

PRO BAHN *Post*

Rundbrief von PRO BAHN Oberbayern

April 2018



Leider kein Aprilscherz: Der Winter reichte bis weit in den März hinein. Schnee und Kälte machten die zahlreichen S-Bahn-Störungen für die wartenden Fahrgäste noch unerträglicher. (Bild: E. Lauterbach)

- Kurznachrichten – Seite 2
- Gestörte Mobilität trotz verbesserter S-Bahn-App – Seite 3
- Stadtrat lehnt Bahnhalt Weilheim-Süd ab – Seite 5
- Experiment der MVG: Fahren ohne Plan – Seite 5
- Reaktivierung des Industriegleises Neuburg – Seite 7
- PRO BAHN Bundesverbandstag 2018 – Seite 8

Kurznachrichten

PRO BAHN Stellungnahme zum Münchner Luftreinhalteplan

Bis zum 5. März konnte zur Fortschreibung des Luftreinhalteplans für München Stellung genommen werden (<https://www.regierung.oberbayern.bayern.de/aufgaben/umwelt/allgemein/luftreinhalte/12744/index.php>). PRO BAHN hat eine Stellungnahme abgegeben, in der der konsequente Ausbau des Öffentlichen Nahverkehrs gefordert wird (https://www.pro-bahn.de/muenchen/20180305_luftreinhaltung.pdf). Der Stellenwert des ÖPNV wird zwar auch von Politikern oft betont, dass der Ausbau aber nicht irgendwann erfolgen sollte, sondern jetzt dringend und notwendig ist, bleibt bei konkreten politischen Entscheidungen aber weitgehend unberücksichtigt. PRO BAHN verweist in der Stellungnahme auf die für München vorliegenden Ausbauvorschläge, hebt aber auch das Problem der Einpendler und die Defizite im Umland hervor.

Trambahn-Westtangente München

In einer gemeinsamen Sitzung mehrerer Ausschüsse hat der Münchner Stadtrat am 7. März den Trassierungsbeschluss für die Trambahn-Westtangente gefasst. Formal muss die Vollversammlung des Stadtrats den Beschluss noch bestätigen. Die Trambahn-Westtangente wurde 1991 im Zuge der „Integrierten ÖPNV-Planung“ vom Stadtrat einstimmig beschlossen, sie steht seit 2003 im Nahverkehrsplan. Nach jahrelangem Nichtstun wurden 2009 die Planungen wieder aufgenommen. Der Kampf politischer Akteure insbesondere gegen mutmaßliche Beschränkungen des Autoverkehrs führte zu weiterem jahrelangen Hickhack. Baubeginn soll nun 2024 sein, Inbetriebnahme frühestens 2027 (<https://www.mvg.de/ueber/presse-print/pressemeldungen/2018/maerz/2018-03-07-trassierungsbeschluss-westtangente.html>).

Ausschreibung S-Bahn München ab 2020

Die Bayerische Eisenbahngesellschaft (BEG) hat „vor dem Hintergrund der Rechtsprechung des OLG München“ die Ausschreibung der S-Bahn-Verkehrsleistungen ab 2020 („1. Münchner S-Bahn-Vertrag“) am 23.2.2018 revidiert. Die Vergabeunterlagen sind jetzt „unentgeltlich, uneingeschränkt, vollständig und direkt“ abrufbar (https://www.staatsanzeiger-eservices.de/aJs/EuBekVuUr1?z_param=116592). Die Abgabe von Teilnahmeanträgen war bis zum 23.3.2018 möglich.

EPF Conference 2018 in Aachen

Die Konferenz Europäischer Fahrgastverbände (EPF) findet vom 8. bis zum 10. Juni in Aachen statt. Weiter Informationen gibt es unter <https://www.epfconference.eu/>.

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

Gestörte Mobilität trotz verbesserter S-Bahn-App

Zum Monatswechsel Februar/März zeigte uns die Münchner S-Bahn wieder einmal, wie man Schlagzeilen produziert. Am Montag führten zunächst eine Oberleitungsstörung und defekte Züge zu stundenlangem Stillstand nicht nur im S-Bahn-Netz. Die Situation näherte sich der Besserung, als gegen 18 Uhr ein Zug am Rosenheimer Platz die Stammstrecke blockierte. Die Störung hatte Auswirkungen bis in die Nacht hinein. Am Dienstag war vormittags eine Weiche im Bereich Ostbahnhof gestört; dazu kamen Stellwerksstörungen in Berg am Laim und am Flughafen. Am Mittwochmorgen folgte wieder eine Weichenstörung am Ostbahnhof; am Donnerstag gab es dort in der Früh dann eine Signalstörung.

An allen genannten Tagen lagen die Außentemperaturen im zweistelligen Minusbereich. Tausende Fahrgäste froren auf den zugigen Bahnsteigen der S-Bahn-Außenäste. Auch wenn man bei wirklicher Krankheit zu Hause bleiben sollte, sind solch unfreiwillig verlängerte Wartezeiten in der Kälte schon bei leicht getriebter Gesundheit eine ziemliche Belastung. Unter den Frierenden gab es natürlich auch S-Bahn-fahrende Journalisten, die weitaus bessere Möglichkeiten als andere Reisende haben, ihren Ärger und den ihrer Mitleidenden in die Öffentlichkeit zu tragen. Davon wurde dann auch sehr rege Gebrauch gemacht.

Es nützte nichts, dass die S-Bahn ausgerechnet am Mittwochvormittag eine Pressekonzferenz veranstaltete und Maßnahmen für mehr Pünktlichkeit und Zuverlässigkeit sowie ein Update der App „München Navigator“ als Spitzenprodukt der Fahrgastinformation vorstellte. Motto der Veranstaltung war „Zukunft S-Bahn München – besser werden für die Mobilität von Morgen“. Die Mobilität von heute war währenddessen leider ziemlich gestört. Die Tatsache, dass „besser werden“ in der Vergangenheit wohl nicht besonders gut funktioniert hat, macht Aussagen zur Zukunft der S-Bahn recht fragwürdig. Und über die Information im S-Bahn-Bereich haben sich die Fahrgäste längst eine eigene Meinung gebildet, die von der Sichtweise der DB stark abweicht, was sich dann auch in den Kommentaren der Medien zeigte.

Bereits am Dienstag hatte PRO BAHN Oberbayern eine Pressemitteilung veröffentlicht, in der unter anderem eine angemessene Entschädigung für Pendler gefordert wurde. Es wurde darauf hingewiesen, dass die DB immer wieder Pünktlichkeitsquoten für die S-Bahn nennt, die auf verfälschenden Erhebungsmethoden beruhen, und weit entfernt vom Erleben der S-Bahn-Pendler sind. Die Hauptursache für die Labilität des S-Bahn-Betriebs sieht PRO BAHN im jahrzehntelangen Versagen von Deutscher Bahn und der Verkehrspolitik von Bund und Freistaat bei der Ertüchtigung der Infrastruktur. Immer wieder wurden Vorschläge für Verbesserungen gemacht, so auch zuletzt in einer Pressemitteilung Anfang Februar; immer wieder wurden diese Vorschläge ignoriert.

Zur Wochenmitte stellte dann auch die Bayerische Eisenbahngesellschaft (BEG)

fest, dass „Infrastrukturmaßnahmen für das gesamte Münchner S-Bahn-Netz dringend notwendig“ sind – eine Erkenntnis, die leider viel zu spät kommt. Während PRO BAHN immer wieder auf die Defizite und ihre Folgen hingewiesen hat, tat man in der Vergangenheit von offizieller Seite so, als sei einzig die zweite Stammstrecke Voraussetzung für die Beseitigung aller Schwachstellen.

Die Woche ab dem 26. Februar hat wieder einmal gezeigt, wie es sich rächt, dass die Verantwortlichen bei DB, BEG und in der Politik seit mehr als zehn Jahren Verbesserungen auf den Außenstrecken immer wieder zurückgestellt haben. Man bestritt die Notwendigkeit und verklärte die zweite Stammstrecke nach dem Prinzip Hoffnung zum Allheilmittel. Anstatt die S-Bahn so zu ertüchtigen, dass sie mit Störungen besser zurechtkommt, wurden die Probleme wegargumentiert oder schlicht versucht, sie auszusitzen.

Die Pressemitteilung der BEG wurde in den Medien dann als „Rüffel von oben“ beschrieben. Es stellt sich aber die Frage, ob so ein Rüffel nicht nur davon ablenken soll, dass man „oben“ selber eine gehörige Portion Schuld an den Ursachen für das Geschehen trägt. Weitere Schlagzeilen im Laufe der Woche lauteten: „Chaostag bei der S-Bahn“, „Münchner Schand-Bahn“, „Ein Bild des Jammers“, „x-te Störung in vier Tagen“, „S-Bahn-Irrsinn“ oder „Münchner S-Bahn ist ein Desaster“. Am Ende der Woche wurden wir dann durch die Medien über einen Entschuldigungsversuch der DB informiert: ein Bahnsprecher sagte „es war eine harte Woche“ und „es tut uns wirklich leid für die Unannehmlichkeiten“. Zusammen mit einem Radiosender ließ die DB an einen kleinen Prozentsatz der Fahrgäste Gutscheine für eine Freizeiteinrichtung verteilen, was die Schlagzeilen nicht unbedingt bahnfreundlicher machte.

Während in München die S-Bahn zwar nicht ihrer Aufgabe aber ihrem Ruf gerecht wurde und gleichzeitig eine App beworben wurde, die die S-Bahn zukunftsicher machen soll, stellte die DB in Berlin eine Klimastudie vor und versprach, sich besser auf extreme Wetterlagen einzustellen. Unter anderem wurde widerstandsfähigere Technik angekündigt. Bei der Münchner S-Bahn sind, solange nicht deutlich mehr passiert als bisher, stattdessen weiterhin widerstandsfähige Fahrgäste gefragt.

Wegen der Kette von S-Bahn-Störungen musste Verkehrsminister Herrmann Mitte März im Wirtschaftsausschuss des Landtags Rede und Antwort stehen. Dazu veröffentlichte er eine Pressemitteilung, in der vom „Schulterschluss mit der Deutschen Bahn“ die Rede ist, und die Bahnprojekte aufzählt, die in Bau, Planung oder Planungsvorbereitung sind. Der Bayerische Rundfunk berichtet, dass Herrmann bezogen auf ältere Ideen zum Bahnausbau im Raum München im Ausschuss von „Wunschträumen“ geredet hat, die „völlig unrealistisch“ wären. Die Meinung von PRO BAHN dazu ist klar: Unrealistisch ist, die zweite Stammstrecke als großen Problemlöser zu betrachten. Mit etwas anderen Prioritäten wären wir heute ein gutes Stück weiter. Am Versagen sind auch Politiker und

ÖV-Manager schuld, die heute noch im Amt sind. Die Politik vermeidet aber, Fehler der Vergangenheit als solche zu benennen und macht lieber weiter wie gehabt.

Edmund Lauterbach

Stadtrat lehnt Bahnhof Weilheim-Süd ab

Nun hat sich der Weilheimer Stadtrat doch anders entschieden: Mit 18 zu 12 Stimmen hat er das Angebot der Stationsoffensive Bayern endgültig abgelehnt, einen Haltepunkt an der Pfaffenwinkelbahn im Weilheimer Stadtgebiet zu errichten (https://www.pro-bahn.de/weilheim/aktuell_one_weilheim.php?sel_id=109&sel_jahr=2018&sel_db=28). Ausschlaggebend war, dass vor allem die Fraktion „Bürger für Weilheim“ geschlossen gegen den Halt stimmte. In den Veröffentlichungen war zu lesen, dass die Stadt für die Unterführung unter der Garmischer Strecke 1,5 Millionen Euro bezahlen müsste, während die Angaben der DB hierzu aber Kosten von 1,1 Millionen nannte. Keine Rede war mehr von der Bezuschussung durch das GVFG, die bis zu 60% der Kosten hätte abdecken können.

Für die weitere Entwicklung der Pfaffenwinkelbahn ist dies nun ein weiterer, herber Rückschlag. PRO BAHN Weilheim hat nun die Stadträte für den 5. April 2018 zu einer Gesprächsrunde eingeladen, um die Strategien und Beweggründe der Fraktion näher in Erfahrung zu bringen. Erstaunlich ist auch, dass sich die Stadt um die Ausrichtung einer Landesgartenschau bewerben will, deren Schwerpunkt ausgerechnet im Umfeld des abgelehnten Bahnhofs liegen soll. Wieso nun gerade diese Veranstaltung nicht zu den befürchteten Parkplatzproblemen führen soll, bleibt für den Beobachter unergründlich. Das eingesparte Geld will die Stadt nun für Stadtbusse und Radwege ausgeben.

Norbert Moy

Verkehrspolitisches Experiment der MVG

Fahren ohne Plan

Fast täglicher Ärger mit der S-Bahn; und auch bei der U-Bahn führen Mangel an Fahrzeugen und Personal immer wieder zu Totalausfällen von Kursen und Problemen. Wie PRO BAHN ermittelt hat, liegt die U-Bahn in ihrer Unzuverlässigkeit nur noch ungefähr 15 Jahre hinter dem S-Bahn-System zurück. Bus und Tram zuckeln im Straßenverkehr mit und sind deshalb sowieso nur selten pünktlich unterwegs.

Öffentliche Mahnungen durch Politik und Fahrgastverbände haben bisher nichts

bewirkt. Jetzt will zumindest die Münchner Verkehrsgesellschaft (MVG) in einem Pilotprojekt vorpreschen und kündigt gemeinsam mit der S-Bahn-GmbH kurzfristig eine innovative Maßnahme an.

Grundlage der Maßnahme ist die folgende Untersuchung: TTT (Time Table Test), ein international bewährtes Forschungsinstitut hat mit mathematischen Modellen die Folgen der gewohnheitsmäßigen Verspätungen für das Verhalten und die Lebensbedingungen von Fahrgästen eingehend untersucht. Die dabei angewandten Algorithmen haben ergeben, dass die zusätzlichen Wartezeiten in einem Netz mit dem Grad statistischer Abweichungen vom Fahrplanablauf, wie sie gegenwärtig durchschnittlich jeden Tag in München auftreten, für Reisende mit und ohne Kenntnis des Fahrplans einigermaßen gleich sind. Das heißt: Schon jetzt geht der fahrplankundige Fahrgast, der einen Termin einhalten muss, vorsichtshalber zur Abfahrt des vorausgehenden Kurses, also um einen ganzen Takt früher. Während der unkundige Fahrgast zum Beispiel bei einem Zehn-Minuten-Takt im ungünstigsten Fall neunneinhalb Minuten früher die Haltestelle aufsucht, als er nach zu erwartender Fahrzeit eigentlich müsste. Das heißt, in beiden Fällen ist die Verzögerung nahezu gleich lang, im Fall der Unkenntnis des Fahrplans sogar etwas geringer. Der vorsichtshalber vom Kunden eingebaute Puffer wirkt sich dann zwar bei unerwartet pünktlichem Verkehr erst am Ziel aus, zum Beispiel am Arbeitsplatz oder im Wartezimmer des Arztes, aber er verrechnet sich insgesamt mit dem Aufwand an Lebenszeit in gleicher Höhe. Bei Gleitzeit erwirtschaftet sich für den Arbeitnehmer dann sogar ein Gewinn an Arbeitszeit zum Feierabend. Der Zustand der Ungewissheit bietet demnach teilweise sogar leichte Vorteile.

Deshalb haben nun MVG und S-Bahn einen groß angelegten Feldversuch beschlossen, vorläufig auf ein Jahr befristet: Sie fahren ganz ohne Plan. Das bedeutet: Nur die erste und die letzte Fahrt werden garantiert, im übrigen läuft alles, wie es eben läuft. Je nach Tageszeit werden, so weit nach den vorhandenen Kapazitäten möglich, so viele Kurse auf jeder Linie besetzt, wie sie beim bisherigen Fahrplanablauf gebraucht wurden, aber gefahren wird, wie es sich ergibt. An den Endhaltestellen halten die Fahrzeuge die Wartezeit ein, die gerade gebraucht wird, um einen gleichmäßigen Abstand zu wahren, also abhängig vom gerade bestehenden Umlauf; im übrigen verkehrt jedes Fahrzeug so, wie es auf der Strecke durchkommt. Das bedeutet auch, Verzögerungen durch selektives Türgedrängel, Kinderwagen, blockierte Türen und andere äußere Einflüsse wie normal starkes Fahrgastaufkommen sind keine „Störungen“ mehr, der Ablauf läßt sich gemüthlicher gestalten. Ebenso kann bei flüssigem Verkehr und in Tagesrandlagen ein Bus nicht mehr „zu früh“ von seiner Haltestelle abfahren.

Zwar gehen damit wichtige Anschlüsse verloren. Dabei sei der Frust aber geringer, so Prof. Leith Delay-Tarde, ein Psychologe von TTT, wenn der Reisende von vornherein gar nicht erst auf eine günstige Umsteige Verbindung fixiert ist. Der

Enttäuschungsfaktor würde bei gänzlich fahrplanfreiem Verkehr kleiner. Dagegen gebe es eine Art Glücksspieleffekt, das heißt, ein Erfolgserlebnis, wenn sich einmal doch zügige Verbindungen ergeben. Dies womöglich an einem Knoten, der Verknüpfungen gar nicht vorsieht – also ein zusätzlicher Gewinn. Der Zufriedenheitsgrad der Kunden werde erhöht, wenn die Ansprüche von vornherein gesenkt sind.

Deshalb erfolgt dieser Großversuch ohne vorherige Ankündigung; wie ein MVG-Sprecher betonte, verändere sich für die Fahrgäste de facto allemal nichts. Führen die Züge und Busse vorher unpünktlich, so jetzt eben irgendwann, die Wirkung sei dieselbe. Eine Ankündigung in der Tagespresse erübrige sich, weil die Bevölkerung den Unterschied nicht wahrnehmen werde.

Dem Vernehmen nach prüft die DB die gleichen Maßnahme für ihr bundesweites Netz.

Als Auftakt bietet die MVG ein Zuckerl an, zugleich wird diese überraschende Maßnahme damit der Öffentlichkeit schmackhaft gemacht: Am Sonntag, 1. 4. nimmt die Verkehrsgesellschaft gantztägig an großen Infoständen am Marienplatz und am Stachus die bisher gültigen Fahrplanbücher unabhängig von deren Zustand zurück und erstattet den Kaufpreis. Sie werden dann abends ab 21 Uhr auf der Theresienwiese bei Musik und Freibier vor Publikum von Kunststudenten unter dem Thema „alles zu spät“ zu einer Skulptur verarbeitet..

Michael Werner

Reaktivierung des Industriegleises Neuburg (Donau)

Völlig überraschend wurde im Januar dieses Jahres das seit drei Jahren brachliegende Industriestammgleis in Neuburg/Donau wieder reaktiviert. Zwischenzeitlich wurde überlegt, das Industriegleis als Umschlagplatz für den Kiesaushub von Stuttgart 21 zu verwenden um die Kiesgruben der Region zu verfüllen. Dieses Vorhaben wurde aber nie realisiert, hat aber möglicherweise dazu beigetragen, dass das Gleis nicht abgebaut wurde.

Nach der Reaktivierung konnte einer der früheren Nutzer, Verallia Glas, als Kunde wiedergewonnen werden, der sich nun auf den noch vorhandenen Rangier- und Ladegleisen Rohstoffe per Staubsilowagen von einem privaten EVU anliefern lässt. Allerdings müssen diese dann noch die letzten Meter per LKW in das Werk transportiert werden, da sich Verallia Glas pikanterweise vor einigen Jahren seines eigenen Anschlussgleises beraubt hat.

Hingegen bekommt der letztmalige Benutzer des ehemals sehr aktiven Industriestammgleises, Rockwool, zwar immer noch Rohstoffe per Bahn – allerdings

findet die Entladung bereits in Regensburg statt. Die „letzte Meile“ sind hier 100 km(!) und wird auf der stark befahrenen B16 per LKW abgewickelt. Grund dafür ist die Umstellung der Logistik auf InnoFreight Container, die für die Entladung einen speziellen Gabelstapler benötigen, der in Regensburg vorhanden ist und dessen Stationierung in Neuburg sich aber laut Firmenangaben nicht lohnen würde.

Das Industriegleis ist in städtischer Hand, was ihm wohl auch das Überleben gesichert hat. Während die Umweltpolitik im speziellen und die Gesellschaft im Allgemeinen allergrößtes Interesse haben muss, jegliche Emissionsbelastung zu verringern, fördern die Rahmenbedingungen in der Logistik das glatte Gegenteil. Der DB Konzern unterwirft sich widerspruchlos der einzigen politischen Vorgabe den Gewinn zu maximieren und ist zu einem der größten Logistiker weltweit aufgestiegen – auf der Straße!

Die Neuburger Kommunalpolitik hat sich dem allgemeinen Trend entgegengestellt und ist zumindest derzeit belohnt worden. Wir wünschen uns eine Fortsetzung und viele Nachahmer dieses Erfolges!

Harald Nikolisin

Bundesverbandstag 2018

Auf dem jährlichen Bundesverbandstag von PRO BAHN werden beispielsweise der Bundesvorstand gewählt oder Änderungen der Satzung beschlossen. Entsprechend der Mitgliederzahl war PRO BAHN Bayern mit 12 Delegierten vertreten.

Für 2018 war Einbeck als Veranstaltungsort festgelegt worden – ursprünglich um auch die reaktivierte Bahnstrecke nach Einbeck zu bereisen. Die eigentlich für Dezember 2017 geplante SPNV-Reaktivierung der 4,4 km langen Stichstrecke musste jedoch auf Dezember 2018 verschoben werden, da eine 147 Jahre alte, denkmalgeschützte Brücke über die Ilme nicht mehr instandgesetzt werden konnte, sondern durch einen Neubau ersetzt werden muss (die Mehrkosten trägt übrigens das Land Niedersachsen). Also mussten die Delegierten für die letzten Kilometer der Anreise zum Bundesverbandstag nach Einbeck doch noch in den Bus umsteigen.

Am Vorabend des Bundesverbandstags werden jeweils die PRO BAHN Fahrgastpreise an Personen, die sich um die Fahrgäste im öffentlichen Verkehr auf Schiene und Straße verdient gemacht haben verliehen. Vor der Verleihung der Fahrgastpreise am Abend des 9. März war noch etwas Zeit um die malerische Altstadt von Einbeck zu besichtigen. Im Rahmen der Festveranstaltung im alten Rathaussaal wurden gute Kommunikation, neue Ideen, Verkehre über Grenzen und Engagement für lokale Infrastruktur gewürdigt.

Die Preisträger Björn Pamperin und Dr. Lorenz Kasch, Pressesprecher und Geschäftsführer der metronom Eisenbahngesellschaft aus Uelzen wurden für ihre zielführende und ehrliche Information bei Störungen, insbesondere bei den Orkanen sowie Wilmut König für seine deeskalierende Kommunikation mit Fußballfans geehrt. Im Gedächtnis bleibt die Äußerung eines der Preisträger, dass die ansonsten gerne genutzte Erklärung „Störungen im Betriebsablauf“ bei ihnen nicht verwendet werde. Peter Schütz (DB Reisendeninformation) wurde für seine Arbeit an der Neu-Entwicklung einer Fahrgastinformation aus einem Guss geehrt und Christoph Kraller (DB Südostbayernbahn), Bianca Könecke (DB Regio, Frankfurt(M)) und Carsten Hutzler (DB d-lab) für den Regio Ideenzug mit neuen Ideen für attraktive Regionalzüge.

Albert Koch und Horst Waldmann (Bundesbahnbeamte i.R.) erhielten den Preis für die Fahrt des ersten Personenzuges über die innerdeutsche Grenze zwischen Ellrich und Walkenried nach der Wende. Nur drei Tage nach der Grenzöffnung waren Horst Waldmann und Albert Koch auf eigene Faust mit einem Triebwagen von Walkenried nach Ellrich gefahren und hatten so den ersten Grenzübergang zwischen der damaligen Deutschen Bundesbahn und der Deutschen Reichsbahn der DDR für den Personenverkehr wiedereröffnet.

Der Landespreis Niedersachsen ging an Henning Karger und Pero Schmidt von der Bleckeder Kleinbahn für ihr Engagement zur Reaktivierung der Strecke Lüneburg–Bleckede.

Beim Bundesverbandstag am 10. März wurden die Mitglieder des Bundesvorstands gewählt. Hierbei wurden der Vorsitzende Detlef Neuß aus Mönchengladbach (LV Nordrhein-Westfalen), die stellvertretenden Vorsitzenden Stefan Barkleit (Schleswig-Holstein), Jörg Bruchertseifer und Lukas Iffländer (beide aus Bayern) und der Schatzmeister Marcel Drews (LV Mecklenburg-Vorpommern) in ihren Ämtern bestätigt. Als Kassenprüfer wurden Max Metzger (Mecklenburg-Vorpommern), Renate Forkel (Bayern) und Peter Simon Bredemeier (Thüringen) gewählt. Vorsitzender des Schiedsgerichtes wurde wieder Holger Jansen (Berlin), weitere Mitglieder des Schiedsgerichts sind Hans-Joachim Jansen (Nordrhein-Westfalen), Berld Ludlei (LV Mitteldeutschland), Arno Röder (LV Thüringen) und Fritz Ferstl (Bayern).

Außerdem wurden kleinere Satzungsänderungen beschlossen, um den Anforderungen des Finanzamts zu genügen und zwei Resolutionen verabschiedet. In diesen werden eine einfachere, elektronisch unterstützte Umsetzung der Fahrgastrechte sowie eine deutschlandweite durchgängige ÖV-Mobilitätsgarantie für die durchgehende Reisekette über alle Verkehrsträger und Fahrkartentypen hinweg gefordert (https://www.pro-bahn.de/presse/pm_bv_show.php?id=270).

Besonders attraktiv war in diesem Jahr die Exkursion am darauffolgenden Sonntag. Unter dem Motto „Bahn verbindet“ ging es von Einbeck-Salzderhelden über

Seesen, Osterode und Herzberg nach Ellrich. Unterwegs erläuterte Michael Reinboth, Vorsitzender des Regionalverbandes Südniedersachsen die Besonderheiten von Landschaft, Bahnbetrieb und Geschichte, aber z.B. auch die unzufriedenstellende Anschlusssituation im weitläufigen Bahnhof Kreiensen, wo drei verschiedene Bahnunternehmen und auch die DB Netz AG nicht ausreichend miteinander kommunizieren und so oft Anschlüsse versäumt werden.

Weiter ging es durch die wunderschöne Westharzer Karstlandschaft über Walkenried nach Ellrich, sozusagen auf den Spuren der Fahrgastpreisträger Horst Waldmann und Albert Koch, die auch an der Exkursion teilnahmen. Heute, fast 30 Jahre nach deren erster Fahrt, ist diese Verbindung mit einem stabilen Stundentakt im Fahrplan der Deutschen Bahn verankert. Der mustergültig sanierte Bahnhof Ellrich ist inzwischen Standort der örtlichen Freiwilligen Feuerwehr, deren Mitglieder die Exkursionsteilnehmer mit einem Mittagsimbiss versorgten und historische Bahn- und Feuerwehranlagen zeigten.



Links: Bundesvorstand und Björn Gryschka, Vorsitzender des LV Niedersachsen mit Sonderzug (Detlef Neuß, Marcel Drews, Stefan Barkleit, Björn Gryschka, Lukas Iffländer, Jörg Bruchertseifer). Rechts: Der Bahnhof in Ellrich mit Räumen der örtlichen Feuerwehr und Warteberich für Fahrgäste. (Bilder: M. Wiegner)

Auf dem Rückweg nach Northeim gab es schließlich noch einen Sonderhalt in Deutschlands größter Höhle, denn die Bahnstrecke Ellrich–Walkenried führt mitten durch die Himmelreichhöhle. Der normale Fahrgast nimmt von dem technisch anspruchsvollen Schutz des Tunnels mit bis zu 12 m starken Betonüberdeckungen zum Schutz vor Steinschlag allerdings nichts wahr. Pünktlich konnten die Teilnehmer schließlich in Northeim ihre Anschlusszüge für die Heimreise erreichen.

Auch wenn es mit der Bahnreise auf der reaktivierten Strecke doch noch nicht geklappt hat: Für die gelungene Organisation der dreitägigen Veranstaltung gilt unser Dank dem PRO BAHN-Landesverband Niedersachsen und den Organisatoren beim Bundesverband: Es war ein sehr gelungener Bundesverbandstag und eine wunderschöne Exkursion.

Renate Forkel

PRO BAHN Post-Archiv

Das Archiv der PRO BAHN-Post umfasst die Ausgaben der letzten dreizehn Jahre. Unter https://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.

So. 01.04. und Mo. 02.04., Obing (14:10 und 16:20 Uhr), Bad Endorf (15:00 (mit Ostereiersuche) und 17:15 Uhr); **Osterhasen-Express auf der Lokalbahn Endorf-Obing**; Info: <https://www.leo-online.org/>, https://www.leo-online.org/download/2018-04-01_02osterfahrplan.pdf. Anmeldung erforderlich unter info@leo-online.org und Tel. 0151/2020 7626

Mi. 04.04. 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.

Di. 01.05. Bad Endorf (09:55, 11:55, 15:20, 17:20 Uhr) / Obing (8:55, 10:55, 15:20 und 17:20 Uhr); **Touristikverkehr auf der Lokalbahn Endorf-Obing mit VT 26**; Info: Siehe Termin am 01.04.

Mi. 02.05. 18:30 Uhr (Termin noch nicht bestätigt); Bad Reichenhall, „Avalon-Hotel“, Restaurant „Masala“, Bahnhofsplatz 14; **Monatstreffen** des Verkehrsforums Berchtesgadener Land; Info: Siehe Termin am 04.04.

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 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 https://www.pro-bahn.de/bayern/index_termin.htm.

Mi. 04.04. 19 Uhr; Geschäftsstelle; **Aktiventreffen**

Do. 05.04. 19 Uhr; Weilheim, GH Holzwurm, Münchner Str. 36; **Außerplanmäßiges Treffen der Kreisgruppe Weilheim-Schongau** „Warum ist Weilheim-Süd gescheitert“ (Mitglieder des Weilheimer Stadtrats eingeladen); Info: Norbert Moy (n.moy@bayern.pro-bahn.de)

Fr. 06.04. 19 Uhr; Geschäftsstelle; **Stadt- und Kreisgruppe München**

Sa. 07.04. Sa. 14.04., Sa. 21.04. und Sa. 28.04., 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)

Do. 12.04. 19 Uhr; Rosenheim; „Flötzinger Bräustüberl“ (wahrscheinlich 1. Stock), Samerstraße 17, **Stammtisch der Stadt- und Kreisgruppe Rosenheim**; Info: Wolfgang Günther (080 62/4027), Günther Polz (080 63/7928)

Mi. 18.04. 19 Uhr; Geschäftsstelle; **Aktiventreffen**

Mo. 23.04. 19:30 Uhr; Augsburg, Zeughaus, Zeugplatz 4; **PRO BAHN-Treff Schwaben**; Bastian Goßner, agilis Verkehrsgesellschaft „Der Tarifverband TBNE“; Info: w.karg@bayern.pro-bahn.de, erro1.yazgac@pro-bahn.de, 08251/53887 und https://www.pro-bahn.de/bayern/index_termin.htm unter „Schwaben“

Mi. 25.04. ab 19:30 Uhr; München; Gaststätte „Rechthaler Hof“; **Stammtisch**

Do. 26.04. 19 Uhr; Weilheim, GH Holzwurm, Münchner Str. 36; **Treffen der Kreisgruppe Weilheim-Schongau**; Info: Norbert Moy (n.moy@bayern.pro-bahn.de)

Mi. 02.05. 19 Uhr; Geschäftsstelle; **Aktiventreffen**

Fr. 04.05. 19 Uhr; Geschäftsstelle; **Stadt- und Kreisgruppe München**

- Der PRO BAHN-Treff Augsburg findet im April bereits eine Woche früher als üblich statt.

Termine anderer Veranstalter siehe vorherige Seite.

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

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