

PRO BAHN *Post*

Rundbrief von PRO BAHN Oberbayern

April 2019



Das schon seit 27 Jahren existierende „Karlsruher Modell“ wurde wegen seines großen Erfolgs in einigen Städten übernommen – so auch in Chemnitz, wo seit einigen Jahren die Regionalstadtbahn Stadt und Region umsteigefrei verbindet. Das Bild zeigt ein Zweigesystemfahrzeug im Chemnitzer Hauptbahnhof.

Bild: M. Wiegner

- Kurznachrichten – Seite 2
- PRO BAHN Fahrgastpreise 2019 – Seite 3
- E-Mobilität: Geheimsache Rückbesinnung – Seite 5
- Spartipp: Tücken des Super-Sparpreises – Seite 7
- Fahrkartenschalter Harras – Seite 8
- Bundesverbandstag 2019 – Seite 9
- Aus der „PRO BAHN-Bibliothek“ – Seite 10

Kurznachrichten

Dialog zur Münchner Tram-Nordtangente

Bekanntlich wird in München seit vielen Jahren um die fehlende Schienentangente nördlich der Innenstadt gestritten. Immer wieder werden Kampagnen gegen die Tram-Nordtangente gestartet oder die MVG muss sich gegen Falschdarstellungen wehren (<https://www.swm.de/privatkunden/presse/pressemitteilungen.html>, Meldung vom 26.02.2019). Beim derzeitigen Projektansatz steht daher die Öffentlichkeitsarbeit im Vordergrund. Nach einer Veranstaltung im Dezember gibt es jetzt Information vor Ort in Form von Spaziergängen und einer Radtour (<https://www.mvg.de/ueber/mvg-projekte/tram/nordtangente.html>).

Auszeichnung für langjährigen Salzburger Verkehrsdirektor

Am 1. März zeichnete die Stadt Salzburg ihren langjährigen Verkehrsdirektor Gunter Mackinger mit dem Stadtsiegel in Gold aus. Das Wirken von Herrn Mackinger wurde weit über die Grenzen Salzburgs hinaus beachtet. Ihm gelang es, aus einer stilllegungsgefährdeten Lokalbahn ein Vorzeigemodell modernen regionalen Schienenverkehrs zu machen. Nicht wenige PRO BAHNER „pilgerten“ zu Exkursionen ins Nachbarland. Umgekehrt ließ es sich Herr Mackinger nicht nehmen, bei jeder sich bietenden Gelegenheit die Werbetrommel für „seiner“ Bahn zu rühren, unter anderem als Gastreferent bei PRO BAHN Oberbayern. Der Ausbau des Salzburger O-Bus-Netzes und die Beteiligung an der Berchtesgadener Land Bahn sind ebenfalls seinem Engagement zu verdanken.

PRO BAHN Bayern bei Staatsminister Reichhart

Am 14. März waren Winfried Karg, Timm Kretschmar und Jörg Lange vom bayerischen Landesvorstand zu Gast bei Landesverkehrsminister Dr. Hans Reichhart. Ein Kernthema war die Instandhaltung und der Ausbau der Eisenbahnstrecken in Bayern, was naturgemäß nicht Sache des Freistaats, sondern der Bundesrepublik (vertreten durch Bundesregierung und Bundestag) ist. Außerdem ging es u.a. um überfüllte Züge bei der Münchner S-Bahn, die Modernisierung kleinerer und mittlerer Bahnhöfe und die Elektrifizierung von Bahnstrecken in Bayern. Zum letztgenannten Punkt sei auch auf die Meldung zum Sonderförderprogramm für die Elektrifizierung von Bahnstrecken hingewiesen (<http://www.bayern.de/sonderfoerderprogramm-fuer-elektrifizierung-von-bahnstrecken/?seite=1579>).

Internationaler Besuch aus Russland bei PRO BAHN

Mitte März konnte PRO BAHN in seiner Geschäftsstelle am Agnes-Bernauer-Platz internationale Gäste aus Russland begrüßen. Die Vertreter des Fonds der Sozialversicherung der Russischen Föderation (grob vergleichbar mit der Deutschen Rentenversicherung) sowie des russischen Pendant zu PRO BAHN, dem rus-

sischen Fahrgastverband SOPASS, informierten sich über die Arbeit und Themenschwerpunkte des Fachreferats Fahrgastdialog von PRO BAHN im Hinblick auf eine mögliche Einrichtung einer Schlichtungsstelle für den öffentlichen Personenverkehr in Russland. Den russischen Vertretern konnte in dem gut eineinhalbstündigen Termin dank einer Simultandolmetscherin wichtige Informationen und Erkenntnisse vermittelt werden, so dass die russischen Partner nach einem gemeinsamen Abendessen in „urbayerischer“ Atmosphäre laut eigener Aussage zufrieden und bestens informiert nach Hause zurückkehrten.

Urlaubsgäste dürfen bald kostenlos Bahnfahren

Ab April dürfen Inhaber einer elektronischen Gästekarte des Naturparks Ammergauer Alpen sowie des Blauen Landes zwischen Garmisch und Uffing sowie auf der Ammergaubahn kostenlos mit dem Zug fahren (<https://www.merkur.de/-11812313.html>). Eine löbliche Aktion! Ein Erfolg wird das aber nur, wenn die Ammergaubahn auch tatsächlich fährt und nicht – wie so oft – der Betrieb mal wieder eingestellt ist und wenn die Deutsche Bahn auch ausreichende Kapazitäten bereitstellt. Die Minihamster sind sicher unterdimensioniert, vor allem, wenn Wanderer ihren Rucksack dabei haben und Radler ihr Fahrrad.

Westbahn nach München mit Verspätung

Im letzten Heft wurde auf den unter <https://westbahn.at/muenchen> veröffentlichten Fahrplan mit Fahrten der österreichischen Westbahn nach München hingewiesen. Inzwischen hat die Westbahn diese Verbindungen stillschweigend verschwinden lassen. Auf der Webseite von Meridian liest man, dass es erst ab Juni durchgehende Verbindungen Wien–München mit der Westbahn geben soll.

Einschränkung Mobilitätsservice zunächst zurückgenommen

Die von der DB verkündete Einschränkung beim Mobilitätsservice stieß auf viele Proteste – auch von PRO BAHN. Mitte März hat die DB angekündigt, „dass mobilitätseingeschränkte Reisende auch weiterhin über die bekannten Kommunikationswege die kostenfreien Hilfestellungen für die gesamte Reise abrufen können“. Dies gilt solange, bis die Gespräche mit anderen Bahnunternehmen zu dieser Thematik abgeschlossen sind.

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

PRO BAHN ehrt Engagierte im Raum Mitteldeutschland

PRO BAHN Fahrgastpreise 2019

Der PRO BAHN-Fahrgastpreis wird seit 2005 jeweils am Vorabend des jährlich stattfindenden PRO BAHN-Bundesverbandstages, der in diesem Jahr in Chemnitz stattfand, verliehen. PRO BAHN hatte sich für Chemnitz als Austragungsort

für den Bundesverbandstag entschieden, um darauf hinzuweisen, dass Chemnitz eine der größten deutschen Städte ohne direkte Anbindung an den Bahnfernverkehr ist. Zudem ist Chemnitz aufgrund der erfolgreichen Verknüpfung des Straßenbahn- und Bahnverkehrs im Rahmen des „Chemnitzer Modells“ eine Reise wert.

Die diesjährigen Fahrgastpreise wurden am 22. März 2019 in festlichem Rahmen an insgesamt acht Preisträgerinnen und Preisträger aus Sachsen, Sachsen-Anhalt und Thüringen verliehen. Während des Festaktes sprachen auch der sächsische Verkehrsminister Martin Dulig sowie der Chemnitzer Bürgermeister Michael Stötzer über die Perspektiven des ÖPNV in Sachsen.

In seinem Grußwort bekräftigte der Chemnitzer Bürgermeister für Stadtentwicklung und Bau, Michael Stötzer, dass die fehlende Fernverkehrsanbindung von Chemnitz nach wie vor ein drängendes Problem sei. Mit dem erfolgreichen Chemnitzer Modell, das derzeit in die zweite Ausbaustufe geht (<http://www.chemnitzer-modell.de/>) werden aktuell zwei weitere Verknüpfungspunkte zwischen Stadt- und Regionalverkehr geschaffen.

Verkehrsminister Martin Dulig betonte in seiner Rede, dass die sächsische Staatsregierung in der laufenden Legislatur bereits entscheidende Weichen gestellt hat: „Um für die Bestellung des Schienenpersonennahverkehrs möglichst gute Rahmenbedingungen zu schaffen, wurde vor gut einem Jahr von der sächsischen Staatsregierung eine neue ÖPNV-Finanzierungsverordnung beschlossen. Die Zuweisungen an die ÖPNV-Zweckverbände konnten dabei deutlich erhöht werden. Und wir arbeiten konsequent an der Umsetzung der ambitionierten ÖPNV-Vorhaben, die wir auch gemeinsam mit dem Fahrgastverband PRO BAHN erarbeitet haben.“ Weiterhin wolle er einen attraktiven landesweiten Sachsen-Tarif schaffen.

Nach den Ansprachen von Verkehrsminister Dulig und Bürgermeister Stötzer folgte die Verleihung der Fahrgastpreise. Dem Nahverkehrsservice Sachsen-Anhalt GmbH (NASA), vertreten durch dessen Geschäftsführer Klaus Rüdiger Malter, wurde gemeinsam mit dem Busunternehmen Vetter GmbH ein Preis für ihr Engagement für einen hochwertigen Regionalverkehr in einer ländlichen Region verliehen. Viele Orte Deutschlands erreicht man sonntags gar nicht. Dort wo NASA und Vetter agieren, kann man dagegen wirklich von Teilhabe in ländlichen Regionen sprechen.

Anschließend wurden Personen geehrt, die sich für die Belebung von Bahnhöfen einsetzen, die sonst vor sich hingammeln würden. Den ersten Preis in dieser Kategorie erhielt Stefanie Beier für die Übernahme und Renovierung des Bahnhofs Jena-Göschwitz mit der Vermietung von Veranstaltungsräumen und dem Angebot eines Imbisses. Antje Eißmann reinigt in Eigenregie den vernachlässigten Bahnhof Werdau und macht sich für dessen Erhalt anstelle eines Abrisses stark.

Für die Neugestaltung des Bahnhofs Dresden-Klotzsche und dessen Ausrichtung als Gourmet-Bahnhof wurden Gerhard und Bernhard Probst und ihre Unterstützer geehrt. „Wo sich Politik und das Privatunternehmen Deutsche Bahn aus der Verantwortung gezogen haben, haben unsere Preisträger selbst angepackt, jeder auf seine Art“, so der PRO BAHN-Bundesvorsitzende Detlef Neuß.

Thorsten Müller, ehemaliger Geschäftsführer des Verkehrsverbunds Vogtland, wurde für sein dortiges Engagement und für ein Verkehrskonzept, das die Grenzen zwischen Verkehrsträgern und Ländern überwindet, ausgezeichnet. Damit sind Umstiege zwischen Bus und Bahn, aber auch Reisen ins tschechische Nachbarland aus dem Vogtland ohne Probleme möglich geworden.

Der Sonderpreis des gastgebenden PRO-BAHN-Landesverbands Mitteldeutschland ging an die Preßnitztalbahn für ihr Engagement zum Wiederaufbau und Betrieb der Schmalspurbahn Jöhstadt–Steinbach. Die Laudatio hielt Anja Schmotz vom PRO BAHN-Landesverband Mitteldeutschland: „Die Aktiven der Preßnitztalbahn haben seit mehr als zwei Jahrzehnten Beachtliches geleistet. Sie sind zur Tat geschritten, nachdem sich Politik und Wirtschaft aus der Region verabschiedet hatten. In einer Region unweit der Grenze zu Tschechien, die vom ÖPNV abgeschnitten ist, halten sie mit ihrem Engagement das Bewusstsein der Bevölkerung für Bus und Bahn aufrecht und erzeugen ganz nebenbei positive Effekte für Tourismus und Beschäftigung.“

Lukas Iffländer

E-Mobilität

Geheimsache Rückbesinnung

Fast scheint es dem Rathaus etwas peinlich zu sein: Man besinnt sich auf Bewährtes, aber die Pläne wurden bisher als Geheimsache behandelt. Überraschend und noch etwas verhalten verlautete kürzlich, erst noch inoffiziell, der jüngste Plan der MVG. Es geht um den Beschluss, in München den guten, alten O-Bus wieder einzuführen. Was daran sollte so anrühlich sein? Kurz: dieses System gilt als überholt und hoffnungslos von gestern. Nur: Warum?

Dafür gibt es keinen vernünftigen Grund, so ein Sprecher der MVG. Man munkelt, es sei die Folge einer Verschwörung der Dieselseilbus-Industrie, so wie im vorigen Jahrhundert die Lobbies der Auto- und Reifenhersteller sowie der Ölförderer die Schienenverkehrsnetze in den USA aufgekauft und stillgelegt hatten, um ihre eigenen Erzeugnisse zu verkaufen. Entsprechend hat man den überlegenen Konkurrenten am Draht schlechtgeredet.

Aber auch die Straßenbahn galt einmal als veraltet und blüht doch weltweit wieder neu. Umdenken ist in Zeiten dringenden Klimaschutzes also angesagt:

bewährte Lösungen wiederbeleben.

Eine Studie hat nun gezeigt, dass der O-Bus fast nur Vorteile bietet. Die Fahrzeuge sind ohne Zwang zu Standzeiten rund um die Uhr verfügbar, sie sparen das zusätzliche Gewicht einer Batterie und damit Energiebedarf ein. Ein Versorgungsnetz braucht auch der „freilaufende“ E-Bus für seine Ladestellen. Vergleichsweise sind die Investitionen für die Oberleitungen gering. Sämtliche zusätzliche Infrastruktur ist freischwebend, ohne Eingriff in den Bodenverkehr.

Auf Anfrage erklärte der Sprecher, in der Akzeptanz für die Oberleitung sehe die MVG kein Problem, denn die meisten Straßen seien allemal längst von Drähten zur Aufhängung der Beleuchtung überspannt, am Stadtbild werde sich daher wenig ändern. Solange keine Kampagnen angestoßen würden, sollten sogar die unmittelbaren Anwohner kaum eine Veränderung bemerken. Man prüfe zwar alternativ die Verlegung unterirdischer Induktionsleitungen, wie sie schon für die Nordtangente der Tram durch den Englischen Garten geplant sind, aber diese Anlage wäre unverhältnismäßig viel teurer als der Draht, zumal sie anders als bei der Straßenbahn zweipolig angelegt werden müsste, außerdem geht dabei Energie verloren.

Die Fraktion der Grünen betont, im Sinne der Umwelt sei der Verzicht auf Akkus besonders zu rühmen, da bei deren Herstellung bekanntlich viel mit seltenen Ressourcen gearbeitet werden müsse, deren Abbau größtenteils unter menschenunwürdigen Bedingungen geschieht, außerdem sei der Herstellungsprozess mit starkem Schadstoffausstoß belastet. Für den O-Bus genügt Kupferdraht.

Ganz ohne Batterie wird der neue O-Bus allerdings nicht auskommen. Einen kleinen Puffer sieht die Neuplanung vor, um den einzigen echten Nachteil dieses Verkehrssystems zu vermeiden: seine Bindung an vorgegebene Strecken. Mit dieser Hilfe kann das Fahrzeug kurze Abschnitte bis zu ungefähr zwei Kilometern auch ohne Leitung überbrücken, zum Beispiel um Baustellen oder Falschparkern ausweichen zu können. Geladen wird dieser Hilfsspeicher während der Fahrt.

Allen diesen guten Argumenten könne man sich nicht verschließen, heißt es aus dem Rathaus. Man verweist auf Salzburg mit seinem beispielhaften O-Bus-Verkehr. „Der O ist der wahre E“. Die Rechnung ergebe, dies sei die mit Abstand preisgünstigste Maßnahme, um den Verbrennungsmotor im ÖV zu überwinden, und zeitlich am schnellsten zu verwirklichen. Vor allem erspare man sich hohe Entwicklungskosten für „Abenteuer“ nach Art von Brennstoffzellen, Hybridfahrzeugen und mehr. Die Stadtkämmerei bezeichnet die Umrüstung als „alternativlos“. „Das gibt es alles schon, wir müssen nur noch zugreifen.“

Vorgesehen ist, zunächst die Ringlinie 58/68 umzustellen, später einige der wichtigsten Metrobusse. Langfristig sei nach dem Vorbild Salzburgs eine vollständige Elektrifizierung des innerstädtischen Busverkehrs vorgesehen, gleichlaufend mit dem Ende der Lebensdauer der vorhandenen Dieselbusse. Sämtli-

che Bestellungen zur Nachbeschaffung wurden bereits storniert. Wohl aus Sorge vor Bürgerprotesten wird auf eine größere Öffentlichkeitsarbeit verzichtet. Die Oberleitung wird vor allem nachts aufgehängt, der Verkehr dadurch kaum behindert, und soll bereits nach wenigen Wochen bereit sein. Fahrzeuge seien bereits angefordert. Der weitere Ausbau der Tram bleibe davon unberührt.

Die Pläne liegen ab Montag, 1. 4. 2019 ,im Planungsreferat aus und können dort von allen Bürgern eingesehen werden, wie PRO BAHN unter der Hand erfuhr. Aus den besagten Gründen verzichtet die Stadt auf eine große öffentliche Ankündigung und möchte vollendete Tatsachen schaffen. Der Leserkreis dieser Zeitschrift dürfte allerdings durchgehend ÖV-freundlich denken, so dass uns erlaubt wurde, den Plan schon vorab anzukündigen.

Michael Werner

Spartipp

Tücken des Super-Sparpreises

In unserer November Ausgabe hatten wir den Supersparpreis, der seit dem 1.8.2018 erhältlich ist, erläutert. Wir hatten auch erwähnt, dass der Supersparpreis günstiger ist, wenn im vor- und nachgelagerten Verkehr die S-Bahn genutzt werden kann. Allerdings hat das elektronische Fahrkartensystem da seine Tücken, was im Folgenden kurz erläutert werden soll.

Beim Sparpreis kann die Fahrkarte von Stadt zu Stadt gelöst werden, bei Mittel- und Großstädten ist durch die City-Option der vor- und nachgelagerte Verkehr mit öffentlichen Verkehrsmitteln (S-Bahn, U-Bahn, Straßenbahn und Bus) mit inbegriffen, ohne dass ein zusätzlicher Fahrschein gelöst werden musste.

Wird z.B. eine Fahrkarte München City–Nürnberg City gelöst, ist damit der Zubringerverkehr innerhalb eines bestimmten Gebiets mit inbegriffen (in München z.B. der Innenraum). Beim Supersparpreis mit Nutzung der S-Bahn muss jetzt der genaue Start- oder Endbahnhof eingegeben werden. Im Zusammenhang mit der Zugbindung ergeben sich dadurch mitunter merkwürdige Auswirkungen auf den Fahrpreis.

Das soll an zwei Beispielen für eine Buchung mit BahnCard 25 für den 14. April 2019 (Abfrage am 20. März) erläutert werden.

Wenn eine Fahrkarte von München nach Nürnberg mit Abfahrt kurz vor zehn Uhr gekauft werden soll, ergeben sich folgende Fahrtmöglichkeiten:

München Hbf ab	9.51	9.54
Nürnberg Hbf an	10.55	11.03
Günstigster Fahrpreis	22,40 Euro	35,90 Euro

Durch die City-Option kann beispielsweise bis nach Nürnberg-Mögeldorf gefahren werden, wobei die S-Bahn genutzt wird. Aufgrund des Wegfalls der City-Option beim Supersparpreis ergibt sich nun die Notwendigkeit, die Fahrkarte bis zum Zielbahnhof Nürnberg-Mögeldorf zu lösen. Die S-Bahn fährt ab Nürnberg Hbf um 11.13 Uhr, insofern ist die Fahrzeit kürzer, wenn der Zug um 9.54 Uhr gewählt wird, und nur diese teurere Fahrtmöglichkeit wird im Online-Portal der Bahn angezeigt. Auch der Sparpreisfinder der DB kennt die Möglichkeit nicht, mit dem ICE um 9.51 Uhr nach Nürnberg zu fahren, um den Fahrpreis um 38 Prozent zu reduzieren.

Das Gleiche gilt auch für die Fahrtstrecke Nürnberg–München. Hier habe ich ebenfalls eine Fahrt gegen zehn Uhr gewählt:

Nürnberg Hbf ab	9.55	10.06
München Hbf an	11.00	11.10
Günstigster Fahrpreis	22,40 Euro	35,90 Euro

Wenn der Zielbahnhof München-Aubing ist, kann als Anschlusszug die S-Bahn um 11.21 Uhr gewählt werden. Hier folgt der Bahn-Computer dem gleichen Schema wie bei der zuvor beschriebenen Verbindung. Nur die Verbindung mit der kürzeren Fahrzeit, die aber deutlich teurer ist, wird vorgeschlagen. Auch hier kennt der Sparpreisfinder die preisgünstigere Variante um 9.55 Uhr ab Nürnberg nicht.

Die in den Beispielen genannten Fahrpreise wurden am 20. März angezeigt. Wenige Tage später betrug beispielsweise der günstigste Fahrpreis für die Verbindung München–Nürnberg-Mögeldorf um 9.51 Uhr mit BahnCard 25 nur noch 19,40 Euro, der Preis für die Verbindung mit Abfahrt um 9:54 Uhr war unverändert. Die generelle Aussage dieses Artikels bleibt damit nicht nur weiterhin gültig – im Gegenteil, der Effekt ist sogar noch stärker geworden.

Fazit: Der unbedarfte Fahrgast zahlt mehr oder wird sich für ein anderes Verkehrsmittel entscheiden. Der Fahrgast, der sich auskennt, kann durch Anpassen der Umsteigezeit (im erstgenannten Fall: Umsteigezeit 15 Minuten) den günstigeren Fahrpreis erzielen. Und für die Programmierer des Sparpreisfinders sehe ich noch erhebliches Optimierungspotenzial.

Frank Lipke

Fahrkartenschalter Harras

Seit einiger Zeit werden potentielle Nutzer der Fahrkartenverkaufsstelle der DB am U- und S-Bahnhof Harras in München darauf aufmerksam gemacht, dass die recht einfach gestaltete dezentrale Verkaufsstelle zum Ende des Monats März 2019 geschlossen werden soll.

Für Kunden ist diese Information sehr ärgerlich. Mancher Kenner der Situation wird zwar meinen, dass diese Verkaufsstelle den aktuellen Anforderungen an Serviceeinrichtungen im Dienstleistungsbereich nicht mehr gerecht wird und eine Schließung daher nur logisch ist. Das ist sie jedoch – sofern überhaupt – nur auf den ersten Blick! Denn wenn man berücksichtigt, dass in Kürze der Münchener Hauptbahnhof mit der größten Verkaufsstelle in der Landeshauptstadt zu einer der größten Baustellen im Stadtzentrum werden dürfte, wird schnell klar, dass deren Erreichbarkeit mit großen Unannehmlichkeiten verbunden sein wird.



Fahrkartenverkaufsstelle am Harras (Bild: A. Frank)

Seitens des Fahrgastverbands PRO BAHN halten wir die Entscheidung zur Schließung der Verkaufsstelle für falsch und den Zeitpunkt für den denkbar ungünstigsten, wenn nicht gar ungeschicktesten, den man in Anbetracht des Abrisses des Münchener Hauptbahnhofs und dessen Folgen wählen konnte.

Wir sind deshalb nach Kenntnisnahme der Schließung umgehend aktiv geworden und haben die DB diesbezüglich kontaktiert, aber bislang in der Kürze der Zeit leider noch keine inhaltliche Rückmeldung erhalten. PRO BAHN wird selbstverständlich weiter aktiv bleiben und versuchen, eine kundengerechte Lösung zu erhalten bzw. wieder zu erreichen.

Andreas Frank

Bundesverbandstag 2019

Der diesjährige Bundesverbandstag, das Gremium, in dem unter anderem der Bundesvorstand von PRO BAHN gewählt und entlastet wird oder Satzungsänderungen beschlossen werden, fand am Samstag, dem 23. März in Chemnitz statt.

Unter anderem wurde mehrheitlich beschlossen, als Postanschrift künftig nur

noch die Adresse der Münchner Geschäftsstelle zu kommunizieren und die Berliner Adresse des Bundesverbands nach 2020 aufzugeben. Die Beitragsordnung wurde unter Beibehaltung der aktuellen Mitgliedsbeiträge im Hinblick auf die Verteilung der Beiträge an die Landesverbände vereinfacht, wobei die Höhe der Zuweisungsbeträge weitestmöglich beibehalten wurde. Der nicht handlungsfähige und nur aus 27 Mitgliedern bestehende Landesverband Bremen wurde ausgeschlossen, da das Finanzamt dies fordert, wenn Landesverbände sich nicht aktiv um eine Wiedererlangung ihrer Gemeinnützigkeit bemühen. Die Mitglieder sollen bezüglich eines Wechsels zum Landesverband Niedersachsen kontaktiert werden. Und natürlich wurden der Bundesschatzmeister und der Vorstand mit großer Mehrheit entlastet.

Zum Ausklang konnten die Delegierten am Sonntag mit einem Hybridfahrzeug der Chemnitzer Citybahn Strecken der Erzgebirgsbahn bereisen.

Renate Forkel

Aus der „PRO BAHN-Bibliothek“

Eine Bilanz nach über 25 Jahren Karlsruher Modell wird in Heft 3/2019 der Zeitschrift „Stadtverkehr“ gezogen. Das weltweit beachtete Modell einer Stadt-Umlandbahn ist – so wie der Ausbau des ÖPNV in Salzburg – ebenfalls einer charismatischen Persönlichkeit zu verdanken, dem langjährigen Direktor der Albtal-Verkehrsgesellschaft Dieter Ludwig. Inzwischen wird das Karlsruher Modell vom eigenen Erfolg im wahrsten Sinn des Wortes so überrannt, dass es in Teilen modifiziert werden muss. Hier soll und kann auch nicht inhaltlich zu den Plänen Stellung genommen werden, aber lesenswert ist die ebenso engagierte wie differenziert argumentierende Dokumentation allemal.

Dem Interregionalverkehr 25 Jahre nach der Bahnreform widmet sich ein ausführlicher Artikel in Heft 1+2/2019 der „Eisenbahntechnischen Rundschau“. Bekanntlich fehlen die „blauen Züge“ als Kombination aus Nah- und Fernverkehr und so plädiert der Autor Werner Weigand für eine Neuauflage unter den veränderten Bedingungen der Bahnreform und des Wettbewerbs. Weitere interessante Artikel im gleichen Heft befassen sich mit Lärmschutz und dem 2. Stammstreckentunnel. Forschungsergebnisse zum Nachtreisezugverkehr stellt ein Artikel im Januar-Heft des „Eisenbahn-Ingenieur“ vor.

Neben den hier genannten Publikationen sind im Zeitschriftenbestand der Geschäftsstelle, der von allen Mitgliedern genutzt werden kann, noch weitere Fachzeitschriften vorhanden, aber auch Bücher und Broschüren. Da die Geschäftsstelle nicht ständig besetzt ist, empfiehlt sich eine Voranmeldung oder ein Besuch während des Aktiventreffens (Termine siehe Seite 12).

Thomas Kauderer

Herausgeber: PRO BAHN Bezirksverband 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; Lektorat: Helmut Lerche, Matthias Wiegner. 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 15 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, nach einem Monat allgemein frei verfügbar.

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. 03.04. 18:30 Uhr; Freilassing, Schulungsraum im Bahnhofsgebäude; **Monatstreffen** des Verkehrsforums Berchtesgadener Land; (offenes Treffen für alle, die sich informieren oder Probleme und Erfahrungen einbringen wollen); Info: <https://www.verkehrsforum-bgl.de/>.
- Fr. 05.04. 16-18 Uhr; München; **Radfahrt entlang der Strecke der Tram 23** (Anmeldung erforderlich); Veranstalter: MVG; Info und Anmeldung: <https://www.mvg.de/ueber/mvg-projekte/tram/nordtangente.html> oder Tel. 089/24410 3318
- Fr. 12.04. 16-18 Uhr; München; **Nordtangente: Spaziergang in Haidhausen** (Anmeldung erforderlich); Veranstalter: MVG; Info und Anmeldung siehe Termin am 05.04.
- So. 21.04. und Mo. 22.04.; München Ost, G. 12 (10, 13 und 15 Uhr); **Münchner Isarbrücken-Rundfahrt** mit E6905 und E-Lok 139 (Fahrkarten auch ohne Anmeldung im Zug erhältlich); Info und Vorverkauf: <http://www.localbahnverein.de/> unter „Termine“ und Tel. 089/4481288.
- So. 21.04. und Mo. 22.04.; Obing (14:10 und 16:20 Uhr) / Bad Endorf (15:00 und 17:15 Uhr); **„Osterhasen-Express“** auf der Lokalbahn Endorf–Obing (Anmeldung erforderlich): info@chiemgauer-lokalbahn.com und ab 10.04. Tel. 0151/2020 7626; Info: <https://www.leo-online.org/>.
- Mi. 01.05., So. 05.05.; Bad Endorf (09:55, 11:55, 15:20 und 17:20 Uhr) / Obing (08:55, 10:55, 14:20 und 16:20 Uhr); **Touristikfahrten mit VT 26** auf der Lokalbahn Endorf–Obing; Info: Siehe obenstehender Termin.
- Mi. 01.05. (trotz Feiertag) 18:30 Uhr; Bad Reichenhall, „Hotel Axelmannstein“, Salzburger Str. 2-6; **Monatstreffen** des Verkehrsforums Berchtesgadener Land; Info: <https://www.verkehrsforum-bgl.de/>.
-

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, derzeit mit wechselndem Treffpunkt (aktuelles Lokal siehe unten).

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

Mi. 03.04. 19 Uhr; Geschäftsstelle; **Aktiventreffen**

Fr. 05.04. 19 Uhr; Geschäftsstelle; **Regionalgruppe München**

Sa. 06.04. 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. 11.04. 19 Uhr; Rosenheim; „Flötzinger Bräustüberl“, Samerstraße 17, **Stammtisch der Stadt- und Kreisgruppe Rosenheim**; Info: Wolfgang Günther (080 62/4027), Günther Polz (080 63/7928)

Mi. 17.04. 19 Uhr; Geschäftsstelle; **Aktiventreffen**

Mi. 24.04. ab 19:30 Uhr; München; Gasthaus „Klinglwirt“, Balanstr. 16 (Anfahrt: S-Bahn oder Tram bis Rosenheimer Platz); **Stammtisch**

Do. 25.04. 19 Uhr; Weilheim, GH Holzworm, Münchner Str. 36; **Treffen der Regionalgruppe Oberland**; Info: Norbert Moy (n.moy@bayern.pro-bahn.de)

Mo. 29.04. 19:30 Uhr; Augsburg, Zeughaus, Zeugplatz 4 (Hollsaal, Zugang durch Tür „Aufgang Treppe“); **PRO BAHN-Treff Schwaben**; Info: w.karg@bayern.pro-bahn.de, errol.yazgac@pro-bahn.de, 08251/53887 und https://www.pro-bahn.de/bayern/index_termin.htm unter „Schwaben“

Fr. 03.05. 19 Uhr; Geschäftsstelle; **Regionalgruppe München**

Sa. 04.05. 12 Uhr; Wasserburg, „Café Central“, Herrengasse 5–7; **Stammtisch** der PRO BAHN Ortsgruppe Wasserburg; Info: siehe Termin am 06.04.

Mi. 08.05. 19 Uhr; Geschäftsstelle; **Aktiventreffen**

Termine anderer Veranstalter siehe vorherige Seite.

Überlassen Sie die Zukunft des Bahnverkehrs
nicht der Autolobby!

Deshalb: <https://www.pro-bahn.de/beitritt>
25 % Rabatt auf den ersten Jahresbeitrag
