

# PRO BAHN *Post*

---

Rundbrief von PRO BAHN Oberbayern

November 2019

---



Volle Züge, Warten auf verspätete Gegenzüge oder verpasste Anschlüsse: Das Bahnsystem im Oberland ist längst an der Kapazitätsgrenze angelangt. PRO BAHN Oberbayern hat nun eine Petition gestartet, mit der das Bundesverkehrsministerium aufgefordert wird, die im Bundesverkehrswegeplan vorgesehenen Finanzmittel für den Straßenbau im Pfaffenwinkel und Werdenfels auf die Schiene umzuschichten. Bild: M. Wiegner

---

- Terminhinweis Bezirksversammlung 2019 – Seite 2
- Kurznachrichten – Seite 2
- Werdenfelsbahn: Petition für mehr Bahn – Seite 4
- (Zwischen-)Ergebnisdokumentation – Seite 5
- Mit Kindern unterwegs im Verkehrsverbund – Seite 6
- Auslandsreisen in die Provinz – Seite 8
- Salzburg: Zusammenarbeit der Verkehrsinitiativen – Seite 10

16. November 2019

## **Bezirksversammlung im Münchner Hofbräuhaus**

Die Mitgliederversammlung von PRO BAHN Oberbayern findet am Samstag, dem 16. November statt – auch dieses Jahr wieder im Münchner Hofbräuhaus, Am Platzl 9.

Die Versammlung beginnt um 11 Uhr mit dem Gastvortrag. Als Referenten konnten wir in diesem Jahr Dr. Bernd Rosenbusch gewinnen, der seit Oktober letzten Jahres Geschäftsführer des MVV ist.

Nach dem Vortrag besteht die Möglichkeit zum Mittagessen. Im Anschluss daran (gegen 13 Uhr) beginnt die eigentliche Mitgliederversammlung.

Weitere Informationen siehe [https://www.pro-bahn.de/bayern/termin\\_zeigen.php?app=obb](https://www.pro-bahn.de/bayern/termin_zeigen.php?app=obb).

Vor allem zum Vortrag, aber auch zur eigentlichen Mitgliederversammlung sind Gäste herzlich willkommen.

## **Kurznachrichten**

### **München: der lange Weg zu mehr Busspuren in München**

Ende Oktober hat der Münchner Stadtrat beschlossen, neue Busspuren einzurichten und weitere Maßnahmen zur Beschleunigung von Buslinien durchzuführen. PRO BAHN begrüßt diesen Beschluss, thematisiert aber auch Versäumnisse der Vergangenheit (<https://www.pro-bahn.de/muenchen/presse/20191024.html>). Durch Verzögerungen beim Tramausbau und dem großen zeitlichen Vorlauf beim U-Bahn-Bau bleibe nur das Busnetz, um die für eine Verkehrswende nötige Angebotsverbesserung zu erreichen. Und auch der Ausbau von Busspuren kam bisher nur sehr langsam voran, wie PRO BAHN schon mehrfach kritisiert hat.

### **Fernverkehr und Mehrwertsteuer**

Die Bundesregierung hat am 16. Oktober den Gesetzentwurf zur Umsetzung des Klimaschutzprogramms 2030 im Steuerrecht beschlossen, darin unter anderem die Senkung der Umsatzsteuer (Mehrwertsteuer) für den Bahnfernverkehr. Die DB hat angekündigt, diese Steuersenkung an die Kunden weiterzugeben. PRO BAHN begrüßt dies, kritisiert jedoch, dass die DB unter Fernverkehr etwas anderes versteht – nämlich Fahrten mit EC/IC/ICE – als das Steuerrecht, wo jede Fahrt über 50 km, auch in Regionalzügen, als Fernverkehr betrachtet wird ([https://www.pro-bahn.de/presse/pm\\_bv\\_show.php?id=356](https://www.pro-bahn.de/presse/pm_bv_show.php?id=356)). Auch bei

EC/IC/ICE-Tickets wird das, was die Mehrzahl der Reisenden künftig zahlt, von der intransparenten Steuerung der Verfügbarkeit von Sparpreisen stärker beeinflusst als vom eigentlichen Preis. Nicht vollständig geklärt ist auch, welche steuerliche Behandlung beim Kauf einer Bahncard wirksam wird und ob sich das auf die Preise auswirkt.

### **Flexpreis muss wieder flexibel werden**

Obwohl die Fahrpreise im Fernverkehr durch die Senkung der Mehrwertsteuer gesenkt werden sollen, tritt andererseits ab dem Fahrplanwechsel im Dezember eine versteckte Preiserhöhung in Kraft: Die Spanne des differenzierten Flexpreises, also des Normalfahrpreises wurde nämlich still und leise von etwa 10 % auf bis zu 33 % erhöht. In einer Pressemitteilung kritisiert PRO BAHN neben dieser versteckten Preiserhöhung auch die Intransparenz der Preisgestaltung ([https://www.pro-bahn.de/presse/pm\\_bv\\_show.php?id=359](https://www.pro-bahn.de/presse/pm_bv_show.php?id=359)) und fordert, dass Fahrscheine zum Flexpreis wieder flexibel nutzbar sein sollten. Denn wer sich vorher festlegen kann, wird ohnehin die günstigeren Sparpreise bevorzugen, so dass die behauptete Steuerungswirkung durch täglich schwankende Flexpreise nur in der Theorie existiert und die Bahnkunden ins Auto treibt.

### **Münchner Stadtrat für neue U-Bahn-Linie**

In einer gemeinsamen Sitzung haben am 16. Oktober die Ausschüsse für Arbeit und Wirtschaft sowie für Stadtplanung und Bauordnung des Münchner Stadtrats beschlossen, dass das sogenannte Vorhaltebauwerk für die künftige U-Bahn-Linie U9 am Hauptbahnhof realisiert wird. Außerdem genehmigten die Stadträte die Kosten für die Vorplanung der gesamten U9-Neubaustrecke. Die Münchner Verkehrsgesellschaft (MVG) hat aus diesem Anlass eine Pressemitteilung sowie eine Streckenskizze veröffentlicht (<https://www.swm.de/dam/swm/pressemitteilungen/2019/10/mvg20191016-u9-baubeschluss.pdf>). Details zu den Planungsabsichten findet man auch in der PRO BAHN Post vom Februar 2018 (<https://www.pro-bahn.de/oberbayern/pbp/>).

### **Fortschritte im Osten und im Westen**

PRO BAHN begrüßt die von der Münchner Verkehrsgesellschaft (MVG) angekündigte vertiefte Machbarkeitsstudie zum Wiederaufbau der Tram zwischen Ostbahnhof und Neuperlach und fordert von der Stadt München, Priorität auf den Wiederaufbau dieser attraktiven Verbindung zu legen (<https://www.pro-bahn.de/muenchen/presse/20191004.html>). Auch westlich von München zeigen sich nach ewigem Hin- und Her kleine Fortschritte: das bayerische Verkehrsministerium will endlich eine Machbarkeitsstudie für den viergleisigen Ausbau der S4 bis Fürstenfeldbruck beauftragen. PRO BAHN fordert seit Jahren, die S-Bahn-Strecken gemäß ihrer Fahrgastzahlen und nicht wie früher nach dem Zufallsprinzip auszubauen.

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

## Werdenfelsbahn

### Petition für mehr Bahn

Täglich erfahren die Fahrgäste die Schwachpunkte im Bahnverkehr zwischen München, Mittenwald, Weilheim und Schongau: Volle Züge, Warten auf verspätete Gegenzüge oder verpasste Anschlüsse: Das Bahnsystem im Oberland ist längst an den Kapazitätsgrenzen angelangt.

Ohne Ausbau der eingleisigen Strecken und Modernisierung der Zweigstrecken wie der Pfaffenwinkelbahn wird das Verkehrssystem auf Dauer kollabieren. Doch bis jetzt hat die Verkehrspolitik einseitig nur den Ausbau der Straßen gefördert, zum Beispiel den Ausbau der B472 zwischen Schongau und Peißenberg mit mehr als 100 Millionen Euro. Die Pfaffenwinkelbahn fährt daneben immer noch mit einer Höchstgeschwindigkeit von 60 km/h.



Schluss mit **Sonntagsreden** „pro Bahn“ – jetzt ist die **Zeit für Taten**:  
Das Geld für den umstrittenen B 2-Ausbau um Weilheim (55 – 300 Mio €)  
vernünftigerweise in die Schienenwege im Werdenfels und im Pfaffenwinkel  
investieren! Davon profitiert die ganze Region von Mittenwald bis München!

In den aktuellen Planungen der Bundesregierung zum Deutschlandtakt ist eine schnelle vertaktete Regionalexpressverbindung und ein Halbstundentakt zwischen München und Garmisch vorgesehen. Auf der eingleisigen Strecke geht das nicht ohne neue zweigleisige Abschnitte. Aber beim Bau einer neuen Unterführung unter der Bahnstrecke München–Garmisch bei Seehausen ist momentan nur ein Gleis vorgesehen – ein Schildbürgerstreich! PRO BAHN fordert die DB und den Bund auf, hier vorausschauend zu handeln ([https://www.pro-bahn.de/bayern/presse\\_show\\_bayern.php?id=990](https://www.pro-bahn.de/bayern/presse_show_bayern.php?id=990)).

Im Hinblick auf den Deutschlandtakt fordert PRO BAHN jetzt das Bundesverkehrsministerium in einer Petition auf, die im Bundesverkehrswegeplan vorgesehenen Finanzmittel für den Straßenbau im Pfaffenwinkel und Werdenfels auf die Schiene umzuschichten.

Weitere Argumente und Details zu den von PRO BAHN geforderten Maßnahmen sind unter <https://www.pro-bahn.de/weilheim/petition.htm> zu finden.

Bitte unterstützen auch Sie die Petition durch Ihre Unterschrift!

Direkter Link zur Petition: <https://www.openpetition.de/petition/online/fuer-eine-bessere-bahn-im-werdenfels-und-pfaffenwinkel>.

Norbert Moy

*Es tut sich was, es tut sich nichts, es tut sich was an der falschen Stelle*

## **(Zwischen-)Ergebnisdokumentation**

So lassen sich einige der in den vergangenen Ausgaben der PRO BAHN Post thematisierten und aus Fahrgastsicht offenen Punkte zusammenfassen.

In der PRO BAHN Post vom Oktober (Seite 6) haben wir über irreführende Blindenleitsysteme am Hauptbahnhof im Rahmen des Bahnhofsneubaus und am Karlsplatz (Stachus) im Rahmen des Neubaus eines Luxushotels berichtet.

Am Hauptbahnhof wurde das Blindenleitsystem im U-Bahn-Zwischengeschoß der U1 und U2 inzwischen korrigiert, indem die Rillen verfüllt wurden. Damit werden blinde Fahrgäste und andere blinde Nutzer dort nicht mehr in die Irre und gegen einen Bauzaun geleitet. (Nach der Sperrung der Schalterhalle war dies dagegen trotz entsprechender Hinweise über einige Wochen der Fall, ohne dass sich jemand dafür verantwortlich fühlte).

Anders und nicht so gut sieht es dagegen im Karlsplatz-Untergeschoß aus: obwohl nach der ersten Kontaktaufnahme zu den am Bau beteiligten Firmen umgehend zugesagt wurde, dass man sich zeitnah um Beseitigung des Missstands kümmern wolle, ist der kritisierte Zustand bis zum Redaktionsschluss dieser Ausgabe andauernd. Auch auf eine zwischenzeitliche Nachfrage von PRO BAHN gab es keine Reaktion mehr, so dass man das Nichtstun wohl als Desinteresse an dem Thema interpretieren muss. Ein solches Verhalten beim Neubau eines Luxushotels inmitten des Zentrums der Landeshauptstadt zeigt aber auch indirekt oder gar direkt die mangelnde Wertschätzung für die Bedürfnisse mobilitätseingeschränkter Mitbürgerinnen und Mitbürger auf. Die Erfüllung deren Belange scheint bei Schaffung von Kommerz keine Rolle zu spielen ...

Im September-Heft haben wir auf Seite 5 über den nur für Insider wahrnehmbaren U-Bahn-Zugang am Marienhof unmittelbar an der Rückseite des Rathauses berichtet, wo nach Errichtung des Infozentrums für die 2. S-Bahn-Stammstrecke die sonst üblichen Hinweise mit dem großen weißen U auf blauem Hintergrund entfernt wurden – bislang ersatzlos, denn ein Schild oder einen anderen Hinweis gibt es hier leider immer noch nicht. Vor allem Touristen können somit weiterhin vor dem U-Bahnzugang stehen und diesen dennoch nicht finden.

Ob das inzwischen auf halber Höhe der Treppe angebrachte Banner mit der Aufschrift „U Marienplatz“ die das Problem lösende „Idee“ sein soll, ist unbekannt. Falls die Verantwortlichen dies denken, dann sollten sie sich weiterhin Gedanken machen, denn (nicht nur) der meterhohe Bauzaun versperrt die Sicht auf dieses Banner . . .

Recht schnell ist man dagegen an dieser Stelle aktiv geworden, um Probleme von Autofahrern und durch Autofahrer zu lösen. Da innerhalb weniger Wochen zweimal ortsfremde Autofahrer den Zugang zur U-Bahn unterhalb des Infozentrums mit einer Tiefgarageneinfahrt verwechselt haben und mit ihren Autos auf die Treppen gefahren sind, hat man die Zufahrt recht schnell mit Pflanztrögen verstellt.

An diesem Verhalten der Verantwortlichen ist mehr als deutlich erkennbar, dass das Gerede um Klimaschutz und Verkehrswende offenbar doch nur Fassade ist: der wahre „König der Mobilität“ ist weiterhin das Auto, für das alle Hindernisse aus dem Wege geschaffen werden – oder wie hier eben auch hingestellt werden, um Schaden vom Fahrzeug fernzuhalten.

Aus Fahrgastsicht wäre es schön, wenn zukünftig leicht und kostengünstig zu beseitigende Missstände genauso schnell beseitigt werden würden wie beim Individualverkehr.

Andreas Frank

## **Menschenskinder – mit Kindern unterwegs im Verkehrsverbund**

Auch wenn das Auto bei jungen Erwachsenen allmählich an Bedeutung verliert, so ist der Nimbus der Unverzichtbarkeit eines Kfz für Familien immer noch weitestgehend intakt. Die Gründe dafür sind vielfältig. Ein wichtiger dürfte die mangelnde Zuverlässigkeit des ÖPNV sein, welche ein eng getakteter Familienstundenplan einfach nicht verkraftet. Ein weiterer Grund ist aber immer noch eine unnötige Komplexität, welche vor allem nicht-ÖPNV-affine Menschen oftmals abschreckt mit Kindern in Busse oder Bahnen einzusteigen.

Obwohl die einheitliche kostenlose Kindermitnahme bis zum Alter von 6 Jahren fast durchgehend verwirklicht ist und Barrierefreiheit sukzessive verbessert wird, wird es spätestens ab dem Schulalter wieder komplizierter und vor allem sehr uneinheitlich. Ein Ausflug in fremde Gefilde setzt intensive Recherchearbeit mit den Bedingungen des jeweiligen Verkehrsverbundes voraus. Zeit, die viele Familien nicht aufbringen wollen oder können.

Die folgende Tabelle zeigt für einen beispielhaften Tagesausflug die kostengünstigsten Alternativen im MVV (neuer und alter Tarif), im AVV (Augsburg) und

im DING (Ulm). Die Kinder sind in dieser Berechnung zwischen 6 bis 14 Jahre alt. Unter 6 Jahren ist die Beförderung generell kostenfrei.

	1 Erwachsener	+ 1 Kind	+ 2 Kinder	2 Erw.+2 K.
<b>MVV Innenraum</b>				
2 Fahrten	5,60 Euro <sup>1</sup>	9,40 Euro <sup>1</sup>	12,20 Euro <sup>1</sup>	12,80 Euro <sup>2</sup>
> 2 Fahrten	6,70 Euro <sup>3</sup>	9,90 Euro <sup>4</sup>	12,80 Euro <sup>2</sup>	12,80 Euro <sup>2</sup>
<b>MVV Zone M</b>				
2 Fahrten	5,60 Euro <sup>1</sup>	9,40 Euro <sup>1</sup>	12,20 Euro <sup>1</sup>	14,80 Euro <sup>2</sup>
> 2 Fahrten	7,80 Euro <sup>3</sup>	11,00 Euro <sup>4</sup>	14,20 Euro <sup>4</sup>	14,80 Euro <sup>2</sup>
<b>AVV Zone 10+20</b>				
2 Fahrten	5,04 Euro <sup>1</sup>	6,80 Euro <sup>3</sup>	6,80 Euro <sup>3</sup>	9,00 Euro <sup>2</sup>
> 2 Fahrten	6,80 Euro <sup>3</sup>	6,80 Euro <sup>3</sup>	6,80 Euro <sup>3</sup>	9,00 Euro <sup>2</sup>
<b>DING Zone 10+20</b>				
2 Fahrten	4,20 Euro <sup>3</sup>	7,00 Euro <sup>5</sup>	7,70 Euro <sup>2</sup>	7,70 Euro <sup>2</sup>
> 2 Fahrten	4,20 Euro <sup>3</sup>	7,70 Euro <sup>2</sup>	7,70 Euro <sup>2</sup>	7,70 Euro <sup>2</sup>

Erläuterungen: <sup>1</sup> Streifenkarte, <sup>2</sup> Gruppen-Tageskarte, <sup>3</sup> Single-Tageskarte Erwachsener, <sup>4</sup> Single-Tageskarte Erwachsener + Single-Tageskarte Kinder, <sup>5</sup> Single-Tageskarte Erwachsener + Einzelfahrschein Kinder

Jeder Verkehrsverbund hat seine eigenen Spielregeln bei der Mitnahme von Kindern im Alter von 6 bis 14 Jahren und mit Ausnahme des AVV spielt es auch eine Rolle, ob man nur eine Hin- und Rückfahrt auswählt oder eventuell mehr Fahrten unternimmt. Im AVV dürfen beim Kauf einer Single-Tageskarte bis zu vier Kinder mitgenommen werden. Im MVV wird es mit jedem Kinder teurer und im DING greift man schnell zur Gruppen-Tageskarte, da es für Kinder nur ermäßigte Einzelfahrscheine, aber keine ermäßigten Tageskarten gibt.

Ganz anders stellt sich die Situation bei den Monatskarten dar. Im MVV dürfen bis zu drei Kinder kostenlos mitgenommen werden, wochentags allerdings nicht vor 9 Uhr, was die Nutzbarkeit dann doch sehr einschränkt. Im AVV dürfen gar keine Kinder mit einer Monatskarte mitfahren, ebenso bei Monatskarten im Ulmer DING Verbund. Dieser kennt allerdings wiederum eine Kinder-Monatskarte für 14,90 Euro, welche es weder im AVV noch im MVV gibt.

Zu guter Letzt muss man die Fahrkarten auch noch irgendwo kaufen. Dies mag bei Fahrten im heimatlichen Verbund am Automaten noch gut klappen – falls man von außen in einen Verbund einpendelt, möchte man doch lieber vorab ein Ticket kaufen, so dass ein Anschluss im Verbund nicht mit einem längeren Fahrkartenbesorgungsaufenthalt verbunden ist.

Da Einpendler mit dem Zug im Normalfall ohnehin schon den DB Navigator auf dem Handy haben, bietet sich dieser mit vorhandenem Benutzerkonto auch für den Kauf von Verbundtickets an – leider beispielsweise nicht für DING Tickets. Dort verweist man auf eine andere Standard-App, das Handy Ticket Deutschland, die selbstredend wiederum keine Tickets für MVV oder AVV ausstellt.

Tatsächlich wurde in den letzten Jahren einiges besser, die Kindermitnahme sollte aber im ÖPNV so einfach wie im Auto sein. Oder noch besser, so einfach wie mit einer Bahncard 100 bei der DB. Damit brauchen mitreisende Kinder nicht nur kein Ticket sondern auch keinen Kindersitz.

Harald Nikolisin

## *Eine Reise nach Belgien und Rückreise von Frankreich*

### **Auslandsreisen in die Provinz**

Bahnreisen ins Ausland werden gerne von der Deutschen Bahn als preisgünstig und schnell beworben, meist geht es dann aber um Reisen in die großen Städte wie z. B. Paris, Brüssel, Amsterdam oder Wien, die gut mit schnellen Zügen erreichbar sind und für die auch problemlos Sparpreise gebucht werden können.

Mein Ziel war allerdings das durchaus touristisch attraktive, aber nur mit dem Bus erreichbare Bouillon im südlichen Belgien. Nach einigen Recherchen hatte ich eine durchaus passable Verbindung gefunden, die mich am 12. Oktober um 8.28 Uhr von München mit dem ICE nach Mannheim und von dort mit einem Anschluss-ICE weiter nach Saarbrücken führte. Von Saarbrücken fuhr leider nur ein Bus nach Luxemburg Hbf. Immerhin war die Strecke durchgehend buchbar und durch geschicktes Teilen der Verbindung erhielt ich auch einen Super-Sparpreis von München nach Stuttgart, für den Rest der Strecke nach Luxemburg, das ich 14.40 Uhr mit dem Bus erreichte, konnte nur eine Fahrkarte ohne Ermäßigung erworben werden.

Schwieriger war der Erwerb der Fahrkarte von Luxemburg nach Libramont, von wo ein Anschlussbus nach Bouillon verkehrte. Glücklicherweise verfügen die belgischen Eisenbahnen über eine Webseite, über die ein Online-Erwerb einer Fahrkarte für die Nahverkehrsstrecke von Luxemburg nach Libramont möglich war. Da der Anschluss in Libramont nur 6 Minuten betrug (der Zug erreichte Libramont um 16.09 Uhr, der Anschlussbus fuhr um 16.15 Uhr ab), musste ich etwas um den Anschluss bangen, den ich aber schließlich doch erreichte. Trotzdem muss ich sagen, dass es die Bahn dem Reisenden nicht leicht macht, über eine solche Verbindung zu fahren, da eine Preisauskunft nicht möglich ist.

Nach einer Wanderung erreichte ich die französische Kleinstadt Clermont-en-Argonne. Die Rückfahrt zu organisieren, war eine Herausforderung, denn eine Bahnreise von Clermont-en-Argonne nach Straßburg oder Saarbrücken ist einfach nicht vorgesehen, man kommt nur nach Paris oder in die Städte, die auf dem Weg nach Paris liegen. Also beschloss ich, bereits am Vorabend der Heimreise nach Verdun zu fahren, von dort aus waren die Verbindungen besser.

Im SNCF-Schienenersatzbus zeigte sich die ganze Misere des Busverkehrs in der



französischen Provinz. Obwohl der Bus auf dem Weg nach Verdun mitten durch die Orte fuhr, durfte er dort nicht halten, da das der lokalen Busgesellschaft von Verdun vorbehalten war, deren Busse aber auch nur selten verkehrten.

Am 19. Oktober fuhr ich dann von Verdun nach Straßburg. Der Bahnhof in Verdun war zwar besetzt, Züge fahren aber nur selten und elektrifiziert ist diese Strecke auch nicht. Die Verbindung nach Straßburg bzw. Paris wird über eine Busverbindung hergestellt, die Verdun mit der TGV-Station Meuse verbindet. Immerhin konnte über die SNCF hier online eine Anrechts-Karte erworben werden, die im Bahnhof Verdun in eine Fahrkarte getauscht werden konnte.

Die größte Herausforderung war allerdings die Fahrt von Straßburg in das Rhein-Main-Gebiet über linksrheinische Nebenstrecken. Hier versagten sowohl die Deutsche Bahn wie auch die SNCF kläglich. Die DB bot die durchaus akzeptable Nahverkehrsverbindung von Straßburg (ab 10.53 Uhr) nach Rüsselsheim (an 14.17 Uhr) zwar an, leider war ein Online-Ausdruck der Fahrkarte nicht möglich; hier konnte (und das im Zeitalter der Digitalisierung!) nur ein Versand mit der Post für 5,90 Euro gewählt werden, was ich ziemlich frech finde.

Also beschloss ich, diese Nahverkehrsfahrkarte am Schalter in Straßburg zu kaufen. Die erste SNCF-Beamtin sprach leider kein einziges Wort deutsch, trotzdem gelang es ihr, die von mir gewünschte Bahnverbindung herauszufinden. Aber eine Fahrkarte konnte sie mir trotzdem nicht ausstellen. Sie fragte mich noch zweimal, ob ich über Mainz oder über Mayence fahren wollte, ich erklärte ihr, dass beides Mainz ist, das eine ist der deutsche Name für Mainz und das andere ist der französische Name für Mainz. Dann nannte sie mir den Fahrpreis von 60 Euro für die Nahverkehrsverbindung, wobei ich ihr deutlich sagte, dass das nicht sein könne, schließlich hatte mir der Computer einen Preis von 37,40 Euro genannt. Dann schmiss sie das Handtuch und übergab mich einem deutschsprachigen Kollegen. Dieser verstand zwar, was ich wollte, musste aber zugeben, dass eine Fahrt so weit ins Ausland (immerhin 120 km hinter der französischen Grenze) die Möglichkeiten des französischen Bahncomputers überschritt. Er verkaufte mir aber eine Fahrkarte nach Wörth und überliess mich dann meinem Schicksal. Dort gäbe es seiner Meinung nach sicher einen deutschen Automaten.

Am Ende habe ich mich dann nicht mehr gewundert, warum dieser Nahverkehrszug im ersten Teil ein rein französischer Zug war; bis auf einen Mitreisenden und mir sind alle Fahrgäste bis Lauterburg ausgestiegen. An der ersten deutschen Station stiegen wieder deutsche Fahrgäste ein und auf dem deutschen Teil der Strecke wurden dann erstmals die Bahnhöfe in deutscher Sprache angesagt, französisch konnte der Triebwagenführer möglicherweise nicht. Glücklicherweise hatte ich in Wörth genügend Aufenthalt, um einen Fahrschein für die Reststrecke zu kaufen.

Fazit: Warum der kleine Grenzverkehr so stiefmütterlich behandelt wird, ist nicht

nachvollziehbar, Ich habe den Eindruck, dass beide Bahngesellschaften da mächtig blockieren. Ein deutsch-französisches Tandem ist hier nicht erkennbar. Und dass die linksrheinische Strecke eine ideale Ausweichstrecke sein könnte, wenn sie elektrifiziert und auf deutscher Seite zweigleisig ausgebaut wäre, scheint bei den Verantwortlichen beider Bahnen nicht im Bewusstsein zu sein.

Frank Lipke

## **Salzburg: Grenzüberschreitende Zusammenarbeit der Verkehrsinitiativen**

An den Verkehrsthemen im Großraum Salzburg wird deutlich, warum Fahrgäste Europa brauchen. Bei einem Strategietreffen am 19. Oktober haben Verkehrsinitiativen aus Österreich und Bayern eine Intensivierung ihrer Zusammenarbeit vereinbart. PRO BAHN wird über die Regionalgruppe Inn-Salzach den bisherigen losen Informationsaustausch intensivieren und zu einer abgestimmten Zusammenarbeit ausbauen.

Damit können die Verkehrsinitiativen mit ihrem Fachwissen und der lokalen Ortskenntnis mittlerweile den gesamten Zentralraum Salzburg abdecken. Die regionalen Themen werden somit von den lokalen Initiativen beobachtet und bearbeitet: im Bezirk Braunau vom Verein „Lebensraum Mattigtal“, entlang der S5 Neue Ischlerbahn und Salzkammergut vom „Club Salzkammergut Lokalbahn“, im Flachgau entlang der Lokalbahn, der Westbahn, in der Stadt Salzburg und im Süden bis Hallein–Golling vom Verein „Die Rote Elektrische“. In Bayern kümmert sich das „Verkehrsforum Berchtesgadener Land und Rupertiwinkel e.V.“ um die Berchtesgadener Land Bahn, den Linienstern Freilassing und schwerpunktmäßig um die ABS 38 (Ausbaustrecke 38 Mühldorf–Freilassing). Die ABS 38 ist ebenfalls der Schwerpunkt der neuen „PRO BAHN Regionalgruppe Inn–Salzach“, die die Region Mühldorf–Altötting–Burghausen–Simbach/Inn bearbeitet. Eine besondere Aufgabe hat der Verein „Austria-In-Motion.net“, der die digitale Kommunikation im Internet und in den neuen Medien sicherstellt. So werden alle Websites der genannten Vereine mittels eines zentralen Newsletter-Systems ergänzt und zukunftsfit gemacht.

Um den Informations-Austausch zu verstärken, besuchen sich bei themenübergreifenden Schwerpunkten die Vereine bei ihren Vereinsabenden gegenseitig. Wenn es Themenschwerpunkte gibt, die alle Vereine betreffen, finden, mehrmals jährlich, sogenannte „Strategie-Treffen“ statt.

Beim ersten Strategietreffen wurden bereits einige gemeinsame Themen identifiziert: Die Reaktivierung der Königsseebahn als Teil eines künftigen Regional-Stadtbahn-Systems um Salzburg ist schon lange ein Wunsch von PRO BAHN Oberbayern. Wichtig erscheint auch eine Abstimmung der Verkehrsverbünde.

Die Initiativen rechnen damit, dass bei der Erweiterung der Verbände in Oberbayern und Salzburg eine sinnvolle Verbundgrenze im südöstlichen Oberbayern verlaufen wird.

Richard Fuchs / Norbert Moy

*Nicht vergessen:*

## **2. November: Landesversammlung in Coburg**

## **16. November: Bezirksversammlung in München**

---

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](mailto:pbp-redaktion@muenchen.pro-bahn.de) erreichbar, die Abonnentenverwaltung über [pbp-abo@muenchen.pro-bahn.de](mailto:pbp-abo@muenchen.pro-bahn.de).

PRO BAHN Post im Internet: <https://www.pro-bahn.de/oberbayern/pbp/>

Jahresabonnement der gedruckten Version durch Überweisung von 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. 06.11. 18:30 Uhr; Bad Reichenhall, „Hotel Axelmannstein“, Salzburger Str. 2-6; **Monatstreffen** des Verkehrsforums Berchtesgadener Land und Rupertiwinkel: (offenes Treffen für alle, die sich informieren oder Probleme und Erfahrungen einbringen wollen); Info: <https://www.verkehrsforum-bgl.de/>.

Mi. 20.11. bis Sa. 23.11.; Horb am Neckar, Feuerwehrhaus; **37. Horber Schienen-Tage**; Info und Anmeldung: <http://horber.schienen-tage.de>.

Mi. 04.12. 18:30 Uhr; Bad Reichenhall, „Hotel Axelmannstein“, Salzburger Str. 2-6; **Monatstreffen** des Verkehrsforums Berchtesgadener Land und Rupertiwinkel: Info: <https://www.verkehrsforum-bgl.de/>.

Sa. 30.11. So. 01.12., Sa. 07.12. und So. 8.12.; Bad Endorf / Obing ; **Nikolausfahrten auf der Lokalbahn Endorf-Obing** Info und Anmeldung: <https://chiemgauer-lokalbahn.com/fahrplaene-und-co/fahrplaene/> und Tel. 0151/6779 4888.

- **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 Gasthaus „Klinglwirt“, Balanstr. 16 (S-Bahn oder Tram bis Rosenheimer Platz).

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

- Sa. 02.11. 12 Uhr; Coburg, Gasthaus „Münchner Hofbräu“, Kleine Johannisgasse 8; Verleihung des bayerischen Fahrgastpreises im Rahmen der Mitgliederversammlung von PRO BAHN Bayern. Info: Siehe nachfolgender Termin
- Sa. 02.11. 14 Uhr; Coburg, Gasthaus „Münchner Hofbräu“, Kleine Johannisgasse 8; **Mitgliederversammlung von PRO BAHN Bayern**. Info: Siehe <https://www.pro-bahn.de/bayern/einladung.htm> und schriftliche Einladung an alle Mitglieder.
- Sa. 02.11. 12 Uhr; Wasserburg, „Café Central“, Herrengasse 5–7; **Stammtisch** der PRO BAHN Ortsgruppe Wasserburg; Info: R. Kurzmeier ([rainer@blumen-kurzmeier.de](mailto:rainer@blumen-kurzmeier.de)), B. Meerstein ([bernd@meerstein.de](mailto:bernd@meerstein.de))
- Mi. 06.11. 19 Uhr; Geschäftsstelle; **Aktiventreffen**
- Fr. 08.11. 19 Uhr; Geschäftsstelle; **Regionalgruppe München**.
- Do. 14.11. 18 Uhr; Rosenheim; „Flötzingler Bräustüberl“, Samerstraße 17, **Stammtisch der Stadt- und Kreisgruppe Rosenheim**; Info: Wolfgang Günther (080 62/4027), Günther Polz (080 63/7928)
- Sa. 16.11. 11 Uhr; München, Am Platzl 9, „Hofbräuhaus“, Erkerzimmer; **Vortrag** von Dr. B. Rosenbusch, MVV; ca. 13 Uhr **Mitgliederversammlung** von PRO BAHN Oberbayern; Info: Siehe S. 2 und schriftliche Einladung an alle Mitglieder.
- Mo. 25.11. Augsburg, Zeughaus, Zeugplatz 4 (Hollsaal, Zugang durch Tür „Aufgang Treppe“); **PRO BAHN-Treff Schwaben**; Info: [winfried.karg@pro-bahn.de](mailto:winfried.karg@pro-bahn.de), [https://www.pro-bahn.de/bayern/index\\_termin.htm](https://www.pro-bahn.de/bayern/index_termin.htm) unter „Schwaben“
- Mi. 27.11. ab 19:30 Uhr; München; Gasthaus „Klinglwirt“, Balanstr. 16; **Stammtisch**
- Do. 28.11. 19 Uhr; Weilheim, GH Holzwurm, Münchner Str. 36; **Treffen der Regionalgruppe Oberland**; Info: Norbert Moy ([n.moy@bayern.pro-bahn.de](mailto:n.moy@bayern.pro-bahn.de))
- Mi. 04.12. 19 Uhr; Geschäftsstelle; **Aktiventreffen**
- Fr. 06.12. 19 Uhr; Geschäftsstelle; **Regionalgruppe München**.
- Sa. 07.12. 12 Uhr; Wasserburg, „Café Central“, Herrengasse 5–7; **Stammtisch** der PRO BAHN Ortsgruppe Wasserburg; Info: siehe Termin am 02.11.

- Im November findet das Treffen der Regionalgruppe München wegen des Feiertags erst am zweiten Freitag des Monats statt.
- Das zweite Aktiventreffen in der Geschäftsstelle entfällt im November.

Termine anderer Veranstalter siehe vorherige Seite.

---