

# PRO BAHN *Post*

Rundbrief von PRO BAHN Oberbayern

August 2012



**Sehr geehrte Fahrgäste,**  
wir modernisieren und erneuern für Sie die  
Sitzbänke auf den Bahnsteigen 1 + 2.  
Beginn der Arbeiten ist am 02.07.2012  
ab 14<sup>00</sup> Uhr.  
Ende der Arbeiten voraussichtlich bis zum  
27.07.2012  
Innerhalb dieser Zeitspanne, werden Ihnen  
einige Tage, keine Sitzflächen zur Verfügung  
stehen.

Aushang im Bahnhof Laim: Was lange währt . . . In Freising hängen ähnliche Zettel an defekten Aufzügen. Dort gibt es jedoch hinter „bis zum“ eine freie Stelle, wo immer ein neues in der Zukunft liegendes Datum steht. (Bild: N. Moy)

- 
- Kurznachrichten – *Seite 2*
  - Wasserburg: 47 km Ilztalbahn machen Hoffnung – *Seite 3*
  - Vorsicht Glosse: Warum Baustellen so lange dauern – *Seite 4*
  - Fahrgastverwirrspiel am Automaten – *Seite 6*
  - Zur Diskussion BN-Position zum Brennerzulauf – *Seite 7*
  - U-Bahn-Sanierung: Verzeiflung im Tunnel – *Seite 10*

## **Kurznachrichten**

### **Neuer Bahnhofpunkt „Rosenheim Hochschule“**

Schon zum Jahresende soll es einen neuen Haltepunkt „Rosenheim Hochschule“ auf der Strecke Rosenheim-Mühldorf geben. Der symbolische erste Spatenstich war am 10 Juli (<http://www.stmwivt.bayern.de/presseinfo/pressearchiv/2012/07/pm356.html>). Die Südostbayernbahn investiert hierfür 720.000 Euro, die Planungskosten hat die Rosenheimer Verkehrsgesellschaft, ein gemeinsames Unternehmen der Stadt und des Landkreises Rosenheim, übernommen.

### **Ausschreibung München–Nürnberg**

Die Bayerische Eisenbahngesellschaft hat am 5. Juli den Regionalverkehr zwischen München und Nürnberg für Ende 2016 bis 2028 ausgeschrieben (<http://www.bahnland-bayern.de/beg/presse>). Der auf der Neubaustrecke verkehrende München–Nürnberg-Express scheint aber nicht gesichert zu sein – in der europaweiten Ausschreibung (<http://ted.europa.eu/udl?uri=TED:NOTICE:210775-2012:TEXT:DE:HTML>) ist es nur „erwünscht“ mehr als nur eine umsteigefreie Verbindung pro Tag anzubieten. DB Regio hat inzwischen unter dem Vorbehalt, dass sie den Auftrag erhält, die Beschaffung geeigneter neuer Triebzüge ausgeschrieben (<http://ted.europa.eu/udl?uri=TED:NOTICE:232514-2012:TEXT:DE:HTML&src=0>).

### **PRO BAHN Schwaben startet Petition zum Fugger-Express**

Sehr großen Zuspruch findet die von PRO BAHN Schwaben initiierte Unterschriftenaktion für eine Landtagspetition zur Qualitätsverbesserung beim Fugger-Express (<http://www.pro-bahn.de/schwaben/index.php?content=presse&id=656>). Nachdem von Verantwortlichen beim Freistaat geäußert wurde, dass die aktuell eingesetzten Züge mit ihrer derzeitigen Ausstattung auch in der nächsten Ausschreibung weiter eingesetzt werden könnten, startete PRO BAHN Schwaben einen Aufruf für eine Landtagspetition.

### **PRO BAHN bei Expertengespräch im Bayerischen Landtag**

Bei einem Fachgespräch im Bayerischen Landtag am 17. Juli zum Thema „trans-europäische Verkehrsnetze“ ([http://www.bayern.landtag.de/cps/rde/xchg/landtag/x/-/www1/16\\_9350.htm](http://www.bayern.landtag.de/cps/rde/xchg/landtag/x/-/www1/16_9350.htm)) war neben zahlreichen anderen Experten auch PRO BAHN durch den Bundesvorsitzenden Jörg Bruchertseifer vertreten.

### **SEV bei Tram 25 und Sperrung U-Bahnhof Königsplatz**

Aufgrund von Bauarbeiten wird die Tram 25 von München nach Grünwald ab 1.8.2012 bis zum November durch Busse ersetzt. Zum gleichen Termin wird für fast sechs Wochen der U-Bahnhof Königsplatz gesperrt. Näheres siehe Meldungen unter <http://www.mvg-mobil.de/betriebsaenderungen>.

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

*Wasserburg*

## **47 km Ilztalbahn machen Hoffnung für die 4,5 km Altstadtstrecke**

Die PRO BAHN-Ortsgruppe Wasserburg lud zu einem Vortrag über die stillgelegte und durch engagierte Bürger wieder reaktivierte Ilztalbahn in Niederbayern ein. Fast 90 Besucher folgten am 25. Juni dieser Einladung unter dem Motto „Alte Trassen – Neue Perspektiven: Das Abenteuer Ilztalbahn als Modell für Wasserburg?“

Gegen alle Widerstände gelang den Bürgern das schier Unmögliche: Mit privat finanzierten Gesamtkosten in Höhe von 900.000 Euro netto und mehr als 10.000 Stunden ehrenamtlicher Eigenleistung wurde die Strecke – sie ist immerhin 47 km lang – ohne öffentliche Mittel saniert. Der Referent Prof. Schempf, Geschäftsführer der Ilztalbahn-GmbH, schilderte den langen Weg von der „kalten Stilllegung“ bis zur Übernahme, Sanierung und Wiedereröffnung der Strecke. Er ging auch auf die vielen Hindernisse ein, die dem Projekt in den Weg gelegt wurden. So hatte z.B. das Finanzamt Passau der Ilztalbahn-Betriebsgesellschaft einen illegalen Betriebszweck unterstellt. Aber all diese Querelen haben sich in Wohlgefallen aufgelöst. Und die Region steht nun hinter der wiedereröffneten Ilztalbahn! Jetziges Ziel ist es, über die touristische Nutzung hinaus wieder täglichen Regelbetrieb auf die Ilztalbahn zu bringen.

In der anschließenden Diskussion wurde Schempf nach den Parallelen zwischen Ilztalbahn und Wasserburger Altstadtbahn gefragt. Diese ergeben sich vor allem aus dem Eisenbahnrecht. Demnach ist die Strecke von Reitmehring in die Wasserburger Altstadt nie stillgelegt worden. Da Züge auf der Trasse bestellt sind und es auch Übernahmekandidaten für die Altstadtbahn gibt, hat der Antrag der Stadt Wasserburg auf Entwidmung, hilfsweise auf Stilllegung der Strecke, schlechte Aussichten, so erläuterte der Vorsitzende des PRO BAHN-Bezirksverbandes Oberbayern, Norbert Moy. Walter Neumayer als Vertreter der Rhein-Sieg-Eisenbahn verwies auf die seiner Meinung nach überhöhten Schätzkosten in Höhe von 11 Mio. Euro für die Wiederherstellung und erklärte, dass er schon einen 2-Wege-Unimog eigens für die Wasserburger Altstadtbahn verfügbar hat: „Wenn’s angeht, stehen wir bereit!“

Nachdem das Konzept der Stadt Wasserburg, eine Entwidmung der Altstadtstrecke ohne Stilllegung zu erreichen erst einmal gescheitert scheint, will die Stadt nun eventuell ein Stilllegungsverfahren nach § 11 Allgemeines Eisenbahngesetz einleiten. Am 26. Juli wird sich eine Stadtratssitzung mit dem Thema befassen – die Aktiven der Ortsgruppe Wasserburg werden natürlich präsent sein.

Bernd Meerstein

## *Vorsicht Glosse*

# **Warum Baustellen so lange dauern – eine Erklärung an einfachen Beispielen**

Immer wieder meckern undankbare Bahnkunden über langdauernde Baumaßnahmen im Bereich der Eisenbahn, meist verbunden mit einem mehr oder weniger gut organisierten SEV. Glaubte mancher noch, dass die zweiwöchige Komplettspernung der Pfaffenwinkelbahn für den Austausch von 2 km Oberbau unangemessen lang sei, der sei eines besseren belehrt. Für den Austausch der Sitzbänke im Bahnhof Laim hat die DB sogar 25 Tage angesetzt (siehe Titelbild). Warum heute Maßnahmen im Bahnbereich umso länger dauern, je geringer ihre Bedeutung ist, sei am Beispiel einer defekten Sitzbank im Bahnhof Laim im historischen Kontext erläutert:

1960: Der Bahnhofsvorsteher entdeckt eine schadhafte Sitzgelegenheit und gibt die Information an den zuständigen Bahnmeister weiter. Bei nächster Gelegenheit tauschen Mitarbeiter der Bahnmeisterei die defekte Sitzbank aus.

1970: Der Bahnhofsvorsteher entdeckt eine schadhafte Sitzgelegenheit. Da das Bundesbahnzentralamt in einer neuen Verwaltungsvorschrift einen Festigkeitsnachweis für Sitzbänke verlangt, muss die Zuteilung einer neuen Sitzbank bei der Bundesbahndirektion beantragt werden. Der Bahnhofsvorsteher kann den Ersatz der defekten Sitzbank als Erfolg verbuchen.

1980: Der Bahnhofsvorsteher entdeckt eine schadhafte Sitzgelegenheit, macht aber nichts, weil der nervenzermürende Verwaltungsaufwand in keinem Verhältnis zum Nutzen steht.

In der Zwischenzeit geschieht Folgendes: Das Bundesbahn-Zentralamt lobt über ein neugeschaffenes Dezernat für Bahnsteigmöblierung einen Designer-Wettbewerb aus, damit Bahnhofsbänke bundesweit ein einheitliches Aussehen bekommen. Die Verwaltungsvorschrift wird entsprechend erweitert. Zur Qualitätssicherung müssen sich Lieferanten in einem kostenaufwändigen Verfahren zertifizieren, haben dann aber keinen Wettbewerb mehr zu fürchten. Zur Reduktion der Kosten wird die Beschaffung neuer Sitzbänke kontingentiert und in einen 5-Jahresplan überführt. Der Austausch einer defekten Sitzbank ist trotzdem fast aussichtslos. In der Regel erfolgt der ersatzlose Abbau.

1995: Da es kein zuständiges Personal vor Ort gibt, fällt der DB der Schaden an der Sitzbank nicht auf. Irgendwann melden genervte Fahrgäste den Defekt an PRO BAHN. Trotz mehrmaliger Nachfragen bei der DB passiert nichts.

In der Zwischenzeit geschieht Folgendes: Die Verwaltungsvorschrift für Sitzbänke im Bahnhofsbereich wird im Zuge der Bahnreform in eine Konzernrichtlinie KoRil 321684 überführt. Die Beschaffung der Sitzbänke erfolgt über eine euro-

paweite Ausschreibung, bei der sich nur Unternehmen beteiligen können, die eine Präqualifikation bestanden haben. Das Eisenbahn-Bundesamt überprüft alle Sitzbänke auf Einhaltung der KoRil 321684, was in der Folge zur Schließung zahlreicher Bahnhöfe mit veralteten Sitzbänken führt.

2000: Die Sitzfläche der schon in 1995 defekt gemeldeten Sitzbank neigt sich zusehends.

DB Station&Service erklärt, dass ihr die Vorhaltung von Sitzgelegenheiten nicht mehr wirtschaftlich zumutbar sei, da man jetzt ein privatwirtschaftlich organisiertes Unternehmen sei. Um die Sitzplatzsituation an den bayerischen Bahnhöfen nachhaltig zu verbessern, legt der Freistaat ein Förderprogramm „Sit&Ride“ mit einem Volumen von 23500 Euro auf. Die BEG erstellt zur Untermauerung des Förderprogramms eine Kartierung aller bayerischen Bahnsteige mit der Ist- und Sollzahl der Sitzplätze unter Berücksichtigung durchschnittlicher Umsteigezeiten und Fahrgastzahlen.

2005: Die Sitzbank wird neu gestrichen, der eigentliche Schaden kann aber noch nicht repariert werden, da sich in der Zwischenzeit ein neuer Sachstand ergibt: Nach dem spektakulärem Zusammenbruch einer 10 Jahre alten Sitzbank unter der Last eines 160kg-Fahrgasts werden auf Weisung des EBA die Auslegungs- und Instandhaltungsvorschriften für Sitzbänke grundlegend überarbeitet. Eine herstellerübergreifende Arbeitsgruppe im VDB schlägt für die Auslegung die Überlagerung folgender Lastfälle vor: Sitzbank vollbesetzt mit 200-kg-Personen, dazu die Windlast eines mit 230 km/h vorbeifahrenden ICEs und Erschütterung durch einen Güterzug mit Flachstellen auf dem Nachbargleis. Der Arbeitskreis scheitert, weil der EBA-Sachbearbeiter zusätzlich die Überlagerung mit einem Erdbeben der Stärke 12 fordert.

2008: Die Sitzfläche der defekten Bank hat sich weiter geneigt, aber: Der Architekturbeirat der Stadt München meldet Bedenken gegen den Austausch einer einzelnen Bank an und fordert den Austausch aller Sitzmöbel im Bahnhof unter Berücksichtigung einer harmonischen Gestaltung mit dem Bahnsteigdach. Der Kostenvoranschlag erhöht sich damit um den Faktor 8.

2010: Die Sitzbank gibt schon gefährlich nach und ist noch nur für leichte Personen benutzbar.

Der Unfallprüfbericht des EBA zum oben erwähnten Bank-Zusammenbruch erkennt schwere Montagemängel, die zum Unfall beigetragen haben. So konnte der Unterlieferant, eine rumänische Montagefirma (sie hatte damals ein unglaublich günstiges Angebot abgegeben), kein arbeitsmedizinisches Zeugnis über die psychische und körperliche Eignung ihrer Mitarbeiter für die Tätigkeit: „Sitzbankmontage unter rollendem Rad“ nachweisen. Auch wurde Werkzeug ohne „CE“-Zertifizierung verwendet. Die Vorschriften werden entsprechend angepasst. Erst jetzt kann über eine Ersatzbeschaffung nachgedacht werden.

2. Juli 2012: Der Ersatz der Sitzbänke im Bahnhof Laim rückt in greifbare Nähe. Um die Fahrgäste auf die Maßnahme (mit Max Maulwurf, siehe Titelblatt) einzustimmen wird ein namhaftes Werbeinstitut mit einer Informationskampagne beauftragt. Tatsächlich werden in der angekündigten mehrwöchigen Bauphase die Bänke ausgetauscht.

27. Juli 2012: Zum Projektabschluss findet eine feierliche Sitzprobe mit Minister Zeil, dem DB-Konzernbeauftragten Josel und PRO BAHN-Landesvorsitzenden Wiegner statt. Die Sitzbankerneuerung in Laim stelle unter Beweis, dass der Freistaat beim Thema Sitzen am Bahnhof weltweit eine Spitzenstellung einnehme, erklärt Minister Zeil in seiner Rede. Josel betont dagegen, dass nur der integrierte Konzern die Maßnahme ermöglicht habe, da dieser die dafür notwendigen unbürokratischen Strukturen aufweise. PRO BAHN lobt die ergonomische Ausführung der Bänke. Wiegner bedankt sich bei der DB, dass die Umbaumaßnahme ohne mehrwöchige Streckensperrung und SEV durchgeführt werden konnte.

Norbert Moy

## **Fahrgastverwirrspiel am Automaten**

Die DB-Fahrscheinautomaten verfügen zwar über einen großen – und für manche Nutzer anfangs etwas verwirrenden – Funktionsumfang. Andererseits kann es auch mitunter passieren, dass man auf Funktionseinschränkungen stößt, mit denen man eigentlich nicht rechnet.

So erreichte die PRO BAHN-Post-Redaktion folgender Hinweis: „Kürzlich war ich mit meiner Schwiegermutter am Bahnhof in München-Feldmoching, da sie ein paar Tage später mit dem Zug nach Weilheim (Obb) fahren wollte. Zu meiner Überraschung stellte ich fest, dass keine durchgehende Fahrkarte Feldmoching–Weilheim verkauft wird, sondern nur eine Fahrkarte von München Hbf. nach Weilheim. Bis zum Hauptbahnhof muss zusätzlich eine MVV-Fahrkarte erworben werden.“

Das ist in der Tat merkwürdig, schließlich kann man ja mit der S-Bahn von Feldmoching zum Münchner Hauptbahnhof fahren und von dort weiter nach Weilheim. Ein durchgehender Fahrschein Weilheim–Feldmoching ist andererseits am Automaten erhältlich. Nebenbei: Ein durchgehender Fahrschein Feldmoching–Garmisch kann am Automaten erworben werden, nicht jedoch nach Weilheim oder Murnau, obwohl ab München Hbf. der gleiche Zug genutzt wird. Und nach Füssen bekommt man ab Feldmoching keinen durchgehenden Fahrschein . . . Vermutlich besteht dieses Problem auch bei weiteren Bahnhöfen abseits der S-Bahn-Stammstrecke wenn es eine schnellere Verbindung außerhalb des DB-Tarifs gibt, wobei vermutlich kürzere Entfernungen eher betroffen sein dürften.

Ein Blick in die Fahrplanauskunft der DB im Internet zeigt, dass auch dort für

eine Fahrt von Feldmoching nach Weilheim nur für die Teilstrecke zwischen München Hbf. und Weilheim ein Fahrpreis abgegeben wird. Der Grund hierfür ist bei der Internetauskunft auch ersichtlich: Alle gezeigten Verbindungen enthalten ausnahmslos eine Fahrt mit der U-Bahn zwischen Feldmoching und dem Hauptbahnhof. Erst wenn man im Internet unter „erweiterte Verkehrsmittelwahl“ die U-Bahn abwählt, dann bekommt man auch eine Fahrpreisauskunft für den durchgehenden Fahrschein.

Im Internet kann man das Problem durch „Abwählen“ von U-Bahn oder Bus also umgehen, aber vorher muss man es erst einmal verstanden haben. Am Automaten hat man jedoch diese Auswahlmöglichkeit nicht! Wenn man im vorliegenden Beispiel ab Feldmoching nicht die U-Bahn sondern die S-Bahn nimmt, dann muss man nur vier Minuten früher aufbrechen. Die Nutzung der S-Bahn ist somit durchaus eine übliche Fahrtmöglichkeit.

Man kann dem Automaten jedoch trotzdem einen durchgehenden Fahrschein Feldmoching–Weilheim entlocken: Man erhält ihn aber nur dann, wenn man beispielsweise als Via-Station „Moosach“ angibt. Derartige Lösungen setzen jedoch eine gewisse Ortskenntnis und Erfahrung im Umgang mit den Automaten beim Benutzer voraus. Außerdem darf man beim Kauf nicht allzu sehr in Eile sein. Deshalb wäre es wünschenswert, wenn am Automaten Verbindungen die nur „Eisenbahn“ enthalten, eine höhere Priorität haben, so dass sie in jedem Fall auch dann angezeigt werden, wenn andere Verbindungen etwas schneller sind.

Unser Mitglied Helmut Lerche, der vor allem im Gebiet südlich von Tutzing zahlreiche Automaten Schulungen für Fahrgäste durchgeführt hat, hat im Rahmen seiner Schulungen bereits einige Fehler bei der Automatenprogrammierung aufgedeckt, deren Korrektur sein Ansprechpartner für Automatenfragen bei der DB dann auch veranlasst hat. Da Helmut Lerche auch dieses Problem an seinen Ansprechpartner weitergeleitet hat, besteht die Hoffnung, dass demnächst auch durchgehende Fahrscheine von Feldmoching nach Weilheim, Murnau oder Füssen am Automaten gelöst werden können ohne dass man auf komplizierte Hilfslösungen zurückgreifen muss.

Renate Forkel

### *Zur Diskussion*

## **BN-Position zum Brenner-Zulauf**

Dieser Artikel stellt eine Zusammenfassung eines von der Kreisgruppe Rosenheim des Bund Naturschutz im April 2012 veröffentlichten Positionspapiers (<http://www.rosenheim.bund-naturschutz.de/index.php?id=11754>) zur bayerischen Zulaufstrecke zum Brenner-Basistunnel (BBT) dar. In Gang gekommen war die Diskussion durch einen Vorschlag für ein zweites Gleispaar

zwischen München und Kiefersfelden, dass im Bedarfsplan für den Bundesverkehrswegeplan als „dicker Filzstiftstrich“ dargestellt war. Hier soll nur auf den bahntechnischen Inhalt des Papiers eingegangen werden.

### **Derzeitige Verkehrsbelastung und Prognosen zur Verkehrsentwicklung**

Die Strecke Rosenheim–Kufstein weist derzeit etwa 180 Züge/Tag auf, davon 100 Güterzüge. Über den Brenner und damit auch im bayrischen Inntal wurden 2010 der BBT-Gesellschaft zufolge etwa 15 Mio Tonnen befördert (<http://www.bmvit.gv.at/verkehr/eisenbahn/verfahren/bbt/bbt2/D0118-02366.pdf>). Für 2030 werden bis zu 36 Mio t prognostiziert entsprechend etwa 230 Gz/Tag. Im Bedarfsplan werden 184 Gz/Tag zugrunde gelegt. Solche Zugzahlen könnten bei entsprechendem Ausbau auch mit der vorhandenen Bahntrasse bewältigt werden (maximal 350 Züge/Tag).

Zwischen Grafing und Rosenheim (München–Grafing wurde nicht weiter betrachtet) verkehrten 2010 bereits 237 Züge/Tag, da über diese Strecke auch der gesamte Verkehr Richtung Salzburg geführt wird. Die 350 Züge/Tag könnten hier schon in weniger als 10 Jahren erreicht werden.

Der Transit-Personenverkehr über den Brenner ist verglichen mit dem Güterverkehr von untergeordneter Bedeutung. Unter 1 Mio Passagiere benutzen derzeit die 7 EC-Zugpaare von und nach München. Im Bedarfsplan wird von 16 ICE-Zugpaaren zwischen München und dem österreichischen Inntal ausgegangen.

Alle Prognosen über die Verkehrsentwicklung am Brenner basieren auf einer konstanten jährlichen Zunahme des Güterverkehrs von ungefähr 4% pro Jahr. Beim Lkw-Verkehr wird – ausgehend von einem höheren Niveau - mit ähnlichen Wachstumsraten gerechnet. Ob sich der Trend infolge Sättigungstendenzen und der unklaren wirtschaftlichen Lage Italiens irgendwann abschwächen wird, bleibt abzuwarten. Keine der ausgewerteten Studien geht davon aus, dass es durch dirigistische Maßnahmen oder extreme Kraftstoffpreise zu einer weiteren Verlagerung von der Straße auf die Schiene kommen wird.

### **Streckenführung der Zulaufstrecke und geplanter Ausbau Richtung Süden**

Die neue Zulaufstrecke – von München bis Grafing im Tunnel, ab da oberirdisch bis Großkarolinenfeld und dann quer durch die Landschaft bis Flintsbach und weiter neben der bestehenden Strecke bis Kiefersfelden (Übergang an ÖBB noch unklar) – würde sowohl Siedlungen als auch Naturschutzgebiete tangieren. Vor allem bei der geplanten offenen Führung im Inntal ist Widerstand zu erwarten, da die Bürger dort denselben Standard einfordern wie bei der größtenteils unterirdisch geführten Neubaustrecke im Inntal.

Die ÖBB wartet auf eine Festlegung von deutscher Seite zum Anschluss an ihre neue Inntaltrasse, die von Kundl (südlich von Wörgl) bis zum Innsbrucker Umgehungstunnel bei Baumkirchen ab Dezember 2012 ein zusätzliches Gleispaar

bieten wird. Die bestehende Bahnlinie war wegen der bei Wörgl einmündenden Strecke aus Salzburg mit 350 Zügen/Tag (inklusive der „Rollenden Landstraße“ (ROLA) Wörgl–Brenner mit ca. 40 Zügen) an der Belastungsgrenze angelangt. Die ROLA hat wegen der von der EU verbotenen Einschränkungen des Lkw-Verkehrs in Tirol seit Herbst 2011 angeblich 2/3 ihres Aufkommens eingebüßt. Auf der Brennerscheitelstrecke verkehrten 2010 inklusive ROLA etwa 220 Züge/Tag, davon 140 Güterzüge. Ein Ausbau auf 350 Züge/Tag würde hier noch auf einige Zeit eine ausreichende Kapazität gewährleisten.

In Italien soll die bestehende Strecke vom Südportal des BBT bis Verona durch ein 190 km langes zusätzliches Gleispaar mit hohem Tunnelanteil ergänzt werden. Die Realisierung wird als wenig wahrscheinlich angesehen. Es stellt sich die Frage, ob sich die deutsche Seite erst dann ernsthaft mit ihrer Zulaufstrecke befassen soll, wenn der Bau der italienischen sichergestellt ist.

### **Alternativen zum Ausbau im BN-Papier**

Zur Entlastung von Grafing–Rosenheim könnten die Güterzüge Richtung Salzburg (eventuell schon über Würzburg–Regensburg) ab Landshut auch den Laufweg über Mühldorf–Freilassing nehmen. Für die zukünftigen Güterverkehre über die Strecke Hof–Regensburg Richtung Brenner böte sich der Ausbau oder zumindest die Elektrifizierung Landshut–Mühldorf–Rosenheim an.

Eine weitere Möglichkeit wäre eine Entlastung der Brenner- durch die Tauernroute. Die verschiedentlich vorgeschlagene Führung von Güterzügen über Lindau Richtung Gotthard würde entsprechendes Interesse von Österreich und der Schweiz voraussetzen.

Als Resümee sieht das Positionspapier der BN-Kreisgruppe keinen Bedarf für ein zweites Gleispaar auf bayerischem Gebiet.

### **Entwicklung seit Fertigstellung des Positionspapiers**

Am 15. Juni wurde zwischen dem deutschen Verkehrsminister Ramsauer und der österreichischen Verkehrsministerin Bures ein Vertrag über den deutschen Anteil am nördlichen Brennerzulauf unterzeichnet. Dies bedeutet, dass DB Netz mit der Planung der Zulaufstrecke München–Kiefersfelden beauftragt wird.

Der Vortrag von Stefan Kühn (DB Netz) bei der letztjährigen PRO BAHN-Regionalversammlung in München ließ allerdings erkennen, dass vordringlich der überlastete Knoten München entschärft werden müsste. Die Brennerzulaufstrecke gehört zum Planungsgebiet, hat aber für sich genommen wohl nicht erste Priorität. Wann DB Netz die Manpower für die Voruntersuchungen zum BBT-Zulauf (geplant sind 85 Mio Euro entsprechend ca. 700 Mannjahren) überhaupt aufbringen kann, wird sich weisen. Und man darf gespannt sein auf den zugesagten Dialog mit den betroffenen Bürgern.

Günther Polz

## Walter Mayer feiert 80. Geburtstag

Vor 20 Jahren suchte der damalige Obinger Bürgermeister Walter Mayer bei PRO BAHN Unterstützung für seinen Kampf um den Erhalt der Lokalbahn. Ein Bürgermeister, der von sich aus aktiv für die Bahn kämpft, hatte schon immer Seltenheitswert.

Warum denke ich jetzt an Wasserburg? Wahrscheinlich, weil die Erfahrungen und Erfolge beim Kampf um die Obinger Strecke uns beim aktuellen Kampf um die Stadtstrecke Wasserburg sehr zugute kommen. Walter Mayer hat über seinen Heimatort hinaus unsere Arbeit befruchtet und zur starken Stellung von PRO BAHN im Landkreis Rosenheim beigetragen.

Wir wünschen ihm zum 80. Geburtstag Gesundheit und freuen uns auf die weitere Zusammenarbeit.

Rudi Barth

### *U-Bahn-Sanierung*

## Verzweiflung im Tunnel

Wenn sich wieder einmal auf den Bahnsteigen der U3, Nordast, verzweifelte Fahrgäste auf dem Boden wälzen, dann wissen kundige Beobachter den Grund: Morbus Metro, die U-Bahn-Krankheit grassiert besonders in dieser Region. Dann hängen wieder einmal gelbe Zettel aus, dann ist die Normalität zurückgekehrt, dass es keine Normalität gibt. Sonderfahrplan wegen Baumaßnahmen, wegen Einrichtung eines neuen Stellwerks, wegen . . . Pendelzüge, Vollsperrung, bitte beachten Sie die Ansage, den Aushang, 20-Minuten-Takt . . . Jetzt ist wieder Sonderverkehr abends, vorläufig bis 9. August. Befristet waren die Maßnahmen schon immer, eine nach der anderen.

Altgediente Fahrgäste erzählen davon, dass früher auf den Fahrplänen im Glaskasten das stand, was man an der Bahnsteigkante erwarten konnte. Aber spätestens, seit die Strecke vom Olympiazentrum weiterführt, kommt das nicht mehr vor. Und der Reisende fragt sich immer wieder: Hört das denn nie auf?

Nein, es hört nie auf! Die U-Bahn ist in München jetzt 40 Jahre alt. Sie wird anscheinend morsch und mürbe. Darum muss man sie erneuern. Zu Zeiten, als wohl der Faustkeil statt des Händies noch Standard war, tat man das auch gern einmal unter dem rollenden Rad. Jetzt macht man die Strecke zu oder benutzt nur ein Gleis, und das über Jahre, Jahrzehnte, Jahr. . . Renoviert wird schon auf der Neubaustrecke, unmittelbar nach ihrer Eröffnung.

Da Renovierung länger dauert als Neubau, wissen wir jetzt schon, wohin das führen wird: Noch zehn, zwanzig Jahre, dann gibt es im Münchner U-Bahn-Netz

endgültig keinen Normalfahrplan mehr, und vor allem abends wird es unmöglich, ohne wissenschaftliches Studium noch am selben Tag nach Hause zu kommen.

Wo ist die nächste Fahrschule, wo der Autohändler?

Michael Werner

---

## Termine anderer Veranstalter

### PRO BAHN-Termine und allgemeine Hinweise siehe nächste Seite

- Mi. 01.08. 18:30 Uhr; Bad Reichenhall, „Avalon-Hotel“ Bahnhofsplatz 14; **Monats-treffen** des Verkehrsforums Berchtesgadener Land; Info: M. Behringer (08654/50804, [mr.behringer@t-online.de](mailto:mr.behringer@t-online.de))
- Fr. 03.08. 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. 04.08. und So. 12.08; Augsburg Hbf (9 Uhr), Bahnhof Utting (11:44 Uhr), Bahnhof Geltendorf (ca. 12 Uhr); **Dampfzugfahrten** „Ammersee-Dampfbahn“ nach Utting, bzw. zum Bahnpark Augsburg. Veranstalter: Bahnpark Augsburg; Info: [www.bahnpark-augsburg.eu](http://www.bahnpark-augsburg.eu) unter Ammersee-Dampfbahn.
- So. 05.08., So. 12.08., **Mi. 15.08.** und So. 26.08; Bad Endorf (10:00, 12:00, 14:00 Uhr und 16:00 Uhr) / Obing (11:00, 13:00, 15:00 und 17:00 Uhr); **Touristikverkehr beim LEO** (mit VT 103); Info und vollständiger Fahrplan: <http://www.chiemgauer-lokalbahn.de/fahrplan>, Tel.: 08821/64 999 64
- Sa. 18.08., und So. 19.08.; Bad Endorf (10:00, 13:00, 16:00 Uhr und 18:30 Uhr [18:30 nur am 18.08. als Dampfzug]) / Obing (8:45 (nur So.), 11:45, 14:15 17:15 Uhr); **Dampfzugfahrten** – vsl. mit Dampflok P8 der ÖGEG – beim LEO (in Obing Biergartenbetrieb, Kinder-Eisenbahn, einem nostalgischen Holz-Kinderkarussell und einer Ausstellung historischer Magirus-Feuerwehrautos); Info und vollständiger Fahrplan: <http://www.chiemgauer-lokalbahn.de/aktuell/index.html>, Tel.: 08821/64 999 64
- So. 19.08., Obing, 20:20 Uhr (Ankunft Bad Endorf 21:05 Uhr); **Zusätzliche Abendfahrt mit VT 103 beim LEO** (Öffentliche Charterfahrt, steht nicht im Fahrplan); Info: <http://www.pro-bahn.de/endorf-obing>.
- Mi. 05.09. 18:30 Uhr ; Bad Reichenhall, „Avalon-Hotel“ Bahnhofsplatz 14; **Monats-treffen** des Verkehrsforums Berchtesgadener Land; Info: Siehe Termin am 01.08.
- Fr. 07.09. 16 Uhr; Salzburg, „Stieglbräu“, Hotel Imlauer, Rainerstraße 12-14; **Salzburger Plattform der Verkehrsinitiativen**; Info: Siehe Termin am 03.08.

- Bitte beachten Sie die zusätzliche Abendfahrt von Obing nach Bad Endorf beim LEO am 19. August.

## 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. 35, 80331 München (S-Bahn Isartor, Tram 16/18 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).

Mo. 30.07. 19:30 Uhr; Augsburg, Zeughaus, Zeugplatz 4; **PRO BAHN-Treff Schwaben**; Diskussion über Schwerpunkte der PRO BAHN-Arbeit (Geändertes Thema!); Info: [W.Karg@bayern.pro-bahn.de](mailto:W.Karg@bayern.pro-bahn.de), 082 51/53 887 und [http://www.pro-bahn.de/bayern/index\\_termin.htm](http://www.pro-bahn.de/bayern/index_termin.htm) unter „Schwaben“.

Mi. 01.08. 19 Uhr; Geschäftsstelle; **Aktiventreffen**

Fr. 03.08. 19 Uhr; Geschäftsstelle; **Stadt- und Kreisgruppe München**

Do. 09.08. 19 Uhr; Rosenheim, „Mail-Keller“, Schmettererstr. 20; **Stammtisch der Stadt- und Kreisgruppe Rosenheim**; Info: Wolfgang Günther (080 62/4027), Günther Polz (080 63/7928)

Mi. 22.08. (**Achtung, geänderter Termin**) 19 Uhr; Geschäftsstelle; **Aktiventreffen**

Mi. 29.08. ab 19:30 Uhr; München; Gaststätte Zwinger-  
eck; **Stammtisch**

Mi. 05.09. 19 Uhr; Geschäftsstelle; **Aktiventreffen**

Fr. 07.09. 19 Uhr; Geschäftsstelle; **Stadt- und Kreisgruppe München**

Sa. 22.09. 11 Uhr; Traunstein, Gasthof Schnitzlbaumer, Mühlenstr.8; **Mitgliederversammlung von PRO BAHN Bayern**; Info: Siehe Einladung an alle Mitglieder (Versand erfolgt in der zweiten Augsthälfte) und <http://www.pro-bahn.de/bayern/einladung.htm>

- **Das zweite Aktiventreffen im August findet wegen des Feiertags eine Woche später als üblich statt**
- **Der PRO BAHN-Treff in Augsburg entfällt voraussichtlich im August oder findet gegebenenfalls nicht am üblichen Termin statt. Hinweise finden sich in diesem Fall unter [http://www.pro-bahn.de/bayern/termin\\_zeigen.php?app=aus](http://www.pro-bahn.de/bayern/termin_zeigen.php?app=aus)**
- **Das Treffen der Kreisgruppe Weilheim-Schongau entfällt im August**

### Termine anderer Veranstalter siehe vorherige Seite

---

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: Renate Forkel, Andi Barth. 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.

---