

# PRO BAHN *Post*

Rundbrief von PRO BAHN Oberbayern

Dezember 2009



Gruppenbild mit Löwen am Bahnhof. Die Maskottchen des „3-Löwen-Taktes“ waren die Lieblinge der Besucher des 1. Horber Jugendnahverkehrstages im Rahmen der 27. Horber Schienen-Tage (Bild: Renate Forkel)

- Kurznachrichten – Seite 2
- Bahnsteigzugang Feldmoching: Was lange währt... – Seite 3
- Senior/innen als Fahrgast – Seite 5
- 2. S-Bahn-Tunnel, Südring, Regionalbahntunnel ... – Seite 6
- Horb 2009: Krise, Klima, Koalition – Seite 8

## **PRO BAHN-Post-Abo 2010**

Liebe Leser,

auch dieses Jahr möchten wir unsere Leser der Papierversion der PRO BAHN-Post und die Nichtmitglieder wieder an die Verlängerung ihres Abos erinnern:

Falls Sie die elektronische Version lesen und PRO BAHN-Mitglied sind, brauchen Sie gar nichts tun – Ihr Abo wird im kommenden Jahr automatisch fortgesetzt.

Falls Sie für 2010 die Papierversion abonnieren möchten oder kein Mitglied sind, so überweisen Sie bitte 12 Euro auf das Konto 37 20 730 bei der Sparda-Bank München (BLZ 700 905 00). Bitte geben Sie unbedingt Ihre Adresse an, wenn Sie kein PRO BAHN-Mitglied sind.

## **Kurznachrichten**

### **Treffen der Kreisgruppe Oberland**

Das erste „reguläre“ Treffen der neuen Kreisgruppe Oberland findet am 1. Dezember im Restaurant „Pizzeria Da Franco“, Marienstr. 3, in Holzkirchen statt. Mitstreiter und Interessierte sind herzlich willkommen. Nähere Informationen gibt es bei Thomas Weißenborn, dem Leiter der Kreisgruppe (Tel. 0151-12780685, e-Mail [Thomas.Weissenborn@t-online.de](mailto:Thomas.Weissenborn@t-online.de)).

### **Neue Trambahnlinie**

Am 12. Dezember wird die Eröffnung der neuen Trambahnlinie 23 in die Parkstadt Schwabing gefeiert. Auch PRO BAHN ist mit einem Infostand an der Anni-Albers-Straße dabei. Nähere Informationen gibt es unter <http://www.mvg-mobil.de/eroeffnung-tram23.htm>.

### **S-Bahnstation Hirschgarten wird eröffnet**

Ebenfalls zum Fahrplanwechsel am 13. Dezember wird die neue S-Bahnstation „Hirschgarten“ eröffnet. Wegen der verlängerten Fahrzeiten durch den neuen Halt am Hirschgarten wurden massive Änderungen im S-Bahnnetz mit Tausch einiger Linien vorgenommen. Die DB veranstaltet hierzu am 13.12. einen Infotag am neuen Haltepunkt (<http://www.s-bahn-muenchen.de>).

### **ICE-Halte Tutzing und Oberau**

Ab dem Fahrplanwechsel halten die samstäglichen ICEs auf der Bahnlinie München–Garmisch auch in Tutzing und Oberau. Weilheim geht leer aus – der Bahnsteig ist zu niedrig.

## **Bayernkursbuch**

Wie im vergangenen Jahr wird die Bayerische Eisenbahngesellschaft zum Fahrplanwechsel wieder ein Bayern-Kursbuch herausgeben. Es kostet 5 Euro und kann bestellt werden unter [bestellung@bayern-kursbuch.de](mailto:bestellung@bayern-kursbuch.de) oder beim BAYERN-KURSBUCH Bestellcenter, Postfach 210370, 80673 München (Tel. 089/5682 0853, Fax 089/5682 2123). Außerdem ist es auch in gutsortierten Bahnhofsbuchhandlungen erhältlich.

## **Grund zur Freude in Burgkirchen**

Zusätzlich zum neuen Bahnhof bekommt Burgkirchen/Alz jetzt noch ein „Zucker!“ von der BEG. Zum Fahrplanwechsel wird die Abfahrtszeit der RB 27152 von bisher 8:57 auf 9:00 Uhr verlegt. Damit kann das Bayern-Ticket ebenso wie das Südostbayern-Ticket der SüdostBayern Bahn ab Burgkirchen fast eine Stunde früher als bisher genutzt werden. Die PRO BAHN-Kreisgruppe Altötting, die sich für diese Fahrplanumstellung eingesetzt hat, begrüßt diese Änderung.

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

## *Bahnsteigzugang Feldmoching*

### **Was lange währt ... ... wird auch nicht wirklich gut**

Anfang November kamen sich die Deutsche Bahn und die Münchner Verkehrsgesellschaft ein Stück näher: im Bahnhof München-Feldmoching wurde der Zugang vom Bahnsteig 1 zum Zwischengeschoss über der U-Bahn-Station eröffnet. An Bahnsteig 1 halten seit Juni 2006 planmäßig die stadteinwärts fahrenden S-Bahnen und Regionalbahnen. Seitdem – also seit mehr als drei Jahren – mussten die zahlreichen Umsteiger aus Richtung Freising, Flughafen und Landshut über die Straße hetzen, um den Zugang zur U-Bahn am Busbahnhof zu erreichen.

Die 2006 erfolgte Verlegung des Halts der Züge Richtung München von Gleis 2 auf Gleis 1 ist eine Maßnahme, die den Güterzügen ermöglicht, in Feldmoching Richtung Rangierbahnhof Nord abzubiegen, ohne die Personenzüge zu behindern. Die dritte Bahnsteigkante ermöglicht zudem Überholungen der S-Bahn – vorzugsweise stadtauswärts – durch Regionalzüge.

Ursprünglich sollte der Bahnsteig 1 und gleichzeitig ein direkter Zugang zum Zwischengeschoss im Herbst 2005 in Betrieb gehen. Der Bahnsteig wurde mit einem dreiviertel Jahr Verspätung fertig; der Abgang ins Zwischengeschoss wurde zurückgestellt. Seit 2007 wurde dann am U-Bahn-Zugang gebaut. Eigentlich sollte diese Verbindung noch 2007 benutzbar sein. Aus verschiedenen Gründen,

die in ihrer Gesamtheit öffentlich nie ganz klar wurden, kam es mehrfach zu Verzögerungen. Zuerst vertröstete man die Fahrgäste auf Mitte 2008, dann auf Ende 2008. Im Dezember 2008 strebte man die Fertigstellung für März 2009 an und im Frühjahr wurde dann als Eröffnungstermin die Jahresmitte genannt.

Nachdem ein Lift zwischen Bahnsteig und Zwischengeschoss wohl schon in der Planungsphase eingespart wurde, sparte man zuletzt auch noch die vorgesehene Rolltreppe ein. Entstanden ist jetzt ein recht großes Bauwerk mit einer einfachen Treppe, und daneben dem abgedeckten Rohbau des Rolltreppenschachts.

Ebenfalls etwas merkwürdig wirkt der geknickte Gang zwischen Treppe und Hauptraum des Zwischengeschosses. Normalerweise gestaltet man unterirdische Gänge möglichst übersichtlich. Wünschenswert, aber schwerer zu realisieren, wäre eine etwas nördlichere Lage des U-Bahn-Zugangs gewesen. An der jetzigen Position des oberen Treppenabsatzes oder am südlichen Ende des DB-Bahnsteigs kann ein weiterer Zugang zum Busbahnhof sinnvoll sein. Hier zeigten schon wenige Tage nach Fertigstellung erste Trampelpfade, was die Fahrgäste wirklich wollen. Bereits beim Bau des Bahnsteigs vor vier Jahren wurde versäumt einen Zugang zu Dülfer- oder Herbergstraße und damit in Richtung eines etwa zeitgleich im Norden Feldmochings entstandenem Neubauviertel einzurichten.

Die neue Treppe zwischen S- und U-Bahn ist zwar eine Verbesserung für die Fahrgäste; Bauzeit und Aufwand stehen aber in einem sehr schlechten Verhältnis zum erzielten Ergebnis. Schon die Idee, an einer Verknüpfungsstation einen neuen Bahnsteig zu bauen, aber zunächst auf den direkten Abgang zur U-Bahn zu verzichten, mutet seltsam an. Eine solch wichtige und gut frequentierte Verbindung nur mit einer einfachen Treppe auszustatten, ist sicher nicht das, was man heutzutage erwartet. Ältere Menschen oder Eltern mit Kinderwagen müssen weiterhin den Umweg über den Busbahnhof nehmen. Eine attraktive Verknüpfung von U-Bahn und S-Bahn stellt man sich wahrhaft anders vor.

### **Chronologie:**

*Oktober 1996* – Die U-Bahnlinie U2 wird bis Feldmoching verlängert. S-Bahnen und Regionalbahnen halten an einem neuen Mittelbahnsteig (Gleis 2 und 3), der durch Treppen, Rolltreppen und einen Aufzug mit dem U-Bahnhof verbunden ist.

*Dezember 1998* – Der ehemalige bayerische Verkehrsminister Otto Wiesheu und der ehemalige oberste bayerische DB-Manager Peter Lisson unterzeichnen einen Vertrag über ein 520-Millionen-DM-Programm für Verbesserungen bei der Münchner S-Bahn. Aus diesem Etat heraus soll auch ein Umbau des Bahnhofs Feldmoching bezahlt werden.

*März 2001* – Otto Wiesheu und der ehemalige oberste bayerische DB-Manager Hermann Graf von der Schulenburg feiern in Furth (Gemeinde Oberhaching) den Beginn der Umsetzung des 1998 beschlossenen 520-Millionen-DM-Programms.

*August 2001* – Verkehrsminister Wiesheu kündigt in einer Pressekonferenz den Ausbau der S1-Strecke inklusive der Erweiterung der Gleisanlagen im Bahnhof Feldmoching für 2003/2004 an.

*März 2003* – Im zuständigen Bezirksausschuss wird die Inbetriebnahme des neuen Bahnsteigs an Gleis 1 für 2005 angekündigt. Der Bahnsteig sei direkt von der U-Bahn zu erreichen.

*Juni 2006* – Inbetriebnahme des neuen Feldmochinger Bahnsteigs an Gleis 1 – ohne direkten Zugang zur U-Bahn. Die Züge aus Richtung Freising, Flughafen und Landshut halten nun dort, statt wie bisher auf Gleis 2.

*Januar 2007* – In einem Zeitungsbericht wird angekündigt, dass „noch in diesem Jahr“ der Bahnhof Feldmoching den „ersehnten“ Abgang vom Bahnsteig an Gleis 1 ins Sperrengeschoss erhalte.

*November 2009* – Der Bahnsteig an Gleis 1 ist nun über eine Treppe mit dem Zwischengeschoss des U-Bahnhofs verbunden. Wer sich aufgrund seines Alters oder weil er beispielsweise einen Kinderwagen dabei hat, die Treppe nicht zutraut, muss weiterhin den Umweg über die Straße zu Rolltreppe und Aufzug am Busbahnhof nehmen.

Bilder und weitere Informationen unter <http://www.pro-bahn.de/muenchen/fakten/feldmoching-2009/> im Internet.

Edmund Lauterbach

## *Regionalversammlung in München*

### **Senior/innen als Fahrgast**

Am 14. November fand in München die Mitgliederversammlung von PRO BAHN Oberbayern statt. Der schon traditionelle Vortrag vor der eigentlichen Regionalversammlung wurde dieses Mal von Angelika Gasteiner vom Kundenservice der Salzburg AG (Betreiber-Gesellschaft der Lokalbahn und der O-Busse in Salzburg) gehalten. Das Thema „Senior/innen als Fahrgast – Ein vorbildliches Projekt aus Salzburg“ klingt zwar eher trocken, aber wer den sehr engagierten und unterhaltsamen Vortrag nicht gehört hat, der hat wirklich etwas versäumt.

Zunächst stellte Angelika Gasteiner klar, dass hier nicht nur von Personen um die 60 Jahre die Rede sei, sondern eher von Fahrgästen jenseits der 85 – auch eine Hundertjährige zähle zu ihren Fahrgästen. Immerhin ein Drittel der Fahrgäste der Salzburg AG sei über 60, bei den Unfällen in Bus oder O-Bus hätte diese Personengruppe aber einen Anteil von zwei Dritteln gehabt. Die überwiegende Mehrzahl der Unfälle – hauptsächlich Stürze – geschieht beim Ein- und Aussteigen. Beispielsweise kann, wenn der Bus beim Halten nicht direkt an den Gehsteig heranfährt, ein für einen jüngeren Fahrgast kaum merkbarer Spalt für

einen alten Menschen ein fast unüberwindbares Hindernis darstellen. Die Sturzgefahr, bzw. die Angst vor einem Sturz, sei auch vielfach ein Grund, warum ältere Menschen die Nutzung des ÖV vermeiden.

Durch ein spezielles ÖV-Mobilitätstraining für Senior/innen und praktische Ratschläge sowie eine gezielte Schulung der Busfahrer konnten das Unfallrisiko und die Angst der älteren Fahrgäste vor Unfällen vermindert werden. Zusätzlich wurden Fahrgastbefragungen, Mobilitätstage für Senioren und Informationsstände auf Stadtteilfesten und Märkten durchgeführt.

Durch diese und weitere Maßnahmen, wie spezielle Seniorenplätze im Bus oder mehr Sitzbänke in den Wartehäuschen können alte Menschen bis in höchste Alter ÖV-Kunden – und damit mobil – bleiben. Weitere Informationen zum Seniorenprojekt der Salzburg AG sind unter <http://www.salzburg-ag.at/verkehr/stadtbus/service-kontakt/obus-senioren> zu finden.

Angelika Gasteiner beendete ihren Vortrag mit einem Hinweis auf das EU-Projekt AENEAS ([www.aeneas-project.eu](http://www.aeneas-project.eu)) zur Mobilität von Senioren, an dem u.a. auch München beteiligt ist.

Renate Forkel

## **2. S-Bahn-Tunnel, Südring, Regionalbahntunnel: Fortsetzung unklar**

Mitte November wurde eine Kostenuntersuchung zum S-Bahn-Südring in München veröffentlicht, Ende November die Untersuchung zum Flughafenanschluß.

Auftrag der Südring-Studie war, die Vorschläge von Vieregg-Rößler einer Realitätsüberprüfung zu unterziehen. Schon die erste Seite mit Text sagt, dass dieser Auftrag nicht umgesetzt wurde: Denn die Vorschläge von Vieregg-Rößler wurden nicht berücksichtigt.

Mit den von den Gutachtern unterstellten Annahmen konnten dann hohe Baukosten ermittelt werden. Doch inhaltlich wurden diese Annahmen nicht begründet, damit ist die Gesamtaussage nicht schlüssig.

So muß die ICE-Abstellanlage nördlich des Bahnhofs Laim unbedingt mit drei (statt mit zwei) Gleisen mit dem ICE-Betriebswerk verbunden werden, in Folge muß unter der kompletten Gleisachse für S-Bahn, Regional- und Fernverkehr eine neue Brücke gebaut werden.

So benötigt auch der Güterverkehr unbedingt zwei eigene Gleise ab Südbahnhof (statt wie bei Vieregg-Rößler ab Heimeranplatz) Richtung Laim, obwohl unmittelbar östlich zwischen Südbahnhof und Ostbahnhof auch gemeinsame Gleise

für Personen- und Güterverkehr reichen. Auch hier: Hohe Mehrkosten, und eine inhaltliche Begründung jenseits von „das ist verkehrlich zum Stand heute nicht verzichtbar, wie das in zwei Jahren ist wissen wir nicht“ gibt es nicht.

Auch bei der Baulogistik und den Baufahrstraßen wurden extrem hohe Kosten ermittelt. Insgesamt wurden so die Kosten auf 1156 Millionen Euro hochgetrieben (davon 175 Millionen Euro alleine für Planungskosten). Diese hohen Kosten sind nicht das letzte Wort, eine Halbierung ist bei einer Korrektur der Grundannahmen durchaus möglich.

Das Fahrplankonzept, das für 2. Tunnel und Südring vorgelegt wurde, sieht jeweils vor, dass einzelne Außenstrecken ausschließlich in den zweiten Tunnel bzw. ausschließlich auf den Südring fahren. Während man beim zweiten Tunnel dies noch für tolerierbar halten kann (auch wenn damit die Außenstrecken Richtung Erding, und Freising die direkte Verbindung zur Donnersberger Brücke, Stachus und Rosenheimer Platz komplett verlieren), so ist das beim Südring nicht sinnvoll.

Aufgrund des Füllgrads des jetzigen Tunnels und den prognostizierten Umsteigezahlen war der Fahrplanvorschlag stets, einige 10-Minuten-Verstärker-Linien sowie einen Grund-10-Minuten-Takt auf dem Südring anzubieten. Denn es müssen nicht unbedingt zwingend die Hälfte der Züge auf die neue Strecke umgelenkt werden.

Natürlich hat das Gutachten damit das politisch gewünschte Ergebnis erzielt. Doch das heißt noch lange nicht, dass es jetzt beim 2. Tunnel weitergeht. Denn natürlich gibt es nachwievor keine genehmigungsfähige Planung, Haidhausen 3 ist nicht fertig gezeichnet, es gibt keine Finanzierung. Und bei der absehbaren Korrektur der Südringkosten wird dann auch der Vergleich der Nutzen-Kosten-Indizes eine andere Aussage sein.

### *Regionalbahntunnel statt 2. S-Bahn-Tunnel?*

Der nächste (in der Öffentlichkeit noch nicht so wahrgenommene) Rückschlag für die Tunnelplaner kam eine Woche später: Für die Flughafenanbindung sollen nach Willen des Freistaats Bayern Regionalexpress von Lindau, Memmingen und Augsburg durch den 2. S-Bahn-Tunnel fahren.

Doch damit muß man die Infrastrukturfrage stellen: Reicht dann wirklich eine Bahnsteigkante am unterirdischen Hauptbahnhof, oder wären deren zwei (oder gar drei) je Richtung erforderlich, das gleiche natürlich auch für alle anderen Bahnhöfe? Wie ist das mit der Bahnsteighöhe, müssen dann alle Bahnhöfe Richtung Lindau und Augsburg auf 96cm angehoben werden, oder wäre es besser, Kanten mit verschiedener Höhe im Tunnel vorzusehen? Sollten dann die Tunnelbahnhöfe nicht längere Bahnsteige bekommen? Sollten die Steigungen bis zu 40‰ der derzeitigen Planung nicht besser reduziert werden, beispielsweise auf

hauptbahnübliche 25‰? Eine unterirdische Regionalverkehrsstrecke durch die Stadt hat sicherlich Charme, aber ein einfaches Aufkleben einer neuer Bezeichnung auf den 2. S-Bahn-Tunnel reicht dafür nicht aus.

Auch bei der Flughafenanbindung gilt: Die Präferenzierung der ausgewählten Lösung ist so nicht direkt nachvollziehbar. Zählt man realistische Kosten für den Tunnel bei Daglfing zur ausgewählten Variante dazu, dann sieht die Rangfolge der Varianten in der Detailuntersuchung anders aus – und ohne einen Tunnel dort kann sich zumindest derzeit die Stadt München diese Strecke nicht vorstellen.

Zählt man den Nutzen durch eine potentielle Fernverkehrsanbindung dazu, dann schneidet die präferierte Ostvariante mangels Ausbaus für den Fernverkehr noch schlechter ab. In der Summe scheint derzeit bei einer Gesamtbetrachtung der Nordtunnel noch am besten abzuschneiden.

Zusammenfassend gilt leider: Die vergangenen Wochen haben viel neues Papier gebracht, doch nur wenig Fortschritt. Die Planungen für den zweiten Tunnel wurden durch den Freistaat selbst beschädigt (auch wenn diese Erkenntnis noch nicht angekommen ist).

Der S-Bahn-Südring wird weiterhin und vollkommen unabhängig von einem zweiten Tunnel gebraucht, auch wenn derzeit die Stadt München sich gegen dieses städtische Interesse positioniert.

Das Gutachten zur Flughafenanbindung enthält viele relevante Fakten, die Schlußfolgerungen zur Anbindung Niederbayerns überzeugen auch. Doch die Schlußfolgerungen Richtung München und Augsburg vermissen eine Perspektive für die Strecke München – Freising und können auch aufgrund der gerade erfolgenden Kostenwünsche so nicht aufrechterhalten werden.

Andi Barth

Die Kurzfassungen zu den Gutachten sind jeweils unter <http://www.stmwivt.bayern.de/verkehr/schiene/> erhältlich.

*Horb 2009*

## **Krise, Klima, Koalition**

Wenn man schon lange Stammgast bei den Horber Schientagen ist, dann zeigt der Rückblick eine deutliche Entwicklung, die wohl auch Kurt Bielecki sicher gefreut hätte: Es geht immer professioneller zu. Wo früher vor allem demokratisch bewegte Bürgerinitiativen aufeinandertrafen, findet man heute die gleichen oder ähnliche Leute als Vertreter erfolgreicher gewerblicher Unternehmen, die

genau das betreiben, was sie früher gefordert haben – zum Beispiel den ehemaligen Güterbahnhof Wustermark als Schienen-Gewerbepark am Leben zu erhalten (Vortrag von Sebastian Koch).

Ein unvermeidliches Leitthema, das sich wie ein roter Faden durch viele Vorträge und Kommentare zog war der Koalitionsvertrag der neuen Bundesregierung: viele Absichtserklärungen, Bereitschaft, dies und das zu untersuchen. Auch ein Fernbusverkehr soll erlaubt werden, dagegen kommt Elektromobilität nur für die Straße vor. Der Anteil des Verkehrs am Klimageschehen wird nicht erwähnt, ernsthafte Einschnitte für den Autoverkehr sind nicht angedacht.

Auch das Stichwort „Kleckern statt Klotzen“ war ein Leitmotiv und Thema eines der vier Arbeitskreise. Statt in Prestigeprojekte mit fragwürdigem Erfolg viel Geld zu stecken sollten als Alternative an vielen Orten viele kleine wirksame Maßnahmen angegangen werden. Dies belegte auch Karl-Dieter Bodack mit einer Gegenrechnung zwischen Hochgeschwindigkeitsprojekten und einem errechneten Interregio. Über das Beispiel der Erfolge von 15 reaktivierten Strecken berichtete Konrad Barke, auf die für den VDV auch Andreas Geißler einging, und Christina Brock stellte die Maßnahmenliste des VDV mit 386 Projekten vor.

Zum elektrischen Verkehr gab es von Martin In der Beek einen Beitrag zu Straßenbahntriebwagen, die kurze Strecken ohne Oberleitung überbrücken und vor allem aber die eigene Bremsenergie zur besseren Beschleunigung wiederverwenden können; diese Fahrzeuge werden einen Neubauabschnitt in Heidelberg bedienen.

Über die vorläufigen Erfahrungen mit Hybridbussen bei der Bochum-Gelsenkirchener Straßenbahn berichtete Thorsten Schulz: Die Treibstoffeinsparung von etwa 14% konnte erst erreicht werden, nachdem die Fahrer nachgeschult wurden – bei zu dynamischer Beschleunigung drehen die Räder auf glatter Fahrbahn schnell durch. Die Entwicklung neuer Akkutriebwagen war auch Gegenstand eines Arbeitskreises.

Thema eines weiteren Arbeitskreises waren elektronische Fahrscheine. Die größte Herausforderung ist hierbei die Angleichung zwischen den Tarifen einzelner Verbände; die Lösung dieser Aufgabe erscheint als der größere Nutzen als die elektronische Abrechnung selbst. Die Runde über Großprojekte erbrachte als wichtigste Erkenntnis, dass Großprojekte von Beginn an mit Bürgerbeteiligung und ergebnisoffen geplant werden müssen, um eine Akzeptanz in der Bevölkerung zu erreichen.

Wie gut es unter Beteiligung der Bevölkerung geht, zeigte Natascha Eisenhut aus der Schweiz, die über den Baufortschritt an der Glattalbahn nördlich von Zürich berichtete. Ihr Vortrag gefiel nicht nur weil sie eine der seltenen Vertreterinnen ihres Geschlechts war, sondern auch durch die untergründige Ironie, die sich bei

aufmerksamem Zuhören richtig erschloß.

Der akademische Nachwuchs bekam wieder einen Auftritt mit Vorträgen von Studenten; Martin Schiefelbuschs Dissertation beschäftigte sich mit dem Thema Reiseerleben, das von vielen Verkehrsunternehmen zur Zeit mehr als Ablenkung von der eigentlichen Reise verstanden wird. Johannes Schwab und Brian Hunter hatten ein Planspiel durchgezogen, in dem sie die Förderungswürdigkeit eines Projektes (Stadtbahn Heilbronn) im Wettbewerb gegen andere Vorlagen (Reaktivierung Kirchheim–Weilheim/Teck und der Umbau einer U-Bahn auf Vollautomatik) vertreten sollten.

Eine andere Aktion für die nachwachsende Generation war der 1. Horber Jugendnahverkehrstag. Hier wurde Eisenbahn zum Anfassen für Grundschüler geboten, Schulungen an einem Bus und einem Triebwagen sollten die Übung mit inzwischen nicht mehr allgemein gewohnten Verkehrsmitteln fördern. Es gab eine Diesellok zum Anfassen und Mitfahrten mit Führerstandsblick in einem Karlsruher Stadtbahnwagen und einem Altbautriebwagen und drei leibhaftige Löwen waren die Lieblinge der Schulkinder.

Die gewohnte politische Runde war diesmal nur durch CDU und SPD auf Landesebene und eine Bundestagsabgeordnete der Linken vertreten. Peinlich wurde es, als sich zeigte, daß Norbert Beck (Union) und Rainer Prewo (SPD) weder den InterRegio kannten noch wussten, wie er beseitigt wurde. Den Pflichtbeitrag in Baden-Württemberg zur Werbung für Stuttgart 21 brachte dieses Mal der Sozialdemokrat.

Wie gewohnt, war die Tagung von zwei Exkursionen eingerahmt, wie gewohnt unter der bewährten Leitung von Gerhard Schnaitmann. Die Anreise konnte man mit einer sachkundig begleiteten Fahrt in einem Regio Shuttle der „Kulturbahn“ durch das Nagoldtal erweitern.

Zum Abschluß fuhren die Teilnehmer über die Nordkurve vorbei am Stuttgarter Hauptbahnhof nach Heilbronn und über die neu elektrifizierte Elsenzalbahn, eine künftige Erweiterung der S-Bahn Rhein-Neckar, über Eppingen nach Sinsheim. Dort gab es einen Empfang mit Vortrag und Imbiß im Rathaus der Stadt; zu Ende ging die Reise in Mannheim. Für 2010 eine ganztägige Exkursion nach Zürich angekündigt, wo unter anderem auch die neu erbaute Glattalbahn zu besichtigen ist.

Wie immer konnte dieser Kurzbericht nur eine ziemlich willkürliche Auswahl eines reichhaltigen Programms sein, außerdem unvermeidlich so kurz nach der Veranstaltung ein Schnellschuß. Wer Genaueres wissen will, hat aber immer die Möglichkeit, den Tagungsband (<http://horber.schiene-tage.de/tagungsband.html>) zu kaufen und die Einzelheiten darin nachzulesen.

Michael Werner

Herausgeber: PRO BAHN Regionalverband Oberbayern e.V., Agnes-Bernauer-Platz 8, 80687 München; Telefon 089 / 53 00 31, Fax 089 / 53 75 66, <http://www.pro-bahn.de/oberbayern/>.

Verantwortliche Redakteure: Andi Barth, Renate Forkel. 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: <http://www.pro-bahn.de/oberbayern/pbp/>

Jahresabonnement der gedruckten Version durch Überweisung von 12 Euro auf das Konto 37 20 730, Sparda Bank München (BLZ 700 905 00), Internetversion für Mitglieder kostenlos.

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. 02.12. 18:30 Uhr; Bad Reichenhall, „Schmankerlstuben“, Ludwigstr. 5; **Monats-treffen** des Verkehrsforums ÖPNV Berchtesgadener Land (mit PRO BAHN-Beteiligung), „Jahresrückblick und Ausblick auf 2010“; Info: H. Boguhn (Tel. 08651/714722), M. Behringer (Tel. 08654/50804)
- Fr. 04.12. 16 Uhr, Bahnhof Freilassing, Gleis 8 (Fahrt mit FLIRT-Triebwagen zur Lokwelt) **Achtung, geänderter Ort!**; **Salzburger Plattform der Verkehrsinitiativen**; „Berchtesgadener Land-Bahn“, Referent: Arnulf Schuchmann, Geschäftsführer BLB. Info: 00 43/664/411 8223, <http://www.salzburger-verkehrsplattform.org> unter „Treffen“
- Sa. 05.12. 8:15 Uhr; München Hbf (Abfahrtsgleis RE Ri. Augsburg, Abfahrt 8:33 Uhr); **Exkursion** „Durch Augsburgs westliche Wälder – Erholungsgebiet einer Großstadt“; Veranstalter: Bund Naturschutz, Führung/Info: Eugen Reißing (PRO BAHN), 089/700 46 08.
- Sa. 05.12. Lenggries, München Hbf.; **Sonderfahrt** „Adventsfahrt nach Rothenburg o. d. Tauber“. Veranstalter: BOB; Info: 080 24/997 171, <http://www.bayerische-oberlandbahn.de> unter „Fahrplan/Sonderfahrten“
- So. 06.12. Bad Endorf (16:45 Uhr)/Obing (15:30 und 18 Uhr); **LEO's Nikolausfahrt**, Anmeldung erforderlich; Info: <http://www.chiemgauer-lokalbahn.de/termine/nikolaus.htm> und Tel. 08621/ 64 999 64
- Di. 08.12. 19 Uhr; München, „Eine-Welt-Haus“, Schwanthalerstr. 80, Raum U20 (Geänderter Raum!); **Diavortrag** von M. Luckmann: „Chinareise Ende der Achtziger Jahre“; Info: IG Münchner Schienenverkehrsfreunde, G. Bendrien, 080 92/333 48
- Mi. 23.12. Bad Endorf/Obing; **„LEOs Friedenslicht-Fahrt“**; Info: <http://www.chiemgauer-lokalbahn.de/startseite.htm>
- Fr. 08.01. 16 Uhr; Salzburg, „Hirschenwirt“, Sankt-Julien-Straße 23; **Salzburger Plattform der Verkehrsinitiativen**; Info: 00 43/664/411 8223, <http://www.salzburger-verkehrsplattform.org> unter „Treffen“
-

## PRO BAHN-Termine

PRO BAHN Geschäftsstelle: Agnes-Bernauer-Platz 8, 80687 München. Telefon 089/53 00 31, Fax 089/53 75 66. Tram 19 Agnes-Bernauer-Platz oder je 10 Minuten Fußweg: S-Bahn Laim, U5 Laimer Platz.

Allgemeine Treffen: Aktiventreffen am 1. und 3. Mittwoch im Monat ab 19.00 Uhr in der Geschäftsstelle, Stammtisch am letzten Mittwoch im Monat ab 19.30 Uhr im „Zwinger-  
eck“, Rumfordstr. 31, 80331 München (S-Bahn Isartor, Tram 17/18 Reichenbachplatz).

Änderungen und weitere Termine finden Sie unter [http://www.pro-bahn.de/bayern/index\\_termin.htm](http://www.pro-bahn.de/bayern/index_termin.htm).

Di. 01.12. 18:30 Uhr; Holzkirchen, Restaurant/Pizzeria „Da Franco“, Marienstr. 3; **Stammtisch der Kreisgruppe Oberland**; Info: Thomas Weißenborn (0151-12780685, [Thomas.Weissenborn@t-online.de](mailto:Thomas.Weissenborn@t-online.de))

Mi. 02.12. 19 Uhr; Geschäftsstelle; **Aktiventreffen**

Fr. 04.12. 19 Uhr; Geschäftsstelle; **Stadt- und Kreisgruppe München**

Do. 10.12. 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. 11.12. 18:30 Uhr; Eichstätt, Cafe „Paradeis“, Am Marktplatz 9; **Stammtisch der Kreisgruppe Eichstätt**; Info: Stefan Hanauska ([Stefan.Hanauska@altmuehl.net](mailto:Stefan.Hanauska@altmuehl.net), <http://www.pro-bahn.de/eichstaett>)

Sa. 12.12. 11–18 Uhr; München, Anni-Albers-Straße; **Infostand** anlässlich der Eröffnung der Tramlinie 23; Info: <http://www.mvg-mobil.de/eroeffnung-tram23.htm>

Mi. 16.12. 19 Uhr; Geschäftsstelle; Aktiventreffen

Mo. 21.12. 19:30 Uhr; Augsburg, Zeughaus, Zeugplatz 4 (Remshartzimmer, Raum 113); **PRO BAHN-Treff Schwaben**; Thema noch nicht bekannt; Info: [W.Karg@bayern.pro-bahn.de](mailto:W.Karg@bayern.pro-bahn.de), 082 51/53 887

Mi. 30.12. ab 19:30 Uhr; München; Gaststätte Zwinger-  
eck; **Stammtisch**

Fr. 08.01. 19 Uhr; Geschäftsstelle; **Stadt- und Kreisgruppe München**

Mi. 13.01. 19 Uhr; Geschäftsstelle; **Aktiventreffen**

- **Der Stammtisch in Weilheim entfällt im Dezember.**
- **Bitte beachten Sie die Terminverlegung beim Aktiventreffen im Januar.**

Termine anderer Veranstalter siehe vorherige Seite

---

**Das PRO BAHN-Post-Team wünscht allen Lesern  
ein frohes Weihnachtsfest**

---