

PRO BAHN *Post*

Rundbrief von PRO BAHN Oberbayern

Oktober 2017



Mangfalltalbahn bei Kreuzstraße: Schon seit vielen Jahren setzt sich PRO BAHN für diese Bahnstrecke ein, insbesondere auch für die Verbesserung der Situation an den Bahnhöfen. Bild: W. Günther

- 11. November 2017: Regionalversammlung in München – *Seite 2*
- Kurznachrichten – *Seite 2*
- Weiterbildung für engagierte Fahrgäste – Teil 3 – *Seite 3*
- Bilanz eines Bundesverkehrsministers aus Oberbayern – *Seite 3*
- DB: Kommerz statt Fahrgastinformation – *Seite 5*
- Tram durch den Englischen Garten und Denkmalschutz – *Seite 6*
- Verbesserung der Situation am Bahnhof Westerham – *Seite 7*
- Schlimme Zeiten für die BRB – *Seite 9*

Samstag, 11. November 2017

Regionalversammlung in München

Nicht vergessen: Die diesjährige Mitgliederversammlung von PRO BAHN Oberbayern findet am Samstag, dem 11. November statt – wie immer ab 11 Uhr im Münchner Hofbräuhaus.

Das Gastreferat hält Dr. Bernd Rosenbusch, Vorsitzender der Geschäftsführung der Bayerischen Oberlandbahn GmbH und der Bayerischen Regiobahn GmbH.

Eine schriftliche Einladung mit der Tagesordnung wird den Mitgliedern von PRO BAHN Oberbayern Anfang Oktober zugeschickt.

Kurznachrichten

Neues Buch „München–Mühlendorf–Simbach“

In dem neuen Buch von PRO BAHN-Mitglied Karl Bürger wird die einst als Teil einer internationalen Magistrale Paris–Wien vorgesehene Strecke München–Mühlendorf–Simbach intensiv beleuchtet – von ihrer Entstehung in den 1860er-Jahren bis in jüngste Zeit, in der sie als „ABS 38“ wieder in das Fernstreckennetz zurückkehren soll. Außerdem werden sämtliche Zweigstrecken ausführlich portraitiert, u.a. die vergessene Dampfstraßenbahn Neuötting–Altötting, die Ismaninger Lokalbahn bis zu deren Mutation zur Flughafen-S-Bahn, die „Feldkirchner Güterbahn“ und die Industriebahnen entlang des Isarkanals und hinunter zum Töginger Innwerk. Das Buch (ISBN 978-3-00-056474-1) umfasst 272 Seiten mit 532 Abbildungen (davon 347 in Farbe). Von den Bildern wurden 368 bisher noch nicht veröffentlicht. Das Buch kostet trotz des Umfangs und der zahlreichen Bilder nur 39,90 Euro und kann bei Karl Bürger bestellt werden (karl-buerger@t-online.de, Tel. 08122/3597).

Bahnbezogene Pressemitteilungen der Staatsregierung

Bereits über 17 Jahre hinweg – also beginnend in der Ära Wiesheu – dokumentiert PRO BAHN bahnbezogene Pressemitteilungen der bayerischen Staatsregierung (<https://www.pro-bahn.de/bayern/doku.htm>). Durchaus interessant, was es so im Laufe der Zeit an Ankündigungen gab und wie sich Termine verschoben haben.

Bahntag Bayern am 8. Oktober 2017

Organisiert wird der 2. Bahntag Bayern von der Fachkräfteoffensive Bahn Bayern (FBB), einer Art „Mini-Bündnis für Arbeit für den bayerischen Schienenperso-

nenverkehr (SPNV)“ unter der Koordination des bayerischen Staatsministeriums des Inneren, für Bau und Verkehr. An mehreren Orten über ganz Bayern verteilt finden Veranstaltungen statt, um auf eine Berufsperspektive im Bahnsektor aufmerksam zu machen (<https://bahnland-bayern.de/de/aktuelles/>).

Landshuter entscheiden für besseren ÖPNV

Der Bürgerentscheid „Mehr ÖPNV – Gut gegen den Stau“ in Landshut hat am 24. September eine Zustimmung von fast 68 Prozent erreicht. PRO BAHN gratuliert und wünscht viel Erfolg bei der Umsetzung.

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

Weiterbildung für engagierte Fahrgäste

Teil 3 am 15.11.2017: Fahrplangestaltung

Mit vier Abendkursen möchte PRO BAHN allen Interessierten die Grundlagen zu Organisation, Abläufen und Funktionen im öffentlichen Verkehr nahebringen (Programm siehe https://www.pro-bahn.de/bayern/pdf/seminar_2017_flyer.pdf). Es können auch einzelne Kursteile besucht werden.

Der zweite Kursteil am 11. Oktober hat die Fahrgastrechte zum Thema.

Im dritten Teil „Symmetrie? Kantenzzeit? Wie funktioniert der Integrale Taktfahrplan?“ am 15. November (17:30 Uhr) werden Fahrplan- und Angebotsgestaltung erläutert.

Um Anmeldung unter e-Mail oberbayern@pro-bahn.de oder Tel. 089/530031 wird gebeten (Teilnahmegebühr 5,- Euro, für PRO BAHN-Mitglieder ist die Teilnahme kostenlos).

Bilanz eines Bundesverkehrsministers aus Oberbayern

Die Bundestagswahl ist vorbei, eine neue Regierung und wahrscheinlich auch ein neuer Bundesverkehrsminister werden künftig unsere Geschicke beeinflussen. Zeit also, Bilanz zu ziehen über einen Bundesverkehrsminister, der seinen Wahlkreis in Oberbayern hat und doch sicher die Bedürfnisse seiner Region im Blick hat. Natürlich darf ein Bundesminister nicht einseitig seinen Wahlkreis gegenüber anderen Landesteilen bevorzugen. Im einem Interview mit dem Müncher Merkur gab Alexander Dobrindt am 16. September selbst Auskunft über Themen und Projekte, die ihm vor Ort am Herzen liegen.

Breiten Raum in der Dobrindt-Bilanz für den Wahlkreis nehmen die Straßen(tunnel)projekte im Bereich des Loisachtals in einer Größenordnung von einer halben Milliarde Euro ein. Weiterhin verbucht er für sich, die Umfahrung Weilheim in den vordringlichen Bedarf des Bundesverkehrswegeplans eingebracht zu haben.

Bei Bahnthemen wird Dobrindt dagegen einsilbig: bei der Frage nach dem zweigleisigen Ausbau der Werdenfelsbahn meint Dobrindt, es gehe darum, die notwendigen Zugverbindungen zu ermöglichen, was umfänglich gegeben sei. Er sehe daher keine dringende Notwendigkeit eine Zweigleisigkeit der Strecke umzusetzen (<https://www.facebook.com/pro.bahn/posts/1656544664369251>).

Doch da liegt Dobrindt, der auch CSU-Kreisvorsitzender im Landkreis Weilheim-Schongau ist, falsch: Das Fahrplanangebot im Werdenfels ist der maximal mögliche Kompromiss, den die eingleisige Streckeninfrastruktur zulässt. So sah die Ausschreibung für die Werdenfelsbahn ab 2013 ursprünglich vor, mit einem durchgehenden Angebot von Regionalexpresszügen ergänzend zu den Regionalbahnen in beiden Richtungen die Fahrzeit München–Garmisch auf 67 Minuten zu verkürzen. Das Konzept scheiterte an fehlenden Begegnungsmöglichkeiten für die Züge. Übrig blieben davon die drei RE-Zugpaare im Berufsverkehr von Montag bis Freitag und in umgekehrter Fahrtrichtung am Wochenende. Als man Baukosten von 214 Millionen Euro – ein im Vergleich zur Tunnelorgie im Loisachtal geringer Betrag – für den zweigleisigen Ausbau ermittelt hatte, wurde das Betriebskonzept sofort ad acta gelegt.

An vielen Stellen sind im Fahrplan die Unzulänglichkeiten der Infrastruktur erkennbar, beispielsweise bei den Anschlussverbindungen Garmisch–Weilheim–Augsburg. Besonders ärgerlich ist, dass im Berufsverkehr in Weilheim der Zug nach Augsburg um 6:43 Uhr abfährt, der Zug aus Garmisch drei Minuten später in Weilheim eintrifft. Und wenn es ein Zug Verspätung hat, dann überträgt sich diese selbst bei dem derzeitigen Fahrplan durch die fehlenden Begegnungsmöglichkeiten auf die Gegenzüge, so dass es noch über Stunden hinweg zu weiteren Verspätungen kommen kann.

Alle diese Probleme hat 2014 der Landkreis in einer Broschüre mit dem Titel „Optimierung der Eisenbahn-Infrastruktur und Steigerung des Schienensystems im Landkreis Weilheim-Schongau“ dargestellt. Dort wird auch die Wiederaufnahme des Personenverkehrs zwischen Schongau und Landsberg gefordert. Das hält Dobrindt aber für ausgeschlossen und schlägt stattdessen eine Expressbuslinie vor.

Was kann man daraus lernen: Wahlen gewinnt man noch immer mit Straße, nicht mit Schiene. Und mit der Wahrheit darf man es als Spitzenpolitiker auch nicht so genau nehmen. Eine Perspektive für den Schienenverkehr in einer boomenden Region bietet Dobrindt nicht. Während überall der Trend zur Verdich-

tung der Fahrpläne mit halbstündlichen Verbindungen geht, werden Bahnpendler in Schongau, Murnau oder Oberau noch lange auf diesen Standard warten müssen, ebenso auch auf umsteigefreie Verbindungen von der Pfaffenwinkelbahn nach München. Wer aber bisher als Ausflügler gerne Verkehrsstaus im Loisachtal verursacht hat, wird dagegen mit Milliardeninvestitionen belohnt – perfiderweise auch noch unter dem scheinheiligen Deckmäntelchen der „Verkehrsentlastung“. Die Hoffnung, der nächste Verkehrsminister könnte hier eine Wende bringen, hat sich jedoch auch in der Vergangenheit leider nie bestätigt.

Norbert Moy

(Keine) Zukunft Bahn

DB: Kommerz statt Fahrgastinformation

Schon mehrfach wurde in der PRO BAHN Post über die für Fahrgäste mehr als ärgerlichen Zustände berichtet, die im S-Bahn-Zwischengeschoss am Münchner Hauptbahnhof herrschen (beispielsweise in der PRO BAHN Post vom Dezember 2014 und vom Februar 2017). Insbesondere die mangelhafte Fahrgastinformation wurde immer mehr zum Ärgernis. Im August konnten wir dann endlich berichten, dass der vorgesehene DEFAS-Monitor mit aktuellen Abfahrtszeiten der S-Bahnen im Bereich des östlichen Zugangs zur S-Bahn endlich installiert und vor allem auch in Betrieb genommen worden war.



Der östliche Zugang zur S-Bahn und die Fahrgastinformationen sind nur noch sichtbar, wenn man sich von Osten her nähert (links), aus Richtung Westen wird beides von der Verkaufsbude verdeckt (rechts). *Bilder: A. Frank*

Die Deutsche Bahn betont und wiederholt bundesweit auf allen Ebenen und in allen Bereichen immer wieder, wie wichtig Fahrgastinformationen seien und was alles getan wurde, wird und werden soll. Ja, gut, nun hatte sie in München

tatsächlich mal etwas getan, um es kurze Zeit später wieder – zumindest für mehrere Wochen – unbrauchbar zu machen: Der beidseitige Monitor über dem Abgang zum S-Bahnsteig wurde aus Kommerzzwecken mit einer Verkaufsbude für Dirndl und Trachten komplett zugestellt – von bestimmten Stellen des „transparenten Zwischengeschosses“, wie die DB es immer wieder betont (hat), sind nun weder die aktuellen Fahrzeiten noch der S-Bahnzugang (!!!) auszumachen.

Die Bemühungen von PRO BAHN, diesen eklatanten Missstand kurzfristig abzustellen, scheiterten wieder einmal an der allgemeinen Nichtzuständigkeit und dem Desinteresse von diversen Stellen bei der DB und der verschiedenen Verwaltungen des Freistaats. Bezeichnend und eindeutig in Bezug auf die Bedeutung des Fahrgasts für DB Station&Service ist sicherlich die Aussage eines Vertreters der DB: „Wir vermarkten unsere Standorte bestmöglich“.

Andreas Frank

Die Tram durch den Englischen Garten – und der Denkmalschutz?

Mitte Juli konnte die Stadt München endlich „Grünes Licht für die Tram durch den Englischen Garten“ melden. Weiterhin gibt es jedoch von verschiedenen Seiten Einwände, die mit dem Denkmalschutz begründet werden.

Angeblich würde eine künftige Trambahn den Englischen Garten durchschneiden. Wer das behauptet, war selbst wohl noch nie dort. Tatsache ist: Der Englische Garten wird jetzt durchschnitten, nämlich mit einer Asphaltstraße, auf der drei Buslinien verkehren. Breit, grau und hässlich, außerdem gefährlich. Moderne Busse sind leise und nähern sich heimlich unbemerkt von hinten. Es ist ein reiner Glücksfall, dass dort bisher noch kein größerer Unfall passiert ist.

Eine Trambahn würde eine deutlich schmalere Trasse erfordern, die sich außerdem mit Rasengleis begrünen ließe (soweit die Straße für Einsatzfahrzeuge gebraucht wird, mit Rasensteinen, die von der Seite genauso gut aussehen). Straßenbahnzüge fassen mehr Fahrgäste, weniger Fahrten in der gleichen Zeit würden also ausreichen. Die eventuell störende Oberleitung lässt sich mit moderner Batterietechnik ebenfalls vermeiden, dies ist längst geplant.

Wer ernsthaft und glaubwürdig etwas gegen die Zerschneidung des Englischen Gartens einzuwenden hat, müsste darum zuallererst die Einstellung des Busverkehrs auf der bestehenden Straße und deren Rückbau fordern.

Eine vollständige Verbindung des Parks mit Rückbau der vorhandenen Busstraße, wie neuerdings angestrebt für den Straßentunnel beim Isarring, wäre nur möglich durch einen weiteren Tunnel auch hier. Der wäre nicht zu bezahlen; eine ÖV-Verbindung auf dieser Höhe bleibt aber unerlässlich.

Die Folgerung ist: Ein trennender Verkehrsweg im südlichen Englischen Garten bleibt notwendig. Also machen wir den Kompromiss, der am wenigsten weh tut: Bauen wir endlich die Tram, entlasten wir Münchens größten Park, und machen wir ihn wieder hübsch.

Die Forderung daher, gerade im Sinne des Denkmalschutzes:
Die Nordtangente sofort!

Michael Werner

Möglichkeiten zur Verbesserung der Situation am Bahnhof Westerham

Der Bahnhof Westerham an der Mangfalltalbahn (KBS 958) weist gegenwärtig zwei größere Mängel auf:

- Die Bahnsteige erlauben keinen barrierefreien Zu- und Ausstieg
- Die P&R-Plätze reichen nicht mehr aus, sind aber nicht vermehrbar

Barrierefreier Zustieg

Hierfür müssten die Bahnsteige von derzeit 35 cm auf 76 cm über Schienenoberkante erhöht werden. An den bisher neu eröffneten und noch geplanten Haltepunkten an der Mangfalltal-Bahn wurden ausschließlich diese hohen Bahnsteige erstellt. Bei den Bahnhöfen Kolbermoor, Bad Aibling (nur Hausbahnsteig) und Bruckmühl ist der Umbau auf 76 cm ebenfalls vorgesehen; alle drei sind Kreuzungsbahnhöfe, bei denen aus Sicherheitsgründen und für eine raschere Zugabfertigung ein Überschreiten der Gleise durch die Fahrgäste nicht mehr möglich sein darf.

Westerham ist derzeit kein Kreuzungsbahnhof (nur zwei reguläre Kreuzungen/Tag). Daher ist für den Ausbau dieses Bahnhofs von der DB kein zeitliches Ziel gesetzt. Für einen vorgezogenen Ausbau kommt Westerham mit derzeit etwa 835 Fahrgästen nicht in Frage (erst bei mehr als 1000 Ein- und Aussteigern pro Tag besteht Aussicht dafür). Der Ausbau würde neben zwei Außenbahnsteigen eine Unterführung unter den Gleisen erfordern; die Gesamtkosten dürften bei 4 bis 5 Millionen Euro liegen.

Behinderte mit Rollstuhl können derzeit 24 Stunden vor der Fahrt ihren Bedarf bei Meridian anmelden. Dann wird der betreffende Zug vom üblichen Gleis 2 auf das Gleis 1 am Hausbahnsteig umgeleitet. Der Triebfahrzeugführer betätigt dann die Rampe am Triebwagen-Einstieg, um den Rollstuhl in den Zug zu heben. Der zukünftige Haltepunkt Feldolling wird zwar einen barrierefreien Einstieg in den Zug ermöglichen, aber der Zugang zum Bahnsteig ist vom bisher vorgesehenen P&R-Platz aus nur über eine steile Rampe (fast 15 Grad) möglich.

Parkplatz-Situation

Abgesehen von Kurzparkplätzen weist der Bahnhof Westerham derzeit 15 Dauerparkplätze auf, die aber keineswegs ausreichen, so dass auf umliegende Nebenstraßen ausgewichen wird. Eine Vermehrung der Parkplätze war von der Gemeinde auf einem Areal westlich der gegenwärtigen P&R-Plätze angestrebt worden, das sich im Besitz von DB Netz befindet. Wegen Signalleitungen im Boden verweigert DB Netz dort aber die Anlage von neuen Parkplätzen. Für die Verlegung der Kabel fordert die DB einen Betrag von 25.000 Euro. Die Gemeinde hat daher von dieser Lösung Abstand genommen. Die Baukosten ohne Grunderwerb dürften unter 100.000 Euro liegen.

Wenn die Bahnstrecke, die derzeit lokal von Fahrdienstleitern gesteuert wird, in ein elektronisches Stellwerk integriert werden sollte, müssten ohnehin neue Kabel verlegt werden und die P&R-Plätze könnten dann realisiert werden. Bei einem Ausbau des Bahnhofs könnten weitere Parkplätze auf einem unbebauten Areal südlich der Gleise errichtet werden, da sie über die dabei zu erstellende Bahnsteigunterführung zugänglich wären.

Vorschlag für Verlegung des Bahnhaltes

Wegen der unsicheren Aussichten für den Ausbau des bestehenden Bahnhofs hat PRO BAHN vorgeschlagen, einen neuen Bahnhof 400 m weiter östlich unmittelbar nach dem Bahnübergang an der Westerhamer Straße zu errichten. Die Trasse ist dort bereits eingleisig, sodass auch ein einseitiger Bahnsteig ausreichen würde. Die Bahnsteiglänge würde analog zu Feldolling 140 m betragen. Eine Unterführung wäre nicht erforderlich. Die Kosten würden damit nur etwa eine Million Euro betragen.

Im Normalbetrieb ergäben sich keine Änderungen. Bei den gegenwärtig zwei täglichen Zugkreuzungen wartet der Zug aus Kreuzstraße bereits fünf Minuten auf den Gegenzug aus Bruckmühl; er müsste jetzt etwa drei Minuten länger dort stehen oder könnte entsprechend später in Holzkirchen abfahren. Bei Umleitungsverkehr finden die Zugkreuzungen in der Regel nicht punktgenau statt, so dass Wartezeiten ohnehin unvermeidbar sind. Änderungen an Signal- und Schrankenanlagen wären nicht erforderlich.

Für P&R-Plätze gäbe es drei verschiedene unbebaute Areale in weniger als 50 m Entfernung. Über die Verfügbarkeit dieser Flächen liegen jedoch keine Kenntnisse vor. Der neue Bahnsteig würde für die meisten Einwohner von Feldkirchen und Westerham kürzere Wege zu den Zügen bedeuten. Auch die SEV-Haltstelle läge dann in unmittelbarer Nähe. Der bestehende Bahnhof kann vom SEV nicht angefahren werden, da der dortige Wendehammer zu klein ist. Vom bayerischen Innenministerium und von der DB wird allerdings signalisiert, dass man eine Verlegung des Bahnhaltes nicht befürwortet. Mittel sind derzeit weder für einen Ausbau des bestehenden noch für den Bau eines neuen Bahnhaltes in Aussicht.

P&R in Feldolling

Das generelle P&R-Problem ließe sich auch am künftigen Haltepunkt Feldolling lösen. Das derzeit vorgesehene P&R-Areal südlich der Gleise ermöglicht maximal 15 Stellplätze. Daher wird von der Gemeinde ein zusätzlicher Parkplatz nördlich des geplanten Bahnsteiges angestrebt. Damit könnten ausreichende P&R-Kapazitäten und ein barrierefreier Zustieg geschaffen werden. Über die benötigten Flächen wird derzeit verhandelt. Die Baukosten für die gesamte P&R-Anlage werden, u.a. wegen der komplizierten Anbindung an das Straßennetz, mehrere 100.000 Euro betragen.



Bildquelle: Google Maps

Die Gemeinde favorisiert derzeit die Lösung des P&R-Problems in Feldolling. Möglichweise führen aber die höheren Kosten und die Grundstücksfrage noch zu einem Umschwenken Richtung Westerham.

Günther Polz

Schlimme Zeiten für die BRB

Am 18. und 19. September kam es zu zwei Unfällen, an denen Züge der BRB unverschuldet beteiligt waren.

Flankenfahrt zweier Züge am Augsburger Hauptbahnhof

Am Montag, 18. September kollidierte ein Triebwagen der BRB an einer Weiche in Höhe der Holzbachstraße mit einer Doppelstockgarnitur. Der Triebwagen ist gegen 12.45 Uhr mit 13 Fahrgästen in Augsburg Oberhausen Richtung Augsburg Hbf abgefahren. Die Doppelstockgarnitur befand sich nach Medienangaben auf einer Rangierfahrt ohne Fahrgäste. Vier Fahrgäste erleiden einen Schock, der Triebfahrzeugführer der BRB wird leicht verletzt.

Offen ist nach wie vor, warum sich beide Züge auf der Weiche überhaupt begegnen konnten. Denn im Gegensatz zur heimischen Modelleisenbahn kann der Fahrdienstleiter im Stellwerk Weichen und Signale nicht einfach einzeln umstellen. Stattdessen stellt er eine sogenannte Fahrstraße ein. Dabei prüft die Stellwerkstechnik zunächst, ob alle Gleise und Weichen im Weg des Zuges frei sind. Die Weichen werden in die richtige Stellung gebracht und verriegelt. Gleichzeitig werden im Regelfall Weichen in Nachbargleisen so eingestellt, dass ein anderer Zug die Zugfahrt nicht gefährden kann. Erst wenn alle Weichen richtig gestellt und gegen Umstellen gesperrt sind, geht das Signal – hier für die BRB – auf Fahrt.

Nach Medienberichten geht die Bundespolizei von menschlichem Versagen aus, eine Rangierfahrt sei fehlerhaft freigegeben worden. Eine Aussage, die momentan aber mehr Fragen aufwirft, als sie beantwortet. Denn die Weiche, auf der es zur Flankenfahrt kam, müsste zum Unfallzeitpunkt für die Zugfahrt der BRB festgelegt gewesen sein. Die Doppelstockgarnitur kann also eigentlich nicht aus Richtung Hauptbahnhof gekommen sein, denn dann wäre sie auf der festgelegten Weiche der BRB direkt entgegengefahren. Kam die Garnitur aber aus Richtung Augsburg Oberhausen, hätte die Rangierfahrt vor der Weiche ein Halt zeigendes Gleissperrsignal überfahren müssen.

Klarheit dürfte erst der Untersuchungsbericht der Bundesstelle für Eisenbahnunfalluntersuchung geben. Diese veröffentlicht einen großen Teil ihrer Berichte zum Download im Internet, insofern haben wir hier auch als Fahrgastverband im Regelfall einen guten Einblick. Erst aus dem Bericht könnten dann Forderungen abgeleitet werden.

Rotlicht am Bahnübergang missachtet

Dagegen bereits geklärt scheint der zweite und deutlich schwerere Unfall, der sich einen Tag später in Schongau ereignet hat. Ein LKW-Fahrer hatte einen mit Ampel gesicherten Bahnübergang in der Werkszufahrt der Schongauer Papierfabrik trotz Rotlicht mit dem Fahrzeug überquert. Der Fahrer eines entgegenkommenden LKW hatte noch versucht, den Unfallverursacher mit Lichthupe zu warnen. Ein aus Schongau kommender Triebwagen der BRB fuhr in den LKW-Anhänger. Nach Bericht der Feuerwehr Schongau war der Zug mit 88 Fahrgästen fast vollbesetzt. 16 Fahrgäste und der Triebfahrzeugführer wurden nach Medienberichten verletzt, die meisten glücklicherweise nur leicht. Auch der Lkw-Fahrer erlitt einen Schock. Warum der Fahrer die an beiden Seiten des Überganges angebrachten Ampeln übersah, ist bislang nicht bekannt.

Wir möchten an dieser Stelle nochmal eindringlich auf die Gefahren an Bahnübergängen hinweisen. Bereits im Straßenverkehr ist zu beobachten, dass der Respekt vor einer roten Ampel abnimmt – am Bahnübergang ist das fatal.

Natürlich ist nach solchen Unfällen die Forderung nach Ersatz aller Bahnüber-

gänge durch Tunnel und Brücken schnell bei der Hand. An vielen Hauptstrecken sind die Bahnübergänge inzwischen auch beseitigt, aber dies wird nur mit massiven Kosten auch an allen Nebenstrecken möglich sein. Genauso könnte man dann aber auch fordern, alle Ampelkreuzungen im Straßenverkehr durch Brücken und Tunnel zu ersetzen, damit es dort keine Unfälle mehr gibt.

Jörg Lange (Newsletter der PRO BAHN-Bezirksgruppe Schwaben)

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, 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. 01.10., Di. 03.10., So. 08.10., So., 15.10., So.22.10., So. 29.10. und Di. 31.10. (Saisonende); Bad Endorf (09:55, 11:55, 15:55, 17:55 Uhr) / Obing (8:57, 10:57, 14:57 und 16:57 Uhr); **Touristikverkehr auf der Lokalbahn Endorf-Obing mit VT 26**; Info: <https://www.leo-online.org/>, Tel.: 0151/2020 7626

Mi. 04.10. 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: <http://www.verkehrsforum-bgl.de/aktuell.html>.

So. 15.10., 12 – 17 Uhr; **Straßenbahnsonderfahrt** „50 Jahre P-Wagen“; Veranstalter: Straßenbahnfreunde München; Info und Anmeldung: <http://www.strassenbahnfreunde.de/>

Sa. 21.10., und So. 22.10., 11 – 17 Uhr; MVG-Museum, München, Ständlerstraße 20; „10 Jahre MVG-Museum“; Info: www.tramreport.de/2017/09/05/mvg-dreifachjubilaeum-im-oktober/

Mi. 08.11. 18:30 Uhr (Termin noch nicht bestätigt); Bad Reichenhall, „Avalon-Hotel“, Restaurant „Masala“, Bahnhofsplatz 14; **Monatstreffen** des Verkehrsforums Berchtesgadener Land; Info: Siehe Termin am 04.10.

• **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 in München am letzten Mittwoch im Monat ab 19.30 Uhr, derzeit im „Rechtaler Hof“, Arnulfstraße 10, München (gegenüber Nordausgang Hbf).

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

Mi. 04.10. 19 Uhr; Geschäftsstelle; **Aktiventreffen**

Fr. 06.10. 19 Uhr; Geschäftsstelle; **Stadt- und Kreisgruppe München**

Sa. 07.10. Sa. 14.10., Sa. 21.10. und Sa. 28.10., 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. 11.10. 17:30 Uhr; Geschäftsstelle; **Weiterbildungsveranstaltung - Teil 2: Fahrgastrechte**; Info und Anmeldung: Oberbayern@pro-bahn.de, https://www.pro-bahn.de/bayern/pdf/seminar_2017_flyer.pdf

Do. 12.10. 19 Uhr; Rosenheim; „Mail-Keller“, Schmettererstr. 20; **Stammtisch der Stadt- und Kreisgruppe Rosenheim**; Info: Wolfgang Günther (080 62/4027), Günther Polz (080 63/7928)

Sa. 14.10. 10–17 Uhr; München, Marienhof; **Infostand** auf dem Aktionstag „Da sein für München“; Info: <https://www.muenchen.de/rathaus/Stadtpolitik/Da-sein-f-r-M-nchen/Aktionstag-2017.html>

Mi. 18.10. 19 Uhr; Geschäftsstelle; **Aktiventreffen**

Mo. 23.10. 19:30 Uhr; Augsburg, Zeughaus, Zeugplatz 4; **PRO BAHN-Treff Schwaben**; M. Neumaier, Projektleiter bei der DB Netz AG „Elektrifizierung und Ausbau der Bahnstrecke (München–)Geltendorf–Lindau“; 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. 25.10. ab 19:30 Uhr; München; Gaststätte „Rechtaler Hof“; **Stammtisch**

Do. 26.10. 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)

Fr. 03.11. 19 Uhr; Geschäftsstelle; **Stadt- und Kreisgruppe München**

Mi. 08.11. 19 Uhr; Geschäftsstelle; **Aktiventreffen**

Sa. 11.11. 11 Uhr; München, Hofbräuhaus am Platzl, Münchner Zimmer; **Vortrag** von Dr. B. Rosenbusch, Bayerische Oberlandbahn und Bayerische Regiobahn; ca. 13 Uhr **Mitgliederversammlung** von PRO BAHN Oberbayern; Info: Siehe Einladung (wird im Oktober an alle Mitglieder in Oberbayern verschickt)

Termine anderer Veranstalter siehe vorherige Seite.
