

PRO BAHN *Post*

 Rundbrief von PRO BAHN Oberbayern

Januar 2018



In mehreren Städten im In- und Ausland wurden zum Fahrplanwechsel im Dezember neue Straßenbahnstrecken eingeweiht. In München geht es dagegen mit dem Trambahnausbau derzeit nur sehr zäh voran. Aber dafür gibt es ja an einigen Haltestellen der Linie 23 – hier die Wendeschleife an der 2009 eröffneten Haltestelle Schwabing Nord – neuerdings kostenloses WLAN. (Bild: A. Barth)

- Kurznachrichten – Seite 2
- Ein neues Jahr: Zeit für Wünsche und Vorsätze – Seite 3
- Neue Trambahnstrecken – leider nicht in München – Seite 4
- Stuttgart 21: Entwicklung und Stand – Seite 5
- Zukunftsvisionen für den Regionalverkehr – Seite 8
- ICE-Premiere für Weilheim – Seite 10

Kurznachrichten

PBP-Abo: Letzte Erinnerung für Leser der Papierversion

Wie jedes Jahr wird auch diesmal die Januarausgabe der PRO BAHN Post noch einmal an alle Leser der Papierversion geschickt, die diese bisher abonniert hatten. Damit sollen die Leser, die noch nicht bezahlt haben, aber die Papierversion gerne weiter beziehen möchten noch ein letztes Mal erinnert werden. Andernfalls erlischt das Abo automatisch. Falls Sie also 2018 die Papierversion bzw. als Nichtmitglied Ihr Papier- und elektronisches Abo weiter beziehen möchten und noch nicht bezahlt haben sollten, so überweisen Sie bitte 14,40 Euro auf unser Konto bei der Sparda-Bank München (IBAN DE83 70090500 0003720730, BIC GENODEF1S04; Konto 37 20 730, BLZ 700 905 00). Bitte geben Sie unbedingt Ihre Adresse an, wenn Sie kein Mitglied sind.

PRO BAHN Oberbayern fordert Sofortmaßnahmen für die S-Bahn München

Die Störung des Stellwerks München-Ost hat PRO BAHN Oberbayern am 12. Dezember zum Anlass genommen, in einer Pressemitteilung zum wiederholten Mal die Politik aufzufordern, sich der Probleme anzunehmen und der DB klarzumachen, dass es sich beim S-Bahn-Netz um eine für den Wirtschaftsraum München kritische Infrastruktur handelt. Zudem müsse auch der Zustand und die Instandhaltung der Infrastruktur durch den politisch verantwortlichen Freistaat Bayern aktiver überwacht werden. PRO BAHN weist in der Pressemitteilung auch auf die Möglichkeit hin, der DB die Infrastruktur zu entziehen (<https://www.pro-bahn.de/oberbayern/presse/20171212.pdf>).

Verkehrsausweitungen bei der MVG zum Fahrplanwechsel

Zum Fahrplanwechsel im Dezember gab es einige Verkehrsausweitungen bei der Münchner Verkehrsgesellschaft (MVG), weitere sind im Laufe des nächsten Jahres geplant. Neue und verlängerte Linien gibt vor allem im Busnetz. Mitte 2018 soll dann die lange geforderte zweite Ost-West-Linie der Tram durch die Innenstadt mit Weiterführung nach Steinhäuser/Berg am Laim kommen (<https://www.mvg.de/ueber/presse-print/pressemeldungen/2017/november/2017-11-29-fahrplan-2018.html>). Trotz dieser Verbesserungen muss PRO BAHN leider feststellen, dass mit diesen Maßnahmen das Verkehrswachstum in München nicht aufgefangen werden kann (<https://www.pro-bahn.de/oberbayern/presse/20171110.pdf>).

BayernWLAN an Tramhaltestellen: Start an der Linie 23

In München kann an Haltestellen der Tramlinie 23 nun kostenlos gesurft werden. Verfügbar ist das BayernWLAN derzeit an sechs Stationen, weitere 60 Tramhaltestellen sollen auf den Linien 16/17, 18/19 und 27/28 folgen.

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

Ein neues Jahr: Zeit für Wünsche und Vorsätze

Ein neues Jahr bietet immer die ausgezeichnete Möglichkeit, sich für die kommenden 12 Monate etwas zu wünschen, was realisiert werden oder in Erfüllung gehen soll. Andererseits werden Vorsätze gemacht, was im neuen Jahr unbedingt umgesetzt oder erreicht werden soll.

PRO BAHN Oberbayern will nun die Wünsche der Fahrgäste und Nutzer des öffentlichen Verkehrs zu Vorsätzen der Verantwortlichen bei Verkehrsunternehmen, Verbänden, Institutionen sowie in der Politik machen: Falls Sie sich beispielsweise schon länger über dreckige Haltestellen, kaputte Beleuchtungen, fehlende oder fehlerhafte Fahrpläne und Fahrgastinformationen oder andere "Kleinigkeiten" ärgern und diese Defizite vielleicht auch immer schon einmal los werden wollten, schreiben Sie uns mit einer kurzen, aber eindeutigen Problembeschreibung (gegebenenfalls ergänzt um ein Foto, das das Problem anschaulich macht).



Fehlende Unterstellmöglichkeiten, unbeleuchtete und nicht vorhandene Fahrpläne oder lange Warteschlangen – in vielen Fällen sind Verbesserungen notwendig. Bilder: A. Frank, E. Lauterbach

PRO BAHN wird die eingehenden Punkte an die Zuständigen weiterleiten und versuchen, auf eine zeitnahe Lösung hinzuwirken. Bitte melden Sie die verbesserungswürdigen Punkte unter Angabe einer Rufnummer für eventuelle Rückfragen an PRO BAHN Oberbayern, Agnes-Bernauer-Platz 8, 80687 München oder per Mail an fahrgastdialog@pro-bahn.de mit dem Stichwort „Vorsätze 2018“.

Andreas Frank

Neue Trambahnstrecken – leider nicht in München

In München geht es mit dem Trambahnausbau aus diversen Gründen – häufig politisch motiviert – nur zäh weiter. Die Planungen zur Westtangente laufen dank des Eingehens auf viele Änderungswünsche zugunsten des Autoverkehrs nun bereits über viele Jahre. Das Projekt ist immer noch nicht in trockenen Tüchern. Ein Jahrzehnt Diskussionen und Planungen für die zweite Stammstrecke haben zu großen Verzögerungen bei der Laimer Umweltverbundröhre geführt, die Voraussetzung für eine durchgehende Westtangente ist. Eine vorgezogene Realisierung des Umbaus in Laim wird von der DB blockiert.

Bei der Nordtangente und dem Ersatz der Busse im Englischen Garten durch eine Trambahntrasse keimte im Laufe des Jahres Hoffnung auf. Der Wille, Fahrverbote für Dieselfahrzeuge in München unbedingt zu verhindern, führte zu einer Initiative von Ministerpräsident Seehofer und in Folge zu einem Kabinettsbeschluss für die Trambahn. Wie es momentan aussieht, wird Seehofer aber als Ministerpräsident abgelöst, bevor baureife Pläne vorliegen. Der designierte Nachfolger Markus Söder hat sich als Finanz- und Heimatminister, und damit als Hausherr des Englischen Gartens, gegen eine Trambahntrasse ausgesprochen. Er hat zwar angekündigt, sich an existierende Beschlüsse zu halten, aber das bleibt erst einmal abzuwarten. Die Wankelmütigkeit der Politik zeigt sich auch daran, dass die Mehrheit für die Tram im Münchner Stadtrat neuerdings als labil bezeichnet wird.

Im Artikel „MVG plant massiven ÖPNV-Ausbau“ auf <http://www.tramreport.de/2017/11/24/angebots-offensive/> liest man viel über interessante und wichtige Pläne zu Taktverdichtungen und neuen Linienführungen. Die einzige Neubaumaßnahme bis 2021 im Tramnetz ist aber eine Gleisverbindung zwischen Arnulf- und Prielmayerstraße am Hauptbahnhof.

In anderen Städten ist man weiter. Dort wurden zum Fahrplanwechsel neue Strecken eröffnet, statt nur Pläne vorzustellen. Die geografisch nächste Stadt mit einer aktuellen Trambahnverlängerung ist Innsbruck. Dort hat man die Linie 3 ein ganzes Stück nach Westen verlängert, wo sie alternierend zwei neue Endpunkte bedient. In Stuttgart gibt es eine Änderung der Linienführung im Norden mit einem Neubauabschnitt für die Linie 12.

Auch in Potsdam fährt die Straßenbahn nun etwas weiter in den Norden. Das Tramnetz ist um gut einen Kilometer gewachsen und erreicht den sogenannten Campus Jungfernsee. Diese Verlängerung ist wegen einiger im Gegenzug gekürzter Busverbindungen nicht unumstritten. Auch auf Drängen von PRO BAHN konnte aber erreicht werden, dass die neue Tramlinie werktags ganztägig alle zehn Minuten verkehrt, und dass nicht alle Buslinien am neuen Endpunkt gekappt wurden.

Ein weiterer Campus wurde in Chemnitz angeschlossen. Hier fahren die Bahnen

nun zum Technologie-Campus der Technischen Universität. Am dortigen Endpunkt soll mit der Stufe 2 des Chemnitzer Modells (Straßenbahnen auf Eisenbahngleisen) später die Verbindung nach Thalheim, Zwönitz und Aue anschließen. In diesem Zusammenhang drohte zunächst eine Stilllegung des Abschnitts Thalheim–Aue, die aber dank einiger Proteste inzwischen abgewendet wurde.

Neben Innsbruck gibt es auch anderswo im grenznahen Ausland wichtige Schritte hin zu modernem Verkehr. Luxemburg als kleinste, aber vielleicht nicht unwichtigste der zu nennenden Städte machte den größten Schritt: die Luxtram ging in Betrieb. Zusammen mit dem neuen Bahnhof Kirchberg-Pfaffenthal und der zugehörigen Standseilbahn wird ein Teil des Luxemburger Verkehrs völlig umgekrempelt. Ganz neue Verkehrsbeziehungen erwartet sich Zürich von den Trambahngleisen auf der Hardbrücke. Dort entstand auch eine weitere Verknüpfung zwischen Tram- und S-Bahn-Netz. Der Bahnhof im französischen St. Louis wird seit dem Wochenende von der Basler Tramlinie 3 angefahren. Damit erhält Basel seine zweite internationale Tramverbindung.

Man sieht, die Trambahn ist in vielen Städten das Verkehrsmittel der Wahl. Das stand eigentlich auch in großen Teilen der Münchner Bevölkerung nie in Frage. Verzögerungen und Blockaden verdanken wir überwiegend politischen Einflüssen oder dem Nachgeben der Politik gegenüber einer Kfz-fixierten Minderheit. Bleibt zu hoffen, dass die aktuelle Klima- und Abgasdiskussion auch in einigen Politikerköpfen zu einem Umdenken führt. München braucht mehr Trambahnstrecken. Und damit es nicht immer wieder zu den bekannten Hängepartien kommt, die mit Recht zu Unmut bei den Münchnern führen, muss das Budget und die Planungskapazität so aufgestockt werden, dass die Projekte und Planungen zügig umgesetzt werden. Die Ungeduld mit einer sehr auf den Autoverkehr ausgerichteten Politik wächst immer schneller.

Verweise zu den genannten Trambahnprojekten findet man in Meldungen vom 8. und 9. Dezember auf <https://www.pro-bahn.de/aktuell/>. Presseberichte zu den Neueröffnungen sind mit Datum zwischen dem 8. und 11. Dezember auf twitter.com/bahnoev verlinkt.

Edmund Lauterbach

Stuttgart 21 – Entwicklung und Stand

Zu den Kosten des Bahnhofprojekts Stuttgart 21 (S21) sind derzeit in den Medien zwei Zahlen im Gespräch: Die DB gibt zusammen mit einem neuen Fertigstellungstermin 2022 einen Kostenrahmen von 7,8 Mrd. Euro an. Der Zuwachs von 1 Mrd. gegenüber 2015 wird damit begründet, dass noch nicht alle Gewerke ausgeschrieben sind; die jüngsten Steigerungen der Baupreise würden daher zu erheblichen Kostenerhöhungen gegenüber der letzten offiziellen Schätzung

führen. Kritiker des Projekts fühlen sich dadurch bestärkt. Ihrer Ansicht nach werden die endgültigen Kosten in der Gegend von 10 Mrd. Euro liegen.

Die ebenfalls im Bau befindliche (und weniger umstrittene) Neubaustrecke Wendlingen–Ulm wurde von Befürwortern von Stuttgart 21 wiederholt als Vorteil für diesen Tiefbahnhof herausgestrichen, obwohl sie von der DB bereits in den neunziger Jahren als eigenständiges Projekt geplant worden war.

Hier ein Blick auf die Entwicklung des Projektes S21 und der Kostenschätzungen dazu:

Erste Ideen

1988 schlägt der Verkehrsplaner Professor Heimerl in einer Denkschrift einen viergleisigen Durchgangsbahnhof unter dem Stuttgarter Kopfbahnhof einschließlich einer Neubaustrecke nach Ulm vor. 1990 schlagen drei andere Planer einen unterirdischen Bahnhof mit sechs bis acht Gleisen vor und eine Streckenführung Richtung Ulm entlang der Autobahn. Hervorgehoben wird erstmals die städtebauliche Nutzung der frei werdenden Flächen.

Das Konzept K (Kombinations-Trasse) mit viergleisigem Fernbahnhof quer unter dem Kopfbahnhof entsteht 1991. Es beinhaltet einen Tunnel bis Plochingen mit anschließender Neubaustrecke nach Ulm. Die Kosten werden auf 5 Mrd. DM geschätzt, ohne Fernbahnhof 3.9 Mrd. Die Anbindung des Flughafens kommt 1992 erstmals ins Gespräch. 1993 beschließt die DB den Erhalt des Kopfbahnhofs sowie zusätzliche Gleise bis Esslingen, ab da dann eine Neubaustrecke bis Denkendorf.

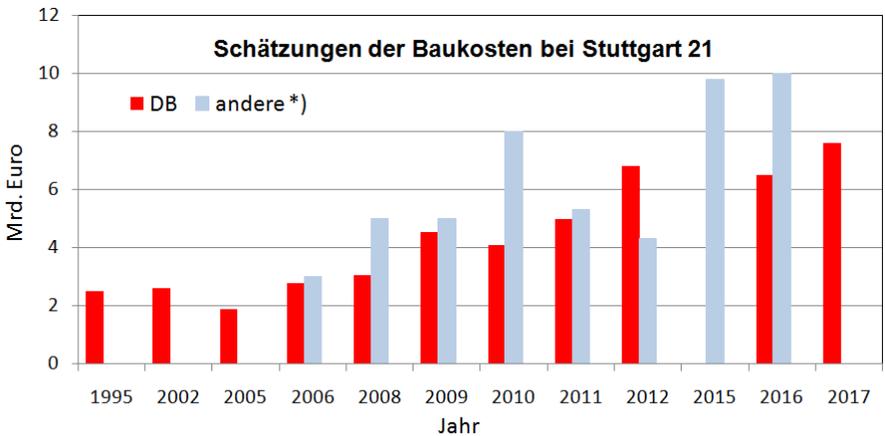
S21-Konzept

Am 18.04.1994 wird das S21-Konzept von Dürr, Teufel, Rommel, Wissmann vorgestellt. Man rechnet mit sechs Jahren Planungs- und acht Jahren Bauzeit sowie Kosten von 4,8 Mrd. DM, die durch Grundstücksverkäufe, Mehreinnahmen aus Fahrgeldern, verbesserte Betriebsabläufe und GVFG-Mittel finanziert werden sollten. Acht Gleise werden bei Durchbindung der Regionalzüge für mehr als ausreichend angesehen. Das Raumordnungsverfahren mit Abwägung von sechs Varianten wird 1997 abgeschlossen.

Auf und Ab

1998 stoppt Bahnchef Ludewig das Projekt, da zu groß und zu teuer. 1999 bieten das Land, die Stadt, der Flughafen und der Regionalverband 1,3 Mrd. DM Zuschuss, wenn das Projekt doch realisiert wird. Die Stadt droht der DB sogar mit Klage. Der Zeitplan sieht den Baubeginn 2001 und die Inbetriebnahme 2008 vor. Im Jahr 2000 befürwortet der damalige Bahnchef Mehdorn die Planung für S21; der Bund fordert, dass bei Realisierung von S21 die Neubaustrecke gleichzeitig gebaut wird. Der DB-Aufsichtsrat beschließt schließlich 2001 das Projekt. Der Baubeginn wird für 2005, die Inbetriebnahme für 2013 erwartet.

Die Planfeststellungsbehörde sieht jedoch 2005 in der Beibehaltung des Kopfbahnhofs die bessere Lösung im Vergleich zu S21 aufgrund der hohen Kosten, der Umweltbeeinträchtigung und des teilweisen Verfehlens der Planungsziele. 2006 stellt die Mehrheit im Landtag einen Entschließungsantrag pro S21. Die Bauarbeiten beginnen endgültig im Jahr 2010. In diesem Jahr beginnt die Schlichtung unter Heiner Geißler. Bahnchef Grube und Kefer kämpfen dabei vehement für den „unverzichtbaren“ unterirdischen Bahnhof. Geißler spricht sich schließlich für S21 aus, fordert aber Nachbesserungen (S21Plus), u.a. den Erhalt der Gäubahn sowie zusätzliche Infrastrukturmaßnahmen im Bahnhof. Das Schweizer Planungsbüro SMA bescheinigt dem neuen Bahnhof 30% mehr Kapazität als dem Kopfbahnhof. Die S21-Gegner legen bei der Schlichtung einen Alternativ-Vorschlag mit modernisiertem Kopfbahnhof ohne Tiefbahnhof vor (K21). Die DB bemängelt die Qualität dieser Planungen; dabei hätte sie die Alternativen selbst untersuchen müssen.



Vor 2002 DM-Beträge in Euro umgerechnet.

*) UBA, Bundesrechnungshof, Vieregge & Rößler usw.

Baukostenentwicklung von Stuttgart 21 seit 1995. Graphik: G. Polz

2011 schlagen Geißler und SMA-Chef Stohler eine Version mit unterirdischem 4-gleisigem Durchgangsbahnhof in Bad Cannstatt und verkleinertem Kopfbahnhof vor. Die Kosten sollen 2.5 bis 3 Mrd. Euro betragen. Laut Stohler soll diese Version um den Faktor 3 leistungsfähiger sein als S21. Auch die Landesregierung beurteilt diese Lösung als besser.

Volksabstimmung und seitheriger Verlauf

Die Volksabstimmung am 27.11.2011 endet mit 58,9% Ablehnung für einen Ausstieg des Landes aus dem Projekt. Der Stresstest des Fahrplans durch SMA bescheinigt S21 eine „gute“ Betriebsqualität. 2012 verschiebt die DB die Inbetriebnahme auf 2020. Die Kosten werden mit 4.33 Mrd. Euro angegeben. Im Verkehrsausschuss des Bundestags findet 2015 eine Anhörung zur umstrittenen

Neigung der Gleise und der Bahnsteige statt – ohne Ergebnis. Bahnchef Grube erklärt bei 6 Mrd. Kostenstand, dass er das Vorhaben gestoppt hätte, wenn er von Anfang um die wahren Kosten gewusst hätte.

Aus dem gesamten Ablauf erschließt sich, dass insgesamt das Land und die Stadt Stuttgart das Projekt konsequenter betrieben haben als die DB. Jetzt weigern sich beide, einen entsprechenden Anteil an den seit dem Volksentscheid eingetretenen (und wohl auch an zukünftigen) Kostensteigerungen zu übernehmen.

Entwicklung der Kosten

2017 werden Kosten von 7.6 Mrd. Euro und die Inbetriebnahme im Jahr 2024 angegeben. Unklar ist, warum sich die Verantwortlichen der DB und des DB-Aufsichtsrates immer wieder so fest auf die jeweilige Kostenschätzung gestützt haben. Zu Grubes Einschätzung, dass das Projekt bei 6 Mrd. Euro Kosten bereits unwirtschaftlich wäre, erklärte der DB- Aufsichtsrat, dass der Ausstieg noch teurer (ca. 3 Mrd.) käme als der Weiterbau. Weil damit die Konzern-Bilanz der DB in diesem Jahr in die roten Zahlen geraten würde, würde man weiterbauen. Derzeit werden die Ausstiegskosten unbewiesen auf 7 Mrd. Euro beziffert, so dass angesichts der bereits verbauten Mittel ein Abbruch des Projekts vermutlich teurer käme als die Fertigstellung.

Warum die Kostenschätzungen bei öffentlichen Bauten in Deutschland so unzuverlässig sind, wäre durchaus eine Untersuchung wert. Im Nachhinein lässt sich dabei nie auseinanderhalten, welche Kosten durch neu aufgetretene geologische oder Umweltprobleme, Preissteigerungen, Kapitalkosten oder durch unvollständige Planung verursacht wurden. In der Schweiz werden die Gesamtkosten auf den Fertigstellungstermin hin extrapoliert; die Trefferquote ist hierbei relativ hoch.

Quellen:

https://de.wikipedia.org/wiki/Geschichte_von_Stuttgart_21

<https://www.swr.de/-/id=1622/did=11787024/nid=1622/im3vz1/index.html>

Günther Polz

Der Ideenzug – Zukunftsvisionen für den Regionalverkehr

Zusammen mit der Bayerischen Eisenbahngesellschaft (BEG) hat die Südostbayernbahn am 7. November in Nürnberg den Ideenzug vorgestellt – ein 1:1-Modell eines Doppelstockwagens, in dem neuartige Produkt- und Servicekonzepte für den Regionalverkehr realisiert wurden.

Die Südostbayernbahn hat gemeinsam mit Kunden Ideen für eine neue Innen-

raumgestaltung entwickelt und diese in ein Zugmodell eingebaut. Das Spektrum reicht dabei von Sport- und Premiumkabinen zum Arbeiten bis hin zu Public-Viewing-Bereichen und Entspannungs-Abteilen. Neben einem großen Angebot an modernen Sitzmöglichkeiten wie Drehsessel, Sitzbänke und Klappsitze sind die digitale Kundeninformation und Unterhaltung wichtige Aspekte. Für Jugendliche gibt es Spielekonsolen und für Kinder ein Spielparadies. Auch für die Böden und die Innenraumbeleuchtung kreierten die Design-Experten neue Konzepte.



Der Ideenzug. Bild: Andreas Frank

Mit dem Ideenzug möchte DB Regio den Bestellern der Verkehre in den Bundesländern Inspirationen für künftige Ausschreibungen geben. Dazu Dr. Johann Niggel, Sprecher der Geschäftsführung der BEG: „Das Mobilitätsverhalten der Pendler in Deutschland verändert sich rasant. Fahrgäste erwarten Komfort und Individualität und wollen ihre Zeit sinnvoll nutzen. Heute bietet der Zug viele Vorteile, wenn aber erst einmal autonom fahrende Autos Realität sind, muss die Schiene mit neuen Vorteilen überzeugen. Fahrzeuge müssen massenverkehrstauglich und hoch zuverlässig sein, zugleich aber auch komfortabel und individuell. Ich begrüße es daher, dass sich DB Regio dieser Herausforderung stellt und den Ideenzug entwickelt.“

Dr. Jörg Sandvoß, Vorstandsvorsitzender DB Regio: „Mit intensiven Nutzertests ermitteln wir in einem weiteren Schritt die erfolgversprechendsten Ideen und arbeiten anschließend gemeinsam mit Aufgabenträgern und unseren Industrie- und Technologiepartnern an deren Realisierung.“ Dabei wird auch der Kundenbeirat der Südostbayernbahn Gelegenheit erhalten, alle Komponenten des neuen Ideenzugs auf Herz und Nieren zu testen und zu bewerten.

Bei der Entwicklung der neuen Konzepte geht es nicht darum, einen Zug mit allen kreativen Ideen auf einmal umzusetzen, sondern einzelne Ansätze je nach jeweiligem Bedarf bei neuen Zügen zu berücksichtigen. Spannend dürfte da-

bei vor allem werden, wieviel Innovation sich die Aufgabenträger in Anbetracht knapp bemessener Regionalisierungsmittel werden leisten können.

Ausführliche Informationen zum Ideenzug finden Sie unter http://www.suedostbayernbahn.de/so_bayern/view/aktuell/news/ideenzug.shtml

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

ICE-Premiere für Weilheim

Weilheims zweiter Bürgermeister Horst Martin, Standortförderer Stefan Frenzl und die PRO BAHN-Kreisgruppe Weilheim-Schongau haben am Samstag, den 16.12.2017 kurz vor 13 Uhr den ersten ICE-Zug in Weilheim begrüßt. Nach dem Anstoßen mit Weilheimer Stadtsekt stieg die Gruppe ein, um das neue Fahrgefühl bis zum nächsten Stopp in Murnau zu testen. Bis zur Rückfahrt lud der Murnauer Christkindlmarkt zum Verweilen und Bummeln ein.

Auch wenn die vier samstäglichen ICE-Halte für die Weilheimer Bahnfahrer eher von symbolischer Bedeutung sind: Die (Wieder-)Aufnahme Weilheims in das deutsche Fernverkehrsnetz bedeutet für Stefan Frenzl auch eine Aufwertung für die Stadt. Die Entwicklung geht auch nach Ansicht von PRO BAHN in die richtige Richtung: „Der Halbstundentakt und der barrierefreie Zugang waren echte Fortschritte und mit dem neuen Busbahnhof und dem Bahnhof Weilheim-Süd wird die Stadt weitere Akzente für eine moderne Verkehrspolitik setzen“, so der Sprecher der PRO-BAHN-Kreisgruppe Weilheim-Schongau, Norbert Moy. Bürgermeister Horst Martin wies aber auch auf die Notwendigkeit des zweigleisigen Ausbaus der Werdenfelstrecke hin – hier steht aber derzeit die Politik bei Bund und Land auf der Bremse.

Mit den beiden ICE-Zugpaaren erhält Weilheim umsteigefreie Verbindungen unter anderem nach Frankfurt, Köln, Düsseldorf, Dortmund, Erfurt, Leipzig, Berlin und Hamburg. Zielgruppe sind vor allem Urlaubsreisende aus dem Norden mit Zielen im Werdenfels und Pfaffenwinkel.

Norbert Moy

PRO BAHN Post-Archiv

Das Archiv der PRO BAHN-Post umfasst die Ausgaben der letzten dreizehn Jahre. Unter http://www.pro-bahn.de/bayern/pbp_archiv.htm findet man die Titel der Beiträge mit Links zu den PDF-Files der PRO BAHN Post-Hefte, in denen der jeweilige Artikel erschienen ist.

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.

- Mi. 03.01. 18:30 Uhr (Termin noch nicht bestätigt!); Bad Reichenhall, „Avalon-Hotel“, Restaurant „Masala“, Bahnhofsplatz 14; **Monatstreffen** des Verkehrsforums Berchtesgadener Land; (offenes Treffen für alle, die sich informieren oder Probleme und Erfahrungen einbringen wollen); Info: <http://www.verkehrsforum-bgl.de/aktuell.html> und lokale Presse.
- Sa. 06.01., Tegernsee (10:15 und 15:15 Uhr), Gmund, Schaftlach, Holzkirchen (11:50 und 16:50 Uhr); **Dampfbahnfahrten** (Fahrkarten ohne Anmeldung im Zug erhältlich); Info: <http://www.localbahnverein.de/> unter „Termine“ und Tel. 089/4481288.
- Di. 09.01. 18:30 Uhr; München, TU München, Vorhoelzer Forum, 5. Stock, Arcisstr. 21; **Vortrag** in der Reihe „Der öffentliche Verkehr – Katalysator für die Stadtentwicklung“: M. Guldemann, Sihlcity Center, Zürich: „Einzelhandel im Wandel“ Veranstalter: Münchner Verkehrsgesellschaft u. Lehrstuhl für Raumentwicklung, TU München; Info: <http://www.re.ar.tum.de/vortragsreihe-verkehr/>.
- Di. 16.01. 18:30 Uhr; München, TU München, Vorhoelzer Forum, 5. Stock, Arcisstr. 21; **Vortrag** in der Reihe „Der öffentliche Verkehr – Katalysator für die Stadtentwicklung“: M. Ossberger, Wiener Linien: „Stadt braucht Raum“ Info und Veranstalter siehe Termin am 09.01.
- Mi. 07.02. 18:30 Uhr (Termin noch nicht bestätigt); Bad Reichenhall, „Avalon-Hotel“, Restaurant „Masala“, Bahnhofsplatz 14; **Monatstreffen** des Verkehrsforums Berchtesgadener Land; Info: Siehe Termin am 03.01.

- **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 i.d.R. 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 im „Rechthaler Hof“, Arnulfstraße 10, München (gegenüber Nordausgang Hbf).

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

Mi. 03.01. 19 Uhr; Geschäftsstelle; **Aktiventreffen**

Do. 11.01. 19 Uhr; Rosenheim; „Mail-Keller“, Schmettererstr. 20; **Stammtisch der Stadt- und Kreisgruppe Rosenheim**; Info: Wolfgang Günther (080 62/4027), Günther Polz (080 63/7928)

Fr. 12.01. 19 Uhr; Geschäftsstelle; **Stadt- und Kreisgruppe München**

Sa. 13.01. Sa. 20.01. und Sa. 27.01., 12 Uhr; Wasserburg, „Café Central“, Herrengasse 5–7; **Stammtisch** der PRO BAHN Ortsgruppe Wasserburg; Info: R. Kurzmeier (rainer@blumen-kurzmeier.de), B. Meerstein (bernd@meerstein.de)

Mi. 17.01. 19 Uhr; Geschäftsstelle; **Aktiventreffen**

Do. 25.01. 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)

Mo. 29.01. 19:30 Uhr; Augsburg, Zeughaus, Zeugplatz 4; **PRO BAHN-Treff Schwaben**; B. Christ, Bahnhofsmanager, DB Station&Service „Neue Informationsdisplays am Hauptbahnhof Augsburg“; 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. 31.01. ab 19:30 Uhr; München; Gaststätte „Rechthaler Hof“; **Stammtisch**

Fr. 02.02. 19 Uhr; Geschäftsstelle; **Stadt- und Kreisgruppe München**

Mi. 07.02. 19 Uhr; Geschäftsstelle; **Aktiventreffen**

- Im Januar findet das Treffen der Stadt- und Kreisgruppe München eine Woche später als üblich statt.

Termine anderer Veranstalter siehe vorherige Seite.

**Das PRO BAHN-Post-Team wünscht allen Lesern
ein gutes Neues Jahr!**