

# PRO BAHN *Post*

---

 Rundbrief von PRO BAHN Oberbayern
 

---

Juni 2017



Einst war der Intercity das Flagschiff der DB, inzwischen ist das Wagenmaterial allerdings ziemlich in die Jahre gekommen. Trotz des Rückgangs der IC-Verkehre ist jedoch immer noch ein beträchtlicher Anteil der Passagiere im DB Fernverkehr mit dem IC unterwegs. Bild: Matthias Wiegner

---

- Kurznachrichten – Seite 2
- Regionalisierungsmittel: „Niemand hat die Absicht ...“ – Seite 3
- Zweites Streckengleis Mühldorf-Tüßling – Seite 4
- Intercity auf dem Abstellgleis – Seite 5
- PRO BAHN (be-)sucht die Maffei-Fabrik – Seite 7
- Haltepunkt „Schongau Nord – Krankenhaus“ – Seite 9
- Regionalplan Region 18 – Seite 10

## **Kurznachrichten**

### **Kundenorientiertes Bauen – Theorie und Wirklichkeit**

Die Verkehrsministerkonferenz am 28. April neben anderem einen Beschluss zu kundenorientiertem Bauen im Eisenbahnbereich gefasst (<http://www.verkehrsministerkonferenz.de/VMK/DE/termine/sitzungen/17-04-27-28.html> unter „Beschlüsse“, Seite 27/28). Die Realität sieht aber anders aus und auch von PRO BAHN wird schon seit längerem die praktisch nicht vorhandene Rücksichtnahme von DB Netz beim Baustellenmanagement kritisiert. Gerade in den letzten Wochen häufen sich wieder die Negativmeldungen – auch in Oberbayern. Sogar die ÖBB warfen der DB in einer Pressemitteilung vor, durch Fehlplanung einer Baustelle bei Rosenheim massive Verspätungen in Österreich zu verursachen. Für massiven Ärger sorgten die Baumaßnahmen von DB Netz und schlechte Informationspolitik auch beim Meridian und seinen Fahrgästen: Da die Fahrgäste aus dem wegen Baumaßnahmen nicht verkehrenden Filzenexpress auf dem Meridian auswichen, kam es anfangs zu massiven Überfüllungen. Dem wurde zwar durch Verstärkung der Meridian-Züge abgeholfen, bezahlen wird die zusätzlichen Zugleistungen dem Meridian aber wohl keiner. Fazit: Es wird Zeit, dass die Politik aufwacht und etwas tut, und zwar sofort!

### **Leistungsprogramm der Münchner Verkehrsgesellschaft**

PRO BAHN hat eine Stellungnahme zu den Planungen des Leistungsprogramms der Münchner Verkehrsgesellschaft (MVG) für die Fahrplanperiode 2017/18 abgegeben. In einer Pressemitteilung (<https://www.pro-bahn.de/muenchen/presse/20170509.html>) betont PRO BAHN die gestiegene politische Verantwortung aufgrund der Beschlüsse des Stadtrats zur Luftreinhaltung. Um die dort vereinbarten Ziele bis 2025 zu erreichen, reicht das Leistungsprogramm auch als erster Schritt für 2018 jedoch nicht aus. Eine Leistungssteigerung, die sich nur daran orientiert, was aufgrund der wachsenden Nachfrage sowieso unvermeidlich ist, reicht nicht für ein Umsteuern – die Maßnahmen des Leistungsprogramms sind richtig, aber in der Summe viel zu wenig.

### **Neue, veränderte und wegfallende Angebot der DB**

Die DB hat Anfang Mai einige Änderungen ihrer Angebotsstruktur vorgestellt ([http://www.deutschebahn.com/de/presse/pressestart\\_zentrales\\_uebersicht/14145538/p20170509.html](http://www.deutschebahn.com/de/presse/pressestart_zentrales_uebersicht/14145538/p20170509.html)). So gibt es eine Bahncard mit flexibler Laufzeit (nur vom 11.6. bis 31.7. erhältlich) und es wird wieder ein Sommerticket für Reisende bis 26 Jahre angeboten. Die Aktionssparpreise werden verlängert und minimal teurer. Gewünscht hätten die Fahrgäste sich allerdings noch den Wegfall der Beschränkung ausschließlich auf Fernverkehrszüge. Der einst beliebte Mitfahrerrabatt wird schon seit Jahren von Seiten der DB immer weiter eingeschränkt und entfällt ab 1. August auch bei den Sparpreisen.

## **„Augsburger Netze“: Fahrgäste brauchen mehr Züge und mehr Sitzplätze**

Die Bezirksgruppe Schwaben von PRO BAHN sammelt seit dem 8. Mai Unterschriften für ein besseres Zugangebot im Hinblick auf die Neuausschreibung der „Augsburger Netze“ für die Zeit ab 2021 ([https://www.pro-bahn.de/bayern/presse\\_show\\_bayern.php?id=885](https://www.pro-bahn.de/bayern/presse_show_bayern.php?id=885), dort gibt es auch einen Link zu weiteren Informationen und zur Unterschriftenliste). PRO BAHN Schwaben hatte im Vorfeld der Neuausschreibung in fünf Workshops Kriterien dafür erarbeitet und hält den jetzigen Stand der Ausschreibung bezüglich Fahrplan, Sitzplatzanzahl und Ausstattung für unbefriedigend. Mit den Unterschriften soll eine Landtagspetition angestoßen werden.

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

*Freistaat Bayern greift für den 2. Tunnel Regionalisierungsmittel ab*

## **„Niemand hat die Absicht, Schienenprojekte abzumelden“**

Beinahe gebetsmühlenhaft hat PRO BAHN vor dem Projekt 2. Stammstrecken-Tiefunnel in München gewarnt und auf die zu erwartenden Auswirkungen auf alle anderen Nahverkehrsprojekte in Bayern hingewiesen – leider ohne Erfolg. Der Ministerrat wurde nicht müde, jede Kritik zurückzuweisen und versprach, dass durch den milliardenteuren Tunnel kein anderes Projekt in Bayern gefährdet sei. Kaum ist die Propaganda des Spatenstichs verklungen, brachte nun die parlamentarische Anfrage von MdL Markus Ganserer die bittere Wahrheit ans Licht – kurz zusammengefasst: Ab 2018 müssen alle anderen Infrastrukturprojekte durch Entnahme von Regionalisierungsmitteln finanziert werden.

In Oberbayern betroffen sind davon diverse Ausbaumaßnahmen bei der Müncher U-Bahn, aber auch der Ausbau der S4-West, der Erdinger Ringchluss und die Verlängerung der S7 von Wolfratshausen nach Geretsried. Die lesenswerte Antwort der Staatsregierung auf die Landtagsanfrage findet man unter: [https://www.bayern.landtag.de/www/ElanTextAblage\\_WP17/Drucksachen/Schriftliche%20Anfragen/17\\_0015803.pdf](https://www.bayern.landtag.de/www/ElanTextAblage_WP17/Drucksachen/Schriftliche%20Anfragen/17_0015803.pdf).

Ausgerechnet die Regionalisierungsmittel für den SPNV werden nun also zum Finanzierungs-Steinbruch für das Milliardengrab – besser Milliarden-Mausoleum – S-Bahn-Tiefunnel. Dabei stimmt die BEG schon seit Jahren ein Gejammer an, dass wegen ständig weiter steigender Infrastrukturkosten kaum Spielraum für neue Zugleistungen im Nahverkehr auf der Schiene bestehe. Damit ist klar: Ein Ausbau von Schieneninfrastruktur in Bayern erübrigt sich jetzt von selbst, denn dann hätte der Freistaat ohnehin keine Regionalisierungsmittel mehr, um auf der neuen Infrastruktur Zugleistungen zu bestellen.

Aber so knallhart wird die Wahrheit den Bürgern nicht gesagt, stattdessen hat man sich die Hintertür schon eingebaut: „Bei zeitgerechter Realisierung aller im GVFG-Bundesprogramm in den Kategorien A und C gelisteten Projekte würde sich ein ergänzender Mittelbedarf ergeben, der aus dem Landeshaushalt gedeckt werden müsste“.

Das Zauberwort heißt also „zeitgerechte Realisierung“, die natürlich nicht passieren darf, wenn die Rechnung noch aufgehen soll. Das ungeliebte Projekt Verlängerung S7 Geretsried zeigt, wie es geht: Nachdem das Planfeststellungsverfahren bereits am Laufen war, hat man sich doch noch der Projektgegner in Wolfrathausen entsonnen und ihnen zugestanden, dass Wolfrathausen einen Tunnelbahnhof bekommt. Das Planfeststellungsverfahren – die Pläne lagen schon zu Jahresbeginn 2013 aus – wurde aber nicht fortgeführt, sondern gleich komplett in die Tonne getreten. Dabei gehörte der Bahnhof Wolfrathausen gar nicht zum Projekt, sondern sollte unverändert beibehalten werden. Und dass das Verfahren noch länger dauern wird, darauf stimmt uns die DB in einer Pressemitteilung ein: Noch strengere Umweltauflagen, zusätzlicher Lärmschutz auch während der Bauzeit und höhere Sicherheitsstandards müssen nun berücksichtigt werden – mit anderen Worten: man fängt wieder bei Null an.

Hunderte von Spezialisten in Behörden und Verwaltungen haben in der Zwischenzeit also zum Zweck der eigenen Daseinsberechtigung weiter daran gearbeitet, Schienenverkehr, wenn nicht unmöglich, so zumindest aber sehr teuer und umständlich zu machen. Bemerkenswert erscheint hier die Pressemitteilung der DB, mit der dieses Desaster den Bürgern verkauft wird: „S-Bahn-Strecke Wolfrathausen-Geretsried auf dem Weg“. Die staatliche DDR-Postille „Neues Deutschland“ hätte es zur Blütezeit der DDR nicht besser gekonnt! Aus dieser Zeit stammt auch das berühmte Zitat: „Niemand hat die Absicht, eine Mauer zu bauen“. Kurz darauf war Deutschland geteilt. Und wie steht es in der Antwort auf die Landtagsanfrage? „Die Staatsregierung hat keine Projekte gegenüber dem Bund „abgemeldet“ bzw. zurückgezogen“.

Norbert Moy

### *Zweites Streckengleis Mühldorf–Tüßling*

## **Teure Infrastruktur bringt keine durchgreifenden Verbesserungen für die Fahrgäste**

Großer Bahnhof in Mühldorf am Inn: Am 22.05.2017 erfolgte in Anwesenheit zahlreicher Gäste aus Politik und Gesellschaft die feierliche Inbetriebnahme des zweiten Streckengleises von Mühldorf nach Tüßling (siehe auch <https://www.merkur.de/bayern/-8342428.html>). Bisher mussten sich der schwere Güterverkehr ins bayerische Chemiedreieck und die Regionalzüge Richtung Bur-

ghausen, Salzburg und Trostberg zwischen Mühldorf und Tüßling ein einziges Gleis teilen. Ronald Pofalla (Vorstand Infrastruktur DB), Alexander Dobrindt (Bundesverkehrsminister), Dr. Marcel Huber (Leiter der Bayer. Staatskanzlei) und Georg Huber (Landrat von Mühldorf) betonten in ihren Festreden unisono die Wichtigkeit der Beseitigung dieses Flaschenhalses für die Wirtschaft.

Die Inbetriebnahme des zweiten Gleises ist jedoch auch für den SPNV von größter Bedeutung. Erst sie ermöglicht die Einführung des Stundentaktes auf der bislang nur zweistündlich bedienten Strecke Mühldorf–Salzburg. Wer deshalb gehofft hatte, dass es bei der Festveranstaltung Neuigkeiten zum SPNV zwischen Mühldorf und Salzburg gibt, wurde jedoch bitter enttäuscht. Kein einziger Festredner hatte auch nur eine Silbe für diese Thematik übrig. Fazit: In die Strecke wurden rund 140 Millionen Euro investiert, aber das unzureichende Angebot im Personenverkehr bleibt weitgehend unverändert. Dies kann und darf nicht das letzte Wort sein. Der Kundenbeirat der Südostbayernbahn wird sich deshalb weiterhin gegenüber der Politik und der Bayerischen Eisenbahngesellschaft für durchgreifende Verbesserungen auf der Strecke einsetzen.

Wilhelm Mack

(Vorstand des Kundenbeirats der Südostbayernbahn und zusammen mit Andreas Frank PRO BAHN-Vertreter im Kundenbeirat)

*Vom Prestigeobjekt zum Aschenputtel der DB*

## **Intercity auf dem Abstellgleis**

*Nachdem zu Jahresbeginn erfolgreich das neue WLAN im Fernverkehr mit dem Namen „WIFlonICE“ eingeführt wurde, soll nun der Regional- und Nahverkehr folgen . . . So liest sich das auf dem DB-Internetangebot *Inside Bahn*<sup>1</sup>. Fernverkehr wird mit ICE gleichgesetzt. Dem Intercity – dem Aschenputtel der DB – wird weiterhin stillschweigend jeglicher Glanz verwehrt.*

Um es gleich vorwegzunehmen: Der IC (inkl. EC) ist weiterhin kein Nischenprodukt. Der Marktanteil des Intercity beträgt 2016 immerhin 38,5%<sup>2</sup> der beförderten Passagiere im DB Fernverkehr. Diese 52 Millionen Fahrgäste partizipieren größtenteils nicht von Verbesserungsmaßnahmen der DB, sitzen in – wartungsseitig – vernachlässigten Waggons, zahlen aber dennoch einen Zuschlag.

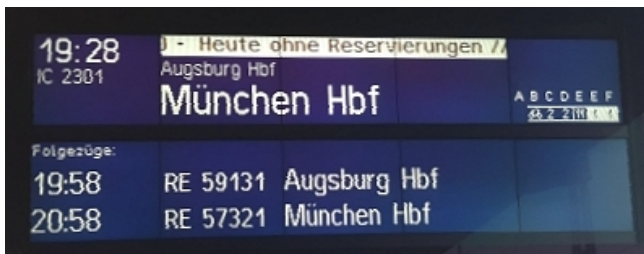
Dabei stellt die Nichtverfügbarkeit eines WLAN Angebots nur die Spitze des Eisbergs dar. Zugegebenermaßen ein Luxus, an den man sich im ICE schnell gewöhnt hat. Viel schlimmer ist allerdings, dass Selbstverständlichkeiten des Bahnfernverkehrs bei dieser Zuggattung auf einmal nicht mehr selbstverständlich sind.

Die Rede ist vom Reservierungssystem, welches vor allem in der Gattung IC/EC

seit geraumer Zeit nur noch mangelhaft funktioniert. Viele Züge, z.B. der IC 2300/2301, fahren fast immer ohne angezeigte Reservierungen, bei anderen Zügen erscheint die Reservierungsanzeige erst nach mehreren Kilometern Fahrt. Dies führt zum alltäglichen Stress, besonders für die Reisenden ohne Reservierung, die schlimmstenfalls mehrmals Ihren Platz wechseln müssen.

Müßig und sinnlos erscheint aus Fahrgastsicht die Frage nach der Schuld. Sei es nun mangelhafte Funkverbindungen<sup>3</sup> oder weiterhin der Einsatz von Disketten (im Jahr 2017!), tatsächlich ist dieser Zustand eine Blamage für den DB-Konzern, der ständig mit Initiativen wie DB Lab (Innovationslabor der DB) auf der Suche nach Verbesserungspotenzial ist.

Dabei sind ca. 2/3 der im Linienverkehr gebrauchten IC Wagen aus den 1970-igern und 1980-igern vor wenigen Jahren erneuert worden (Redesign IC mod). Aber auch hier das gleiche Bild: Reservierungsanzeigen ohne Funktion – von WLAN keine Spur.



*Häufig fehlt in IC-Zügen die Reservierungsanzeige, so dass man nie sicher sein kann, ob ein augenscheinlich freier Platz auch wirklich zu Verfügung steht (Bild: H. Nikolisin)*

Noch schlimmer steht es um die IC Wagen, welche das Redesign nicht bekamen. Vor allem die Gattung Bpmz294 begrüßt die Fahrgäste öfters mit nicht funktionierenden Klappstischen, verschlossenen WCs und lässt einen auch öfters mangels Türstörung nicht mehr heraus oder gar nicht erst herein.

Ein Aussitzen dieses Zustands kann keine Lösung sein – selbst im Jahr 2012 ging man bei den klassischen IC Wagen von einer Einsatzdauer bis 2023 aus<sup>4</sup>, wobei

man aufgrund ähnlicher Erwartungen aus dieser Zeit von einer deutlich längeren Einsatzdauer ausgehen muss.

Die Minimalforderung von PRO BAHN muss daher lauten:

- Alle Waggons im Liniendienst bekommen ein Redesign
- Die Reservierungsanzeigen müssen funktionieren (und wenn es auch wieder Papierschilder sind)

Bei der Thematik WLAN sollte sich die DB selber fragen, ob sie in 5 bis 10 Jahren immer noch Fernverkehrszüge ohne Internetangebot durch Deutschland fahren lassen will.

Vielleicht hat das DB Lab ja eine Antwort darauf und wirft doch noch ein goldenes Kleidchen über den Aschenputtel-IC.

<sup>1</sup> <https://inside.bahn.de/wlan-regionalverkehr-test-bus/>

<sup>2</sup> <http://de.statista.com/>

<sup>3</sup> <http://www.abendblatt.de/vermishtes/article207093481/>

<sup>4</sup> [https://archive.is/20120906133809/http://www.deutschebahn.com/de/presse/pi\\_regional/2438544/hsh20120424.html](https://archive.is/20120906133809/http://www.deutschebahn.com/de/presse/pi_regional/2438544/hsh20120424.html)

Harald Nikolisin

## **PRO BAHN (be-)sucht die Maffei-Fabrik**

Am 13. Mai begaben sich rund zwanzig PRO BAHN-Mitglieder und Gäste auf die Spuren der längst untergegangenen Lokomotivfabrik Maffei im Englischen Garten in München.

Der Ursprung der Fabrik liegt in 1812, als der Hofhammerschmied Lindauer das Grundstück in der Hirschau erwarb. Dieser Standort war erst durch die Isarregulierung 1790 entstanden und bot sich an, weil der Eisbach die nötige Wasserkraft lieferte und weil im weiten Umkreis keine Nachbarn waren, die vom Lärm der Hämmer und dem Ruß der Schmiedefeuher gestört worden wären. 1838 kaufte Joseph Anton von Maffei das kleine Werk, um es zur Lokomotivfabrik auszubauen. Maffei besaß bereits eine Tabakfabrik in Haidhausen und war wesentlich an der Gründung der Hypobank, des Hotels Bayerischer Hof und der München-Augsburger Eisenbahngesellschaft beteiligt. Um die Maffei-Arbeiter mit Mittagessen und Bier zu versorgen, eröffnete ein findiger Wirt im gleichen Jahr nebenan die Gaststätte „Hirschau“, die sich erst viel später zum Ausflugslokal entwickelte.

Als technischen Direktor warb Maffei den Engländer Joseph Hall von der Firma Stephenson ab, die ihn zur Inbetriebnahme der ersten Lokomotiven der München-Augsburger Eisenbahn geschickt hatte. Die erste Lokomotive „Der Münchner“ war 1840 fertig, und bei der Ablieferung der 400. Lok im Jahr 1864

hatte hatte die Fabrik bereits 700 Beschäftigte. Maffei war Zeit seines Bestehens mit Abstand der größte Industriebetrieb Münchens, wenn auch deutlich hinter einigen auswärtigen Konkurrenten wie Henschel, Schwartzkopff und Borsig.

1895, zeitgleich mit dem städtischen Muffatwerk, errichtete Maffei sein eigenes Elektrizitätswerk, das als „Tivoli-Kraftwerk“ noch heute in Betrieb ist. Nun wurden die Maschinen mit Elektromotoren statt Transmissionsriemen angetrieben und neue, weitläufige Fabrikhallen lösten die teilweise noch aus der Anfangszeit stammenden Werkstätten ab. 1902 wurde endlich ein Gleisanschluss eröffnet, so dass die fertigen Lokomotiven nicht mehr auf der Straße zum Hauptbahnhof geschafft werden mussten. Die Trasse verlief über den Ernst-Penzoldt-Weg entlang der Schenkendorfstraße bis zur heutigen Straßenbahnhaltestelle Münchner Tor.

Zum Zeitpunkt seiner größten Ausdehnung reichte das Werksgelände von den heutigen Sportplätzen der Hypobank am Tucherpark etwa einen Kilometer zwischen Isar und Gyßlingstraße bis zur Mündung des Eisbachs. 1922 arbeiteten hier über 3000, später immer noch 2000 Menschen. Für sie baute Maffei die noch heute bestehende kleine Wohnsiedlung an der Gyßlingstraße und beteiligte sich an der Wohnungsbaugesellschaft „Alte Haide“, die später fast vollständig Krauss-Maffei gehörte und erst 2002 an die Patrizia verkauft wurde.

Das berühmteste Maffei-Produkt war die Schnellzuglok S 3/6, von der 159 Stück gebaut wurden. Aber auch ihr Erfolg konnte nicht verhindern, dass Maffei in den zwanziger Jahren in wirtschaftliche Schwierigkeiten geriet. Einen wesentlichen Anteil daran hatte, dass die neu gegründete Reichsbahn nur noch sehr wenige Lokomotiven beschaffte und dabei auch noch die preußischen Hersteller bevorzugte. Von den zwanzig größten Lokfabriken waren 1931 nur noch zwölf übrig. Maffei wurde 1928 insolvent, sicher auch wegen der Führungskrise nach dem Tod des Besitzers Hugo von Maffei 1921 und des Direktors Anton Hammel 1925.

Zunächst übernahm Henschel die Konkursmasse. Als aber der bayerischen Staatsregierung bewusst wurde, dass die Kasseler kein Interesse an dem Münchner Produktionsstandort hatten, entwickelte man die Lösung, Maffei durch die viel kleinere Firma Krauss zu übernehmen. 1930 übernahm Krauss von Maffei den guten Namen und die Kundenkartei, aber nur wenige Mitarbeiter. Der Rest wurde mitten in der Wirtschaftskrise arbeitslos. Der Maschinenpark zog in die neue Fabrik nach Allach um, in der noch heute die Siemens-Lokomotiven produziert werden.

Die Hirschauer Immobilie ging an die Gläubigerbanken zur Verwertung. Warum aus einer neuen Nutzung der damals modernen Werksanlagen nichts wurde, wäre ein interessantes Forschungsthema. Jedenfalls begann 1935 der Abriss des Hirschauer Werks. 1943, mitten im Krieg, kaufte die Schlösserverwaltung das 30 Hektar große Gelände für 2,5 Millionen Reichsmark (1940 hatte sie für den 67 Hektar großen Hirschauer Forst 100.000 Reichsmark gezahlt!). Gleich nach dem



Krieg, 1952, war die Umgestaltung zum Park fertig. Heute künden nur noch die Werksiedlung, das Gasthaus Hirschau und das Tivoli-Kraftwerk von dem stolzen Industriestandort – und ein niedriger Hügel auf der großen freien Wiese, in dem man den Schutt der Maffei-Werkshallen vermuten kann.

Fritz Ferstl

## Haltepunkt „Schongau Nord – Krankenhaus“

Wegen Bauarbeiten zwischen Weilheim und Dießen konnte die Bayerische Regiobahn (BRB) im April ihre Triebwagen etwa eine Woche lang nicht auf dem üblichen Weg in das Bahnbetriebswerk Augsburg überführen. Statt dessen nutzte sie für die Überführung die Fuchstalbahn von Schongau nach Landsberg/Lech. In dieser Zeit fuhr die BRB zweimal täglich in Doppeltraktion mit ihren LINT-Triebwagen über die Fuchstalbahn in 45 Minuten von Schongau nach Landsberg. Wir wären gerne eingestiegen!



*Ein Triebwagen der BRB passiert auf einer Überführungsfahrt das Krankenhaus Schongau. Eine Reaktivierung der Fuchstalbahn im Personenverkehr mit einem Haltepunkt am Krankenhaus würde vielen Menschen nutzen.*

*(Bild: IG Fuchstalbahn)*

Es ist nach wie vor unverständlich, warum auf der Strecke der Fuchstalbahn immer noch nur Güterverkehr betrieben wird und die intakte Infrastruktur nicht für den Personenverkehr ausgebaut wird. Wie nützlich wäre doch beispielsweise ein regulär bedienter Haltepunkt „Schongau Nord – Krankenhaus“ für die Besucher, Mitarbeiter und Patienten des Schongauer Krankenhauses.

Tyll Albrecht

## **Regionalplan Region 18 – PRO BAHN zur Teilfortschreibung „Verkehr“**

Eigentlich wenig bekannt sind die „regionalen Planungsverbände“ in Bayern. Hier haben sich Landkreise einer Region zusammengeschlossen, um eine gemeinsame Planung der Raumordnung, Verkehrsplanung entsprechend dem bayerischen Landesplanungsgesetz durchzuführen. Im Regionalen Planungsverband 18 (Südostoberbayern) sind folgende Körperschaften zusammengeschlossen: die kreisfreie Stadt Rosenheim und die Landkreise Altötting, Berchtesgadener Land, Mühldorf a.Inn, Rosenheim und Traunstein sowie deren Städte und Gemeinden.

In regelmäßigen Abständen steht eine Fortschreibung, also Aktualisierung dieser Pläne an – aktuell auch für die Region 18 – bei der auch Verbände gehört werden. PRO BAHN Oberbayern hat zu den Fragen des Schienenverkehrs eine Stellungnahme abgegeben. Dabei zeigte sich wieder einmal, wie wenig Beachtung die Raumplaner dem Thema Schienenverkehr einräumen. Schon die Tekturkarte zum Thema Verkehr spricht für sich: Bahnprojekte findet man dort nicht, das Herz der Planer schlägt für die Straße. Auch im Textteil werden viele Dinge nur vage und mit vielen Konjunktiven versehen angesprochen.

Wieder einmal mehr zeigt sich, dass die Traun-Alz-Bahn Traunstein - Garching weiter ein Sorgenkind bleibt: Trotz idealer Erschließungsfunktion bietet der Regionalplan hier keine klare Perspektive in Richtung Ausbau. PRO BAHN fordert hier die Beschleunigung, Stundentakt im SPNV und eine Abstimmung der parallelen Busverkehre. Auch die Touristikbahnen Endorf-Obing und die Chiemseebahn haben die Regionalplaner bislang nicht im Blick.

Mehr als zurückhaltend äußert sich der Planungsverband zu den Planungen einer Regional-Stadtbahn rund um Salzburg. Hier wäre die Chance, endlich eine Verbindung Salzburg–Berchtesgaden über Marktschellenberg wiederherzustellen und gleich bis zum Königssee durchzubinden. Angesichts der Autolawinen im Naturpark ein dringendes Erfordernis. Doch vorerst will man sich mit Trassenfreihaltungen begnügen.

Weniger verwunderlich ist dagegen, dass die vom Freistaat aktiv bekämpfte Wasserburger Altstadtbahn nicht im Regionalplan erwähnt wird. PRO BAHN hat es dennoch gewagt, die Aufnahme dieser sinnvollen Verlängerung des Filzenexpress in den Regionalplan aufzunehmen.

Auch wenn man die Verbindlichkeit der Regionalpläne nicht überschätzen sollte: Eine Antwort, wie man die verkehrlichen und ökologischen Herausforderungen für die Zukunft anpacken will, sucht man dort bislang vergebens.

Norbert Moy

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](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: <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, allgemein frei verfügbar nach einem Monat.

Alle Rechte vorbehalten. Beiträge, die mit vollem Namen gekennzeichnet sind, geben nicht unbedingt die Meinung der Redaktion bzw. des Verbandes wieder.

---

## Termine anderer Veranstalter

**PRO BAHN-Termine und allgemeine Hinweise siehe nächste Seite.**

- So. 04.06. und Mo. 05.06.; Bad Endorf (9:51, 12:25, 15:25 und 18:05 Uhr) / Obing (8:40, 11:15, 14:15 und 16:55 Uhr); **Dampfzugfahrten auf der Lokalbahn Endorf-Obing**; Info: <https://www.leo-online.org/>, Tel.: 0151/2020 7626
- So. 04.06. und Mo. 05.06.; München Ost, G. 12 (10, 13 und 15 Uhr); **Münchner Isarbrücken-Rundfahrt** mit Dampflokomotive 70 083 und E-Lok 139 (Fahrkarten ohne Anmeldung im Zug erhältlich); Info: <http://www.localbahnverein.de/> unter „Termine“ und Tel. 089/4481288.
- Di. 06.06. 18:30 Uhr; München, TU München, Vorhoelzer Forum, Arcisstr. 21, 5. Stock; **Vortragsreihe** „Der öffentliche Verkehr – Katalysator für die Stadtentwicklung“; T. Häberle, Stadtplanungsamt Augsburg „Die Innenentwicklung in Augsburg und ÖPNV-Offensive seit 2013“; Veranstalter: MVG, TU München; Info: <http://www.ar.tum.de/aktuell/>, <http://www.re.ar.tum.de/vortragsreihe/>.
- Mi. 07.06. 18:30 Uhr; Bad Reichenhall, „Avalon-Hotel“, Restaurant „Masala“, Bahnhofsplatz 14; **Monatstreffen** Verkehrsforum Berchtesgadener Land, (offenes Treffen für alle, die sich informieren oder Probleme und Erfahrungen einbringen wollen); Info: M. Behringer (08654/50804, [m.behringer@t-online.de](mailto:m.behringer@t-online.de)) und <http://www.verkehrsforum-bgl.de/aktuell.html>.
- So. 11.06., Do. 15.06., So. 18.06. und So. 25.06.; Bad Endorf (9:55, 11:55, 15:20 und 17:20 Uhr) / Obing (8:57, 10:57, 14:22 und 16:22 Uhr); **Touristikverkehr auf der Lokalbahn Endorf-Obing mit VT 26**; Info: Siehe Termin am 04.06.
- Mi. 05.07. 18:30 Uhr; Bad Reichenhall, „Avalon-Hotel“, Restaurant „Masala“, Bahnhofsplatz 14; **Monatstreffen** des Verkehrsforums Berchtesgadener Land; Info: Siehe Termin am 07.06.

## 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 – Ort wird kurzfristig festgelegt –

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).

Do. 01.06. 19 Uhr; Weilheim, Bahnhof; **Zusätzliches Treffen der Kreisgruppe Weilheim-Schongau**. Zunächst Besichtigung der Umbaumaßnahmen am Bahnhof, anschließend GH Holzwurm (Münchner Str. 36); Info: Norbert Moy (0881/638 131, [n.moy@bayern.pro-bahn.de](mailto:n.moy@bayern.pro-bahn.de))

Fr. 02.06. 19 Uhr; Geschäftsstelle; **Stadt- und Kreisgruppe München**

Sa. 03.06. Sa. 10.06., Sa. 17.06 und Sa. 24.06., 12 Uhr; Wasserburg, „Café Central“, Herrengasse 5–7; **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))

Mi. 07.06. 19 Uhr; Geschäftsstelle; **Aktiventreffen**

Do. 08.06. 19 Uhr; Rosenheim; „Mail-Keller“, Schmetterererstr. 20; **Stammtisch der Stadt- und Kreisgruppe Rosenheim**; Info: Wolfgang Günther (080 62/4027), Günther Polz (080 63/7928)

Mi. 21.06. 19 Uhr; Geschäftsstelle; **Aktiventreffen**

Mo. 26.06. 19:30 Uhr; Augsburg, Zeughaus, Zeugplatz 4; **PRO BAHN-Treff Schwaben**; R. Reibl (Weißenhorn, PRO BAHN) und E. Sailer (Landratsamt Neu-Ulm): „Die Reaktivierung Senden–Weißenhorn“; Info: [w.karg@bayern.pro-bahn.de](mailto:w.karg@bayern.pro-bahn.de), [erro1.yazgac@pro-bahn.de](mailto:erro1.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. 28.06. ab 19:30 Uhr; München; – Ort wird kurzfristig festgelegt –; **Stammtisch**

Do. 29.06. 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](mailto:n.moy@bayern.pro-bahn.de))

Mi. 05.07. 19 Uhr; Geschäftsstelle; **Aktiventreffen**

Fr. 07.07. ca. 18 Uhr; Wolfratshausen; **Stadt- und Kreisgruppe München: Busexkursion von Wolfratshausen nach Starnberg** mit Linie 975 (Abfahrt 18:02), anschließend Gaststättenbesuch; Info: 089/53 00 31, Frank Lipke

- **Bitte beachten Sie das zusätzliche Treffen der Kreisgruppe Weilheim-Schongau am 1. Juni und die Exkursion der Stadt- und Kreisgruppe München am 7. Juli.**

**Termine anderer Veranstalter siehe vorherige Seite.**