

PRO BAHN *Post*

Rundbrief von PRO BAHN Oberbayern

März 2011



Einfahrt nach Utting: Noch bis vor kurzem war geplant, das Bahnhofsgebäude in Utting zum Bürgerbahnhof umzugestalten – leider mussten diese Pläne wieder begraben werden. (Bild: M. Wiegner)

- Terminhinweis: Verkehrspolitische Exkursion – Seite 2
- Kurznachrichten – Seite 2
- Gutachten–Schlechtachten–Bahnschlachten – Seite 4
- Projekt Bürgerbahnhöfe gescheitert (?) – Seite 5
- Stadtbuss Freising: Neue Ära oder neue Probleme – Seite 7
- Neue Halte für die BOB: Station Thalham – Seite 9

Isar-Inn-Mangfall-Rundfahrt

Verkehrspolitische Exkursion am 20. März

Mitte März findet der Bundesverbandstag von PRO BAHN im Großraum München statt. Aus diesem Anlass bereisen wir am Sonntag, dem 20. März mit einem Integral eine ungewöhnliche Strecke: Von Freising aus geht es über Landshut nach Mühldorf, von dort dann über Rosenheim nach Holzkirchen und dann zum Münchner Hauptbahnhof. Unterwegs gibt es fachkundige Erläuterungen.

Die Fahrt beginnt in Freising um 10.25 Uhr und endet in München gegen 13.35 Uhr (Änderungen vorbehalten). Zu- und Ausstiegsmöglichkeiten bestehen ausserdem in Landshut (10.50 Uhr), Rosenheim (12.30 Uhr) und Holzkirchen (13.10 Uhr).

Im Rahmen des vorhandenen Platzangebotes können an der Sonderfahrt über die Delegierten hinaus auch weitere Mitglieder sowie Nicht-Mitglieder teilnehmen. Hierfür wird ein Kostenbeitrag von 20 Euro fällig (Nicht-Mitglieder 30 Euro). Anmeldung ausschliesslich per E-Mail bis 4. März unter muenchen@pro-bahn.de. Ein- und Ausstieg ist unterwegs möglich, daher bitte bei der Anmeldung Zu- und Ausstiegsort angeben.

Anmeldebestätigungen (oder Absagen bei Überfüllung) werden bis 9. März versandt.

Kurznachrichten

Kinderführungen zu Bahnthemen im Verkehrszentrum

Im Februar und März gibt es im Verkehrszentrum des Deutschen Museums unter anderem spezielle Führungen für Kinder von 6 bis 12 Jahren zu den Themen „Wie die Kutsche auf die Schiene kam“ (Sa, 5.2., Mo, 7.3. und Sa., 26.3), „Geschichte und Geschichten der Trambahn“ (Sa., 26.2.) und „Warum braucht die Eisenbahn Signale?“ (Do., 10.3.). Für die etwa halbstündigen Führungen ist keine Anmeldung erforderlich. Sie beginnen jeweils um 14.30 Uhr, und sind – abgesehen vom normalen Museumseintritt – kostenlos. <http://www.deutsches-museum.de/verkehrszentrum/information/kinder-jugendliche/offenes-angebot>

Bahnland Bayern 2010

Ein 10-seitiger Rückblick der Bayerischen Eisenbahngesellschaft (BEG) auf das Jahr 2010 ist unter <http://www.bahnland-bayern.de/beg/downloads/jahresrueckblick-2010/download> zu finden.

Erinnerung: Alte MVV-Karten bis 15. März aufbrauchen!

Nur noch bis zum 15. März können Fahrkarten des Zonentarifs (z.B. Streifenkarten), deren Preise vergangenen Dezember erhöht wurden, aufgebraucht oder gegen Aufzahlung der Preisdifferenz umgetauscht werden. Danach sind sie nicht mehr gültig. Eine Erstattung der Fahrkarten gegen Bezahlung eines Bearbeitungsentgeltes von 2 Euro ist jedoch ohne zeitliche Einschränkung möglich (http://www.mvv-muenchen.de/de/home/fahrgastinformation/aktuelle_meldungen/2010_2/preisanpassung2010_11).

Kulanzleistungen bei DB bei streikbedingten Störungen

Bei streikbedingten Störungen bietet die Deutsche Bahn Fahrgästen, die aus diesem Grund kurzfristig ihre Reise nicht antreten können, die Möglichkeit, ihre Fahrkarte (inkl. zuggebundene Angebote) und Reservierung kostenlos erstatten zu lassen. Bei Erstattungen von zuggebundenen Fahrkarten vor dem Geltungstag fallen jedoch weiterhin die regulären Umtausch- und Erstattungsentgelte an (<http://www.bahn.de/p/view/home/info/warnstreik.shtml>).

Online-Jubiläum bei PRO BAHN

Zum 14-jährigen Bestehen der Webseiten der Kreisgruppe Weilheim-Schongau sind diese neu gestaltet worden. Mit den Seiten dieser Kreisgruppe begann bei PRO BAHN das Internet-Zeitalter. Ein Grund mehr, einmal <http://www.pro-bahn.de/weilheim> zu besuchen.

Mehr Fahrten beim Fugger-Express

Um das Platzangebot im Fuggerexpress Augsburg-München zu verbessern bestellt die Bayerische Eisenbahngesellschaft (BEG) ab dem 28. Februar zusätzliche Fahrten zur Hauptverkehrszeit. Außerdem werden zusätzliche Halte bedient. Einzelheiten sind in einer Pressemeldung der BEG nachzulesen (<http://www.bahnland-bayern.de/beg/presse/pressemitteilungen/pressemitteilungen-2011/2011-02-21>), in der auch die Zusammenarbeit mit DB Regio und PRO BAHN gelobt wird.

BEG unzufrieden mit Fahrgastzahlen auf Traun-Alz-Bahn

Nach einem Bericht im Traunsteiner Tagblatt vom 22. Februar ist die Bayerische Eisenbahngesellschaft (BEG) mit der Entwicklung der Fahrgastzahlen auf der Verbindung Traunstein-Traunreut nicht zufrieden. Der Hauptgrund für die schlechte Nachfrage mit nur 300 Fahrgästen pro Werktag ist in den nicht abgestimmten Busfahrplänen und den auf dieser Relation sehr starken Busparallelverkehren zu sehen. Dem Bericht zufolge soll die BEG erwägen, den erst vor drei Jahren wieder aufgenommenen Schienenverkehr ab Dezember 2013 wieder abzubestellen. Alternativ käme jedoch auch eine „Offensiv-Variante“ mit einer Verbesserung des Zugangebotes in Frage, für die jedoch eine deutliche Reduktion der Busparallelverkehre Voraussetzung sei.

BAG-SPNV kritisiert zu hohe Trassenpreise

In einer Pressemitteilung prangert die Bundesarbeitsgemeinschaft Schienenpersonennahverkehr (BAG-SPNV) die Erhöhung der Trassenpreise durch die DB AG an (http://spnv.de/website/cms/front_content.php?idcat=10&idart=272) Die steigenden Infrastrukturkosten führten zu einem zunehmenden Problem für die Finanzierung des Nahverkehrs.

Infrastrukturdiskussion in der Schweiz

Bei der Neuen Zürcher Zeitung (NZZ) findet sich im Dossier „Die Zukunft des öffentlichen Verkehrs“ (http://www.nzz.ch/nachrichten/hintergrund/dossiers/oeffentlicher_verkehr_dossier_2.45529) ein Artikel, in dem sich der Chef der zweitgrößten Schweizer Bahn BLS für eine Trennung von Infrastruktur und Betrieb ausspricht.

Weitere aktuelle Meldungen findet man auch auf den Webseiten von PRO BAHN unter <http://www.pro-bahn.de/aktuell/>. Meist wird dort auch auf weitergehende Informationen verwiesen.

Gutachten – Schlechtachten – Bahnschlachten

Bekanntlich fällt das jüngste Gutachten zur Reaktivierung der Wasserburger Stadtstrecke negativ aus. Die hohen Investitionskosten von rund 11 Millionen Euro mögen auf den ersten Blick erschrecken, mit etwas mehr als 2 Millionen Euro pro Kilometer liegen sie aber unter den Kosten der meisten Umgehungsstraßen, obwohl der Wiederaufbau dieser Bahnstrecke einem Neubau gleichkommt.

Eher zu hinterfragen ist, warum die jahrzehntelang verschleppte Korrektur einer illegalen „technischen Sperrung“ mit keinem Wort in eine Kosten/Nutzenbewertung eingeht. Die unmittelbar nach dem Dammrutsch erforderlichen Reparaturkosten von umgerechnet rund hunderttausend Euro wären auch mit den wenigen hundert Fahrgästen vertretbar, die heute für die Strecke prognostiziert werden. Allerdings wurde diese Zahl bereits damals mit überalterten Schienenbussen und ohne Taktverkehr übertroffen (über 1000 Reisenden-km pro km Betriebslänge; da keine Zwischenhalte zu bedienen waren, real wohl über 1000 Fahrgäste.)

Bemerkenswert ist auch, dass seit der Vertaktung des Busverkehrs vor einigen Jahren lediglich im innerstädtischen Bereich (Stadtbus Linie 8418) die Zahl der Gelegenheitsfahrgäste zugenommen hat. Eine nachhaltige Verkehrsverlagerung auf den ÖPNV ist mit dem bisherigen Busverkehr jedoch weitgehend ausgeblieben.

Der Schülerverkehr kann auch hier aufgrund des Nullknotens von Inntalbahn und Stadtbus in Reitmehring nicht ohne weiteres integriert werden, es sei denn,

man entschließt sich, die Schulzeiten an einen dann langfristig gültigen ÖV-Takt anzupassen. Andernfalls sind auf diesem Sektor Taktabweichungen kaum zu vermeiden (und bei den Bussen auch übliche Praxis). Solche Taktabweichungen gibt es auch im Schienenverkehr: So verkehrt beispielsweise auf der Ammertalbahn Herrenberg–Tübingen in Baden-Württemberg (KBS 764) seit Jahren ein Schülerzug zusätzlich zum sonst durchlaufenden Takt. Das relativiert auch die Behauptung, der Schülerverkehr sei grundsätzlich nicht auf die Schiene verlagerbar.

Beim zweiten Stammstreckentunnel in München werden Taktfragen schon wesentlich undogmatischer behandelt. Nachdem der angestrebte 10-Minutentakt keine positive Kosten/Nutzenbewertung erzielte, konzipierte man kurzerhand einen 30/15-Minutentakt. Während beim Südring die Kosten für einen Vollausbau angesetzt wurden, strich man auf der Tunnelstrecke etliche Zwischenhalte, um die Bahnhöfe zu sparen; der geneigten Öffentlichkeit wird dies dann als „Express-S-Bahn“ verkauft. Nicht der Südring ist „Stammstrecke light“, wie immer behauptet wird, sondern der geplante Tunnel. Außerdem ändert er nichts an den fahrplantechnischen Sachzwängen auf den dicht belegten Mischverkehrsstrecken nach Geltendorf, Freising und Markt Schwaben, auf denen seit Jahren starker Nachholbedarf bei den Investitionen besteht. Ineffektiver lassen sich Milliarden nicht ausgeben.

Nicht weniger „amüsant“ ist im Nachhinein die Erschließung der Messestadt Riem: Der vom Freistaat favorisierte S-Bahn-Anschluss scheiterte damals einschlägigen Broschüren zufolge an der Standardisierten Bewertung. Während heute steif und fest behauptet wird, alles müsse direkt zum Marienplatz, traf das nach den damaligen Gutachten offenbar noch nicht zu. Und so kommt niemand von der Messe umsteigefrei in die Innenstadt ohne zuvor eine ausgiebige Stadtrundfahrt in den U-Bahn-Röhren unter Berg am Laim und Giesing absolviert zu haben.

Wie man sieht, lassen sich Takt- und Angebotsfragen sehr flexibel handhaben, sobald es darum geht ein paar Kilometer Tunnel zu graben.

Thomas Kauderer

Projekt Bürgerbahnhöfe zwischen Lech und Isar gescheitert (?)

Über Jahre galt der Bahnhof Landsberg – 2005 von der Ideal mobil AG in privater Initiative zum „Bürgerbahnhof“ umgestaltet – als Vorzeigeprojekt und Hoffnungsträger für Kommunen und Fahrgäste. Umso größer war die Freude, als der Unternehmer Thomas Walter 2007 auch die Bahnhöfe in Füssen, Mittenwald, Murnau, Dießen und Utting aufkaufte und eine Umgestaltung zu Bürgerbahnhöfen ankündigte. Dazu wurde erst 2010 die „Bürgerbahnhof Bayern

GmbH&CoKG“ gegründet, die alle sechs Gebäude übernahm. Durch ein gemeinsames touristisches Konzept sollten die sechs „Wohlfühl“-Bahnhöfe zwischen Lech und Isar miteinander vernetzt werden, z.B. durch einen Fahrradverleih oder spezielle Rundreisearrangements.

Noch bei einer Präsentationsfahrt der DB nach Mittenwald im Dezember letzten Jahres erläuterte Thomas Walter seine Pläne und sprach von einem Baubeginn in Murnau und Mittenwald im Frühjahr 2011, nachdem dort nun die Sanierung der Bahnsteiganlagen und des Bahnhofumfelds abgeschlossen wurde. Jetzt hat Walter den Rückzug aus allen Projekten angekündigt und will die Gebäude zum Selbstkostenpreis abgeben – an die Kommunen oder andere Investoren. Für die betroffenen Kommunen dürfte das ein Schock sein. Die DB hat bereits verlautbaren lassen, die Gebäude nicht zurückzunehmen, aber bei der Suche nach neuen Investoren behilflich zu sein. Die Kommunen wiederum stecken vielerorts in einer finanziellen Krise. Selbst wenn sie das Gebäude erwerben, so muss für den Umbau noch kräftig investiert werden. Wie es also mit den Bahnhöfen weitergeht, ist völlig unklar. Auch der Neubau des Füssener Bahnhofs liegt damit auf Eis.



*Im Dezember war die Bahnhofswelt noch in Ordnung
(Schautafel in Mittenwald, Foto N. Moy)*

Nach Angaben von Thomas Walter ist nicht eine Krise seiner Firma der Auslöser für die Aufgabe der Geschäftspläne, sondern die Auflagen der Banken, die die Bahnhöfe als „Spezialimmobilien“ schlecht eingestuft haben und mindestens 50

Prozent Eigenkapital bei der Finanzierung einfordern. Er will sich künftig auf das Kerngeschäft seiner Firma, das Leasing von Kfz, zurückziehen.

Findet sich bald ein neuer Investor oder werden die Fahrgäste auf Jahre mit Ruinen leben müssen? Aus Sicht von PRO BAHN sollten die Pläne nicht vorschnell aufgegeben werden und fahrgastorientierte Lösungen weiterverfolgt werden. Gerade in einer Fremdenverkehrsregion sollte auf die Visitenkarte der Orte und der Eisenbahn größter Wert gelegt werden.

Norbert Moy

Stadtbusnetz Freising

Neue Ära oder neue Probleme für die Fahrgäste?

Die zweitgrößte Stadt innerhalb des Münchner Verkehrsverbunds (MVV) ist Freising mit über 45.000 Einwohnern. Hier gibt es, ähnlich wie in Dachau, ein Busnetz in städtischer Regie. Verantwortlich für die Stadtbusse ist die Freisinger Parkhaus und Verkehrs-GmbH (PVG), eine hundertprozentige Tochter der Stadtwerke Freising. Die Fahrleistungen der Stadtbusse sind als Unterauftrag an ein privates Busunternehmen vergeben.

Historische Altstadt mit engen Straßen, ein wachsender Hochschulbereich, Stau-gefahr auf den Hauptstraßen und Isarbrücken, kleine Vororte mit wenig Fahrgastaufkommen – das sind in etwa die Problembereiche des Freisinger Busverkehrs. In den letzten Jahren wurden trotzdem Fortschritte gemacht: zum Teil Taktverdichtungen in der Hauptverkehrszeit sowie Einführung eines Wochenendverkehrs. Entsprechend ergaben sich Steigerungen der Fahrgastzahlen, insbesondere in Lerchenfeld, dem größten Freisinger Stadtteil auf der rechten Isarseite.

Aber in Lerchenfeld gibt es auch viele Konflikte: Busse werden durch parkende Autos behindert, die Buslinien enden an der Rückseite des Bahnhofs auf dem Park+Ride-Platz, nur ein Teil der Fahrten führt in die Altstadt. Die Interessen der Pendler, die möglichst schnell zum Bahnhof möchten, stehen im Widerspruch zu den Interessen der Fahrgäste, die – möglichst ohne eine Stichfahrt zum P+R-Platz – die Altstadt als Ziel haben.

Auch links der Isar gibt es Probleme: Beschwerden über Umwege in der Linienführung oder die Überfüllung einzelner Fahrten zum Hochschulbereich in Weihenstephan, insbesondere im Winterhalbjahr.

Ab Mitte April sollen nun die Freisinger Stadtbusse andere Wege nehmen und zu anderen Zeiten fahren. Obwohl ursprünglich der Fahrplanwechsel im Dezember 2010 anvisiert war, ist man mit dem April-Termin in Freising nicht unzufrieden, da man sich von einem Fahrplanwechsel in den Osterferien auch Vorteile verspricht.

Leider hat PRO BAHN von den Freisinger Absichten erst Mitte Dezember durch einen Zeitungsartikel erfahren, der Freising „am Beginn einer neuen Ära“ sah. Mit Hinweis auf die Praxis der Münchner Verkehrsgesellschaft, die mit ausreichend großem zeitlichen Vorlauf geplante Änderungen vorstellt und um eine Stellungnahme bittet, haben wir daraufhin die Stadtwerke Freising um mehr Informationen gebeten. Anfang Februar kam es dann zu einem sehr konstruktiven und kooperativem Gespräch mit der zuständigen Mitarbeiterin und dem Vertreter einer Beratungsfirma.

Auf Basis der dort vorgestellten Informationen hat PRO BAHN eine Stellungnahme verfasst, die sowohl an den Freisinger Oberbürgermeister als auch an die Stadtwerke ging. In dieser Stellungnahme weisen wir deutlich auf die Vor- aber auch auf die Nachteile des beabsichtigten Konzepts hin.

In den Stadtteilen links der Isar, rund um die Freisinger Altstadt, ist ein einfacheres und schnelleres Liniennetz geplant. Viele Haltestellen werden öfters angefahren; man erreicht Stadtzentrum und Bahnhof oft auf kürzeren Wegen als bisher. Der Verkehr Richtung Weihenstephan wird durch eine zweite Buslinie verstärkt, die auch neue Stadtgebiete erschließt.

Rechts der Isar, in Lerchenfeld, fällt die Beurteilung negativer aus. Hier erscheint das künftige Liniennetz komplizierter als das jetzige. Gerade in Lerchenfeld hatte es in den letzten Jahren durch Verkürzung der Linienwege und einen dichteren Fahrplan enorme Zuwächse bei den Fahrgastzahlen gegeben. Die Gefahr, dass das neue Konzept diesen Erfolg gefährdet, ist nicht von der Hand zu weisen.

Überhaupt nicht einverstanden kann PRO BAHN mit der Änderung des Fahrplankontaktes sein. Die Freisinger Stadtbusse sollen sich künftig nicht mehr am 20-Minuten-Raster der S-Bahn orientieren, sondern alle 15 oder 30 Minuten den Bahnhof anfahren. Damit würden die Anschlüsse zur S-Bahn und den Zügen eindeutig verschlechtert. Die entstehenden Nachteile treffen in erster Linie die Pendler, die auf Umsteigen zum Bahnverkehr angewiesen sind. Das Argument, dass der Freisinger Binnenverkehr für die Erlössicherung wichtiger sei als die Umsteiger zur Bahn, mag betriebswirtschaftlich richtig sein. Es ist aber nicht sonderlich fahrgastfreundlich und macht für viele Leute das Auto wieder zur besseren Alternative.

Da in der knappen Zeit bis April eine komplette Änderung der Freisinger Pläne kaum zu erwarten ist, hat PRO BAHN einen Kompromiss vorgeschlagen. Links der Isar können die Nachteile beim Umsteigen in S-Bahn und Regionalzüge durch die bessere Linienföhrung zum Teil kompensiert werden. Daher lautet der Vorschlag, nur dort das Konzept im April umzusetzen und den Fahrplan der Lerchenfelder Linien vorerst nicht zu ändern. Die Zeit bis Dezember soll genutzt werden, um noch einmal zu überlegen, wie man Fahrgastverluste vermeiden kann.

Dass in Freising künftig ein Nachtbus verkehren soll, wird von PRO BAHN un-

eingeschränkt begrüßt. Gerade in einer Hochschulstadt sollte es dafür ein Fahrgastpotenzial geben, das bisher nicht ausgeschöpft wird. In der Stellungnahme wird betont, dass die Absicht zur Weiterentwicklung des Freisinger Bussystems grundsätzlich positiv zu bewerten ist. Nachteile für die Fahrgäste müssen aber vermieden werden, da dadurch letztlich nur der Autoverkehr im Stadtgebiet und Richtung München zunimmt.

Auch die Kostenproblematik als Mitauslöser der Fahrplanumstellung wird in der Stellungnahme angesprochen. In Freising ist es, wie anderswo auch, nicht einfacher geworden, das Busnetz zu finanzieren. Statt die Probleme zu Lasten der Fahrgäste zu lösen regt PRO BAHN an, dass die Stadt Freising auf eine angemessenere Geldverteilung im MVV drängen soll.

Die Stellungnahme von PRO BAHN findet man im Internet unter <http://www.pro-bahn.de/oberbayern/bus-fs-2011>.

Edmund Lauterbach

Neue Halte für die BOB

Münchner Stadtrat engagiert sich für Wiedereröffnung der Station Thalham

Die Stadt München soll sich für die Reaktivierung des Bahnhofs Thalham als Haltepunkt an der Strecke Holzkirchen–Bayrischzell tatkräftig einsetzen, fordert Stadtrat Dr. Georg Kronawitter (CSU) in einem Antrag. Das Engagement für eine Bahninfrastruktur ausserhalb des eigenen Zuständigkeitsbereichs – noch dazu für einen Ort, der de facto nicht mehr existiert – mag zunächst überraschen, erklärt sich aber aus der besonderen Situation und Geschichte Thalhams.

Aus der unmittelbaren Umgebung Thalhams beziehen die Münchner den Großteil ihres Trinkwassers, längst schon ist die Landeshauptstadt im oberen Mangfalltal und am Taubenberg der größte Grundbesitzer, um durch naturnahe Bewirtschaftung der Flächen das Einzugsgebiet der Quellen zu schützen. Durch die Anlage des M-Wasserweges und der touristischen Aufbereitung des Wegenetzes im Bereich der weitläufig angelegten Wassergewinnungsanlagen ist das idyllische Gebiet um Thalham und am Taubenberg längst zu einem beliebten Ausflugsziel geworden. Es ist allerdings derzeit nur mit dem Pkw gut erreichbar, während die Züge der BOB im Stundentakt durchfahren.

Von der einstigen Siedlung Unterthalham, die nach ihrem Anschluss an das Bahnnetz im Jahr 1861 wuchs und industriell florierte, ist heute fast nichts mehr zu sehen. Bereits um 1900 begann der Ausbau der Trinkwasserversorgung, in den 1930-iger Jahren kaufte die Stadt München viele Anwesen und die Papierfabriken an der Mangfall auf und ließ sie abreißen, auch gegen den Protest der

Arbeiter und Anwohner. 1962 wurden strenge Wasserschutzgebiete eingerichtet und die letzten Anwohner umgesiedelt. 70 Häuser verschwanden. Noch bis 1978 war der Bahnhof Thalham, von dem man heute nur noch Überreste einer Laderampe entdecken kann, im Kursbuch verzeichnet.

Für Kronawitter wäre die Wiedereinrichtung des Bahnhalts eine Art moralischer Wiedergutmachung für Thalham, aber auch ein Gewinn für die Münchner, die dann bequem ein beliebtes Ausflugziel erreichen könnten. Der Geschäftsführer der Bayerischen Oberlandbahn, Heino Seeger, erkennt durchaus das touristische Potenzial für den Bahnverkehr und steht dem Vorschlag positiv gegenüber. Er möchte sogar noch einen weiteren Haltepunkt einrichten: In Oberlindern – gelegen zwischen Holzkirchen und Darching – hat die Gemeinde Valley ein Gewerbegebiet erschlossen, das von der BOB ohne Halt durchfahren wird. Um die Knotenzeiten zu erreichen, sieht Seeger aber die von der BOB favorisierte Elektrifizierung als Voraussetzung an und würde die beiden Halte alternierend – also am Wochenende Thalham, an Werktagen Oberlindern – bedienen.

Die Einrichtung neuer Bahnhalte ist allerdings nicht nur vom Wunsch der Kommunen und dem guten Willen der Verkehrsunternehmen abhängig. Der Bayerischen Eisenbahngesellschaft (BEG) als Aufgabenträger des Schienennahverkehrs obliegt es, das Fahrgastpotenzial zu erfassen, daraus den Nutzen gegen die Aufwendungen abzuschätzen und eine verkehrliche Aufgabenstellung abzuleiten. Die Erfahrung der letzten Jahre zeigt, dass nur wenige Projekte diese Hürden nehmen, was nicht zuletzt an dem kostentreibenden Normenwerk für bundeseigene Bahnsteiganlagen liegen dürfte. Mit einer regionalisierten Infrastrukturverantwortung – wie von PRO BAHN gefordert – und einem pragmatischen Infrastrukturbetreiber könnte das Ziel schneller erreicht werden als mit der bundeseigenen DB Netz AG, der für Projekte im ländlichen Raum de facto keine Finanzmittel zur Verfügung stehen. Bis in Thalham wieder Züge halten, wird ein Antrag im Stadtrat nicht ausreichen, vielmehr dürfte hier nur ausdauernde verkehrspolitische Arbeit auf vielen Ebenen zum Ziel kommen.

Norbert Moy

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 erreichbar, die Abonnentenverwaltung über 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.

Samstag, 9. April 2011

Exkursion: Zum geschichtsträchtigen Eichstätt im Altmühltal

Von Adelschlag aus gehen wir am Sulzbuck und Steinkopf vorbei zum Frauenberg mit seiner Kapelle. Mit schöner Aussicht auf das Altmühltal kommen wir zur Willibaldsburg (Mittagseinkehr). Am Nachmittag Stadtrundgang durch das historische Eichstätt, danach entlang der Altmühl zum bekannten Kloster Rebdorf und zum nahen Bahnhof Rebdorf.

(Gehzeit: 4,5 Stunden)

Treff: München Hbf, bis 8.15 Uhr am Abfahrtsbahnsteig.

Abfahrt: 8.29 Uhr mit RE Richtung Ingolstadt bis Adelschlag.

Führungsgebühr: 6 Euro, für PRO BAHN-Mitglieder 3 Euro

Fahrpreis: anteilig Bayern-Ticket

Führung: E. Reißing (Tel. 089/700 4608); Veranstalter: Bund Naturschutz

Termine anderer Veranstalter

PRO BAHN-Termine und allgemeine Hinweise siehe nächste Seite

- Fr. 04.03. 16 Uhr; Salzburg, „Stieglbräu“, Hotel Imlauer, Rainerstraße 12-14; **Salzburger Plattform der Verkehrsinitiativen**; Info: 00 43/664/411 8223, <http://www.salzburger-verkehrsplattform.org> unter „Treffen“
- Sa. 05.03. 7:30 Uhr; München Hbf. (Abfahrtsgleis Ri. Regensburg, Abfahrt 7:44 Uhr); **Exkursion** „Eggmühl–Aufhausen–Sünching: Im Gäuboden, der Kornkammer Bayerns“; Veranstalter: Bund Naturschutz, Führung/Info: Eugen Reißing (PRO BAHN), 089/700 46 08.
- Di. 15.03. 19 Uhr; München, „Eine-Welt-Haus“, Schwanthalerstr. 80, Raum 211/212; **Diavortrag** von D. Huhn: „Dampfloksonderfahrten auf schmaler Spur auf dem Balkan in den Neunziger Jahren und 2008“; Info: IG Münchner Schienenverkehrsfreunde, G. Bendrien, 080 92/333 48
- Fr. 01.04. 16 Uhr; Salzburg, „Stieglbräu“, Hotel Imlauer, Rainerstraße 12-14; **Salzburger Plattform der Verkehrsinitiativen**; Info: Siehe Termin am 04.03.
- Sa. 09.04. 8:15 Uhr; München Hbf. (Abfahrtsgleis Ri. Ingolstadt, Abfahrt 8:29 Uhr); **Exkursion** „Zum geschichtsträchtigen Eichstätt im Altmühltal“; Veranstalter: Bund Naturschutz, Führung/Info: Eugen Reißing (PRO BAHN), 089/700 46 08.

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.

Mi. 02.03. 19 Uhr; Geschäftsstelle; **Aktiventreffen**

Mi. 02.03. 18:30 Uhr; Bad Reichenhall, „Avalon-Hotel“ Bahnhofsplatz 14; **Monats-
treffen** des Verkehrsforums ÖPNV Berchtesgadener Land; Info: K.H. Löw
(08651/5788, Karl-HeinzLoew@t-online.de), H. Boguhn (08651/714722)

Fr. 04.03. 19 Uhr; Geschäftsstelle; **Stadt- und Kreisgruppe München**

Mo. 07.03., Mo. 14.03., Mo. 21.03. und Mo. 28.03.; 19 Uhr; München; vsl.
Richard-Strauss-Brunnen, Neuhauser Str. 8, „Schwabenstreich“ (bei akzeptablem Wetter ab ca. 18:30 **PRO BAHN-Infostand**), Info: <http://www.schwabenstreich.info>

Do. 10.03. 19 Uhr; Rosenheim, „Mail-Keller“, Schmettererstr. 20; **Stammtisch der Stadt-
und Kreisgruppe Rosenheim**; Info: Wolfgang Günther (080 62/4027), Gün-
ther Polz (080 63/7928)

Fr. 11.03. 18:30 Uhr; Eichstätt, Cafe „Paradeis“, Am Marktplatz 9; **Stammtisch
der Kreisgruppe Eichstätt**; Info: Stefan Hanauska (Stefan.Hanauska@altmuehl.net), <http://www.pro-bahn.de/eichstaett>)

Mi. 16.03. 19 Uhr; Geschäftsstelle; **Aktiventreffen**

So. 20.03. 10:25 Uhr; Freisung, Bahnhof; **Verkehrspolitische Exkursion**; Info und An-
meldung: Siehe S. 2, muenchen@pro-bahn.de.

Mo. 28.03. 19:30 Uhr; Augsburg, Zeughaus, Zeugplatz 4; **PRO BAHN-Treff Schwaben**;
Christine Kamm, Landtagsabgeordnete: „Was Benutzer des Fugger-Express so
alles erleben.“; Info: W.Karg@bayern.pro-bahn.de, 082 51/53 887

Mi. 30.03. ab 19:30 Uhr; München; Gaststätte Zwinger-**eck**; **Stammtisch**

Do. 31.03. 19 Uhr; Weilheim, GH Holzwurm, Münchner Str. 36; **Stammtisch der Kreis-
gruppe Weilheim-Schongau**; Info: Norbert Moy (0881/638 131, n.moy@bayern.pro-bahn.de)

Fr. 01.04. 19 Uhr; Geschäftsstelle; **Stadt- und Kreisgruppe München**

Mi. 06.04. 19 Uhr; Geschäftsstelle; **Aktiventreffen**

Mi. 06.04. 18:30 Uhr; Bad Reichenhall, „Avalon-Hotel“ (Nebenzimmer), Bahnhofsplatz
14; **Monatstreffen** des Verkehrsforums ÖPNV Berchtesgadener Land; Info:
Siehe Termin am 02.03.

Do. 07.04. voraussichtlich **Stammtisch der Kreisgruppe Oberland**; Ort und Beginn
bei Redaktionsschluss noch nicht bekannt; Info: Thomas Weißenborn (0151-
12780685, Thomas.Weissenborn@t-online.de)

Termine anderer Veranstalter siehe vorherige Seite