hatte, dass in 15% der Fälle der Bedarfshalt nicht in Anspruch genommen wurde und somit die notwendige Beschleunigung geringer als im Falle eines Haltes war. Auch Stationsgebühren können nun gespart werden, in der Tat eine signifikante Summe bei Kosten von 2,48 Euro pro Halt! Im Jahresmittel (im Winter- und Sommerhalbjahr halten wie erwähnt unterschiedlich viele Züge) belaufen sie sich auf durchschnittlich 50 Euro pro Tag. Allerdings fahren typischerweise auf der Ammergaubahn wegen Fahrzeugstörungen, Streckenarbeiten, Vegetationsrückschnitt und anderen Gründen an 95 Tagen keine Züge. Das wirtschaftliche Ergebnis der DB und der Bayerischen Eisenbahngesellschaft (BEG), „die im Auftrag des Staatsministeriums des Innern, für Bau und Verkehr den Regional- und S-Bahn-Verkehr in Bayern plant, kontrolliert und finanziert“, konnte durch die Auflassung des Haltes somit um 14 000 Euro pro Jahr verbessert und die Regionalisierungsmittel geschont werden.

In Bezug auf die Fahrzeit hatte die Auflassung keine Auswirkung. Es konnte also sichergestellt werden, dass für Fahrgäste keinerlei Vorteile entstanden sind.



Auf den Tischen in der Werdenfelsbahn ist der Haltepunkt Jägerhaus noch eingezeichnet (Bild: M. Wiegner)

Aus normalerweise gut informierten Kreisen erfuhr PRO BAHN, dass Ende Februar eine anonyme Beschwerde bei der Aufsichtsbehörde (Eisenbahnbundesamt, EBA) mit dem Inhalt eingereicht wurde, dass in den im Werdenfels verkehrenden Elektrotriebwagen der Baureihe 2442 trotz der Stilllegung des Bahnhaltes auf den Streckenkarten der Tische „Jägerhaus“ weiterhin eingezeichnet ist. Bei 34 Triebwagen der vierteiligen Variante mit jeweils 27 Tischen und 3 zweiteili-

gen Triebwagen mit jeweils 12 Tischen handelt es sich also um insgesamt 954 irreführende Fahrgastinformationen. Unbestätigt ist, dass Donald Trump sich bei einem geheimen Treffen mit russischen Unternehmern in der Nähe von Klais über diese „Fake News“ ebenfalls empört gezeigt habe.

Die DB ist nun gezwungen, Änderungen an den Tischen vorzunehmen. Europa-weit wurde ein Wettbewerb zum Neudesign der Streckenkarten ausgeschrieben. Dafür sind 250 000 Euro vorgesehen. Zudem musste der Rechteinhaber der aktuellen Tische mit 170 000 Euro abgefunden werden. Für den eigentlichen Ersatz der Tische sind 0,9 Millionen Euro veranschlagt. Da die Angebotsfrist erst am 30. April 2017 ausläuft und mit einem Nachprüfungsverfahren gerechnet werden muss, muss die DB bei allen vorhandenen Tischen den Schriftzug „Jägerhaus“ zuvor schon unkenntlich machen. Aus ökonomischen Gründen entschied man sich für ein Überkleben mittels schwarzem Isolierband, da davon noch zahlreiche Rollen in DB-Werkstätten vorhanden waren, also keine nicht eingeplanten Kosten entstehen würden. Nach zähen Verhandlungen mit den Gewerkschaften einigte man sich auf das Überkleben durch ausgewählte Zugbegleiter, die in Schnellkursen auf die neue Aufgabe vorbereitet wurden. Dafür wurde eine Einmalzahlung von 300 Euro vereinbart. Um die Klebeaktion ungestört durchführen zu können, werden ab dem 1. April für eine Woche alle Triebwagen aus dem Verkehr gezogen und durch Schienenersatzverkehre ersetzt. Die DB lässt sich diesen fahrgastfreundlichen Service weitere 35 000 Euro kosten.

Inzwischen sollen bei einigen Verantwortlichen leichte Zweifel aufgekommen sein, ob die Jägerhaus-Stilllegung ein Erfolg gewesen ist. Die Ergebnisse der Innenrevision zu den finanziellen Auswirkungen werden für Spätherbst 2018 erwartet.

Matthias Wiegner

April, April im Februar . . .

Scherz oder Dummheit?

Diese Frage ist bis heute nicht beantwortet. Im Rahmen einer durch die DB veranlassten Baustelle an der Eisenbahnunterführung Lindwurmstraße in München hätte statt des einen Gehwegs jener auf der andern Straßenseite unterhalb des Eisenbahn-Südrings in Höhe des U-Bahnhofs Poccistraße gesperrt werden sollen. Dabei konnten von den ausführenden „Fachkräften“ die Anweisungen offenbar nicht so umgesetzt werden, wie es sinnvoll und notwendig gewesen wäre: am 27.02. wurde jedenfalls seitens der DB bzw. ihrer ausführenden Stellen das komplette südwestliche Verteilergeschoss des U-Bahnhofs Poccistraße inklusive der Zu- und Ausgänge abgesperrt. Dass das Beseitigen der Absperrungen in der Folge ungewöhnlich lange gedauert hat, so dass die Nutzer der U3 und U6 durch die

„Baumaßnahmen“ der DB unnötig lange behindert wurden, ist das i-Tüpfelchen auf ein „Dummes Bauen“.

Da die Deutsche Bahn in Kürze beginnen möchte, eine größere Baumaßnahme im Zentrum von München zu realisieren, hier noch ein Insider-Tipp, um Irritationen und Fehler wie an der Poccistraße zu vermeiden: Der Marienplatz ist VOR dem Rathaus. Der Marienhof ist HINTER dem Rathaus – HIER soll laut Plänen in Kürze der Spatenstich für die zweite Stammstrecke erfolgen. Dies nur so nebenbei angemerkt, nicht dass demnächst wieder unnötig Fahrgäste der MVG durch sinnlose Baumaßnahmen der DB behindert werden ...

Andreas Frank

Wegweisende politische Grundsatzentscheidung

Lärmschutz auch für die Tram

Jetzt ist es endlich durch. Vermehrte Klagen von Anwohnern über laute Straßenbahnen haben den Stadtrat veranlasst, nun auch die innerstädtischen Gleisstrecken mit Lärmschutzwänden auszurüsten. „Was der ‚großen‘ Bahn recht ist, sollte der Tram billig sein“, wie OB Dieter Reiter betonte. Damit sei München weltweite Pionierstadt. Auch um die Akzeptanz in der Bevölkerung für das klassische Schienen-Oberflächenverkehrsmittel wieder zu verbessern, wolle man ein Zeichen setzen.

Noch nicht alle technischen Detailfragen sind gelöst; größtenteils will man die Erfahrungen erst während des laufenden Betriebes machen, wie es heutzutage Standard ist. So ist zum Beispiel der Verlauf der Wände auf Kreuzungen noch nicht geklärt; versuchsweise wird man Schwenktore einbauen, die dem Auto-Querverkehr jeweils in Grün-Richtung den Weg öffnen sollen. Für Fußgängerüberwege sind Umlaufsperrn mit Drehkreuzen vorgesehen, die bei herannahendem Trambahnzug blockieren. Um auch das Schleifgeräusch der Stromabnehmer gegen die oberen Stockwerke anliegender Wohnhäuser abschirmen zu können, sind Wände mit mindestens sieben Meter Höhe vorgesehen.

Als Einleitung des Pilotprojekts wird am 1. April um 10 Uhr mit einem Festakt der erste Spatenstich in der Fraunhoferstraße durch den neuen Chef der MVG, Ingo Wortmann vorgenommen. Gerade hier seien die Bedingungen einer engen Straße für einen ersten „harten“ Praxistest besonders gut geeignet, z.B. darüber, ob der Autoverkehr weiterhin mittig gemeinsam mit der Tram geführt werden soll, um die Nutzung seitlicher Parkplätze auch künftig zu sichern. Künftig angelegte Radspuren könnten beiderseits oben auf der Mauerkrone verlaufen und würden über Spiralrampen an die querenden Straßen angebunden werden; dadurch wäre es möglich, den Parkraum auch künftig zu erhalten, für den MIV (Motorisierter Individualverkehr) wäre also ebenfalls ein Vorteil damit verbun-

den. Wie bei der Fußgängerzone in der Sendlinger Straße wolle man nach einem Jahr eine Befragung der Anwohner vornehmen.

Auch die Nordtangente kommt dadurch wieder ins Gespräch; im Englischen Garten ist statt an herkömmliche graue Wände an ein beranktes Gitter bzw. eine Hecke gedacht. Damit würde die umstrittene Straßenbahn auf dieser Verbindung nicht nur leise, sondern auch unsichtbar und damit kein Ärgernis mehr. Auch würden schon die Baumaßnahmen von möglichen Gegnern nicht mehr bemerkt, so dass sich die vorausgehende Grundsatzdebatte erübrigen sollte, und eine grüne Wand hätte mindestens optisch keine Trennwirkung, im Gegensatz zu den bekanntlich kilometerweit sichtbaren Rillenschienen.

Bis zum Endzustand einer Volleinhausung des Münchner Tramnetzes ist ein Zeitraum von etwa zehn Jahren veranschlagt. Demgemäß ist im Gespräch, bei weiteren Fahrzeugbeschaffungen keine Seitenfenster mehr zu bestellen, weil es während der Fahrt allemal nichts mehr zu sehen gibt. Dadurch werden die Fahrzeuge leichter und es lässt sich der Energieverbrauch senken. Auch müssen die Wagen außen nicht mehr lackiert werden, was durch entsprechende Einsparungen zu einer langfristigen neutralen Finanzierung des Gesamtprojektes führen wird. Die Werbeeinnahmen werden statt über die Außenflanken der nicht mehr sichtbaren Fahrzeuge verstärkt über die schon bewährten Monitore im Innenraum erhoben, von denen keine Umgebung mehr ablenken kann; zusätzlich stehen die nicht mehr verglasten Flächen zur Verfügung, zum Beispiel für großzügige LED-Displays. Auch sollen die Häuserseiten der neuen Wände ebenfalls für Werbung vermietet werden. Damit wird zugleich das Problem der zu erwartenden Graffiti-Schmierereien gelöst; Werbeflächen werden erfahrungsgemäß nie übersprüht. Bei einer mit allen vorgesehenen Neubauten bis dahin angedachten Gesamt-Streckenlänge von um die 100 km ergibt sich bei sieben Meter Wandhöhe immerhin eine Werbefläche von 140 Hektar. Bei einer Vollverwertung wären daher in der Folge nach Amortisierung der Wände Fahrpreissenkungen für den MVV durchaus denkbar.

Michael Werner

Verbesserter Busverkehr im Landkreis Starnberg

Seit dem Fahrplanwechsel im Dezember 2016 wurde der Busverkehr am Ostufer des Landkreises Starnberg neu konzipiert und deutlich ausgeweitet. An dieser Stelle soll ein kurzer Überblick zum verbesserten Angebot gegeben werden.

Der Busverkehr wurde vor allem auf folgenden Linien ausgeweitet:

Linie 904: Diese neue Linie verbindet die S-Bahn Station Starnberg Nord mit dem Kloster Schäftlarn und bietet im Bahnhof Hohenschäftlarn einen Übergang auf die S 7. Während die Vorgängerlinie 963 nur unregelmäßig verkehrte, den

Landkreis Starnberg nicht verließ und somit keinen Anschluss zur S 7 ermöglichte, besteht jetzt täglich ein Stundentakt von morgens bis 20.30 Uhr.

Linie 961: Die Linie 961 verkehrt nun stets auf direktem Weg von der S-Bahn Starnberg Nord nach Ammerland. Es besteht ein Stundentakt zwischen Münsing und Starnberg Nord, zwischen Münsing und Ammerland besteht montags bis freitags Stundentakt und am Wochenende ein Zweistundentakt von morgens bis mindestens 20 Uhr. Auch hier gibt es ein deutlich verbessertes Angebot, bis zum Fahrplanwechsel wurden sonn- und feiertags nur 4 Fahrtenpaare angeboten.

Linie 975: Diese Linie verkehrt von Starnberg Bahnhof nach Wolfratshausen (S-Bahn) montags bis freitags mindestens im Stundentakt von 5.42 bis 22 Uhr, am Wochenende besteht ein 2-Stundentakt zwischen 8 Uhr und 22 Uhr (bisher war an Sonn- und Feiertagen Betriebsruhe und an Samstagen wurden nur 3 Fahrtenpaare angeboten).

Ich habe an einem Sonntag die Linie 961 von Allmannshausen nach Starnberg Nord getestet. Es ist festzustellen, dass die Busse in einheitlichem MVV-Design verkehren und pünktlich waren. Alles in allem kann hier von einer sehr erfreulichen Verbesserung gesprochen werden, die vom Landkreis Starnberg initiiert wurde. Endlich sind auch viele Orte im Osten des Landkreises Starnberg erstmals mit dem Taktverkehr an den MVV-Busverkehr angeschlossen, vielfach bestehen erstmals regelmäßige Busverbindungen an Wochenenden und über die Kreisgrenzen hinaus, und es bleibt zu hoffen, dass das Angebot in dieser Form langfristig erhalten bleibt.

Frank Lipke

Bundesverbandstag und Fahrgastpreise 2017

Der diesjährige PRO BAHN Bundesverbandstag fand am 25. März in Wiesbaden statt. Am Vorabend wurden die PRO BAHN Fahrgastpreise an Personen verliehen, die sich im Sinne der Fahrgäste verdient gemacht haben. Ausgezeichnet wurden der Bahnmanager von Darmstadt/Wiesbaden, B. Schmidt, für sein Engagement für die Fahrgäste, C. Gaumann und J. Reppahn (DB) für ihre Initiative zur Kinderbetreuung im ICE, der Landrat des Kreises Waldeck-Frankenberg, Dr. R. Kubat, für seinen Einsatz für die Reaktivierung der Bahnstrecke Korbach-Frankenberg und der ehemalige VCD-Vorsitzende M. Ziesak für sein langjähriges Engagement und die gute Zusammenarbeit mit PRO BAHN. Den regionalen Fahrgastpreis erhielten J. Leindecker, Prof. W. Söhnlein und F. Denfeld für die Rettung der Taunusbahn Friedrichsdorf-Brandobendorf in den 1980er Jahren.

Da in diesem Jahr keine Vorstandswahlen anstanden, nahmen beim eigentlichen Bundesverbandstag die Berichte der Fachausschüsse und Fachgruppen großen Raum ein. Weitere Hauptpunkte der Tagesordnung waren die Beschlüsse zur

genauerer Fassung von einigen Punkten der Satzung, der Schiedsordnung, der Beitragsordnung, der Wahlordnung und der Geschäftsordnung des Bundesverbandstags. Außerdem wurde eine Resolution gegen die Entwidmung und den Rückbau von Bahnstrecken verabschiedet. Zum Abschluss berichtete Jörg Lange aus Mering von den dortigen Fahrgastworkshops im vergangenen Jahr.

Renate Forkel

Herausgeber: PRO BAHN Regionalverband Oberbayern e.V., Agnes-Bernauer-Platz 8, 80687 München; Telefon 089 / 53 00 31, Fax 089 / 53 75 66, <https://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: <https://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, allgegen 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. 05.04. 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. 16.04. und Mo. 17.04., 10, 13 und 15 Uhr; München-Ost, Gleis 12; **Dampfzugfahrten** rund um München (Fahrkarten ohne Anmeldung im Zug erhältlich); Info: <http://www.localbahnverein.de/> unter „Termine“ und Tel. 089/4481288.
- So. 16.04. und Mo. 17.04.: Obing 14:10 Uhr und 16:20 Uhr, Bad Endorf 15 Uhr (mit Ostereiersuchen für die Kinder) und 17:10 Uhr, Zustieg auch an Zwischenhalten; **LEOs Osterhasen-Express** auf der Lokalbahn Endorf–Obing; Anmeldung erforderlich; Info und Anmeldung: https://www.leo-online.org/posts.php?c_parent=27, Tel.: 0151/2020 7626
- Mo. 01.05. Bad Endorf (9:55, 11:55, 15:20 und 17:20 Uhr) / Obing (8:57, 10:57, 14:22 und 16:22 Uhr); Saisonstart beim LEO: **Touristikverkehr auf der Lokalbahn Endorf–Obing mit VT 26**; Info: Siehe Termin am 16.04.
- Mi. 03.05. 18:30 Uhr; Bad Reichenhall, „Avalon-Hotel“, Restaurant „Masala“, Bahnhofplatz 14; **Monatstreffen** des Verkehrsforums Berchtesgadener Land; Info: Siehe Termin am 05.04.
-

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“, Rumpfstr. 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.

Sa. 01.04. Sa. 08.04., Sa. 22.04 und Sa. 29.04., 12 Uhr; Wasserburg, „Café Central“, Herrengasse 5–7; **Stammtisch** der PRO BAHN Ortsgruppe Wasserburg
Info: Rainer Kurzmeier (rainer@blumen-kurzmeier.de), Bernd Meerstein (bernd@meerstein.de)

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

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

Do. 13.04. 19 Uhr; Rosenheim; „Mail-Keller“, Schmetterstr. 20; **Stammtisch der Stadt- und Kreisgruppe Rosenheim**; Info: Wolfgang Günther (080 62/4027), Günther Polz (080 63/7928)

Mi. 19.04. 19 Uhr; Geschäftsstelle; **Aktiventreffen**

Mo. 24.04. 19:30 Uhr; Augsburg, Zeughaus, Zeugplatz 4; **PRO BAHN-Treff Schwaben**; Info: w.karg@bayern.pro-bahn.de, errol.yazgac@pro-bahn.de, 08251/53887 und http://www.pro-bahn.de/bayern/index_termin.htm unter „Schwaben“

Mi. 26.04. ab 19:30 Uhr; München; Gaststätte „Zwinger-
eck“; **Stammtisch**

Do. 27.04. 19 Uhr; Weilheim, GH Holzwurm, Münchner Str. 36; **Treffen der Kreisgruppe Weilheim-Schongau**; Info: Norbert Moy (0881 /638 131, n.moy@bayern.pro-bahn.de)

Mi. 03.05. 19 Uhr; Geschäftsstelle; **Aktiventreffen**

Fr. 05.05. 19 Uhr; Geschäftsstelle; **Stadt- und Kreisgruppe München**

Fr. 05.05. 19 Uhr; Wasserburg, Gaststätte „Paulanerstuben“, Marienplatz 9; **Vortrag** von Norbert Moy, Vorsitzender PRO BAHN Oberbayern Info: siehe Stammtischtermin am 01.04.

- Bitte beachten Sie, dass der Stammtisch der Ortsgruppe Wasserburg künftig im Café Central stattfindet.

Termine anderer Veranstalter siehe vorherige Seite.

Bitte unterstützen Sie die Arbeit von PRO BAHN durch Ihre Mitgliedschaft

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