

PRO BAHN *Post*

Rundbrief von PRO BAHN Oberbayern

Februar 2013



Die Triebwagen der Baureihe 442 (Talent 2) werden ab Dezember 2013 auch im Werdenfelstakt fahren. Foto: M. Wiegner

- Informationsveranstaltung „Bahn frei statt bahnfrei“ – Seite 2
- Kurznachrichten – Seite 2
- 2. Tunnel: Nicht nur zu teuer sondern auch unsicher? – Seite 4
- Neubesetzung des Kundenbeirats der SOB – Seite 5
- Testfahrt mit der „Hamsterbacke“ – Seite 7
- Der „UmweltMobilCheck“ der DB – Seite 8
- Mangelnde Transparenz bei S7-Planauslegung – Seite 10

Informationsveranstaltung in Wasserburg am 4. März 2013

Bahn frei statt bahnfrei!

So klappt die Reaktivierung der Altstadtstrecke

Der Dornröschenschlaf des Filzenexpresses ist vorbei. Gerade wird der Streckenabschnitt von Reitmehring bis Ebersberg von der DB aufwendig saniert. In Zukunft soll hier jede Stunde ein Zug in jede Richtung rollen.

Die Bahngleise von Reitmehring in die Wasserburger Altstadt sind dagegen nach einem Dammrutsch seit mehr als 25 Jahren nicht mehr befahrbar. Rechtlich ist die Strecke sehr wohl noch in Betrieb. Die Stadt Wasserburg als Eigentümerin will diesen Streckenabschnitt stilllegen, doch nun gibt es Verhandlungen mit Unternehmen, die an einer Übernahme interessiert sind.

Die Bayernbahn GmbH ist einer dieser Übernahmeinteressenten, die die Strecke sanieren möchten, damit Regel- und Sonderzüge wieder bis in die Wasserburger Altstadt fahren können. Aber geht das überhaupt noch?

- Wohin mit dem Altstadtbahnhof? Da steht doch jetzt der neue Busbahnhof!
- Wie kann man den Dammrutsch reparieren? Geht das noch?
- Was tun mit den vielen Bäumen auf der Strecke?
- Ist das Gleis nicht komplett kaputt? Muss man nicht alles neu bauen?
- Ist in Reitmehring überhaupt noch Platz für einen weiteren Zug?
- Und was ist mit den Interessen der Fa. Meggle?
- Braucht die Stadt das Geld nicht dringender für andere Projekte?

Andreas Braun, Geschäftsführer der Bayernbahn, Daniel Preis von der RSE und PRO BAHN Wasserburg informieren und beantworten diese und andere Fragen in einer

Informationsveranstaltung am Montag, den 4. März 2013 um 19 Uhr
Gaststätte Paulanerstuben, Marienplatz 9, 83512 Wasserburg

Weitere Informationen:

Bernd Meerstein (bernd@meerstein.de, 08071/93320)

Kurznachrichten

Nahverkehrsplan Stadt Freising

Die Stadt Freising plant die Aufstellung eines Nahverkehrsplans (NVP). Ende November 2012 hat PRO BAHN Oberbayern Anregungen dazu in einem Papier zusammengefasst und den Freisinger Stadtwerken, die den Entwurf für den NVP erarbeiten, zugesandt. Das Dokument ist jetzt online unter http://www.pro-bahn.de/oberbayern/Freising_NVP_PRO_BAHN.pdf verfügbar.

Terminänderung beim Verkehrsforum BGL

Das Verkehrsforum Berchtesgadener Land (Verkehrsforum BGL) hat beschlossen, die monatlichen Treffen in Zukunft jeweils am ersten Montag im Monat abzuhalten (<http://www.verkehrsforum-bgl.de/aktuell.html>). Das nächste Treffen ist daher am 4. Februar 2013, Ort und Uhrzeit bleiben wie bisher (Bad Reichenhall, Hotel Avalon, Bahnhofplatz 14; 18.30 Uhr). Auf der Tagesordnung stehen am 4. Februar ein Bericht von der Sitzung der Nahverkehrskommission am 28.1.2013, der Ausbau des Haltepunkts Bayerisch Gmain, die Verlegung des Busterminals Freilassing sowie weitere aktuelle Themen.

Traunreut: Klares Votum für Bahn-Erhalt

Gegen vier Stimmen sprach sich am 24. Januar der Traunreuter Stadtrat für das ÖPNV-Gesamtkonzept des Landkreises Traunstein aus. Ein wesentlicher Punkt des in der Sitzung vorgestellten Gutachtens ist die Vermeidung der Parallelverkehre mit Bussen (http://www.chiemgau-online.de/portal/lokales/trostberg-traunreut_Klares-Votum-fuer-Bahn-Erhalt-_arid,2874376.html). Weitere Punkte des integrierten Konzepts von Stephan Kroll von der Nahverkehrsberatung Südwest sind der Ausbau des bisherigen Bahnangebots mit einem Zughaltepunkt „Traunstein Klinikum“, die Anpassung von Fahrzeiten in Tagesrandlagen, die Schließung einzelner Taktlücken und gegebenenfalls ein Zwei-Stunden-Takt am Wochenende zwischen Traunstein und Mühldorf. Umgesetzt werden müssten diese Maßnahmen nach Ansicht des Gutachters bereits 2013.

Vortrag „20 Jahre Allgäu-Schwaben-Takt“

Im Rahmen der Mitgliederversammlung von PRO BAHN Schwaben hält Andreas Schulz, Abteilungsleiter Planung der Bayerischen Eisenbahngesellschaft BEG einen Gastvortrag zum Thema „20 Jahre Allgäu-Schwaben-Takt: Die Anfänge – was wurde erreicht – was bringt die Zukunft“. Die Mitgliederversammlung findet am Samstag, 23. Februar in Augsburg in Hotel Riegele (gegenüber Hauptbahnhof) statt, der Vortrag beginnt um 10:45 Uhr, die eigentliche Mitgliederversammlung um 14 Uhr.

PRO BAHN-Stellungnahme zum Bundesverkehrswegeplan

Zur Fortschreibung des Bundesverkehrswegeplans (BVWP) hat der PRO BAHN-Landesverband Bayern Vorschläge und Kommentare an Verkehrsminister Martin Zeil geschickt. In seiner Stellungnahme fordert der Landesverband eine groß angelegte Initiative zur Elektrifizierung des bayerischen Schienennetzes. Zudem fordert PRO BAHN die Umsetzung zahlreicher, schnell zu realisierender Maßnahmen, die die Pünktlichkeit verbessern und die Sicherung von Umsteigeverbindungen garantieren können, wie zweigleisige Abschnitte und Kreuzungsbahnhöfe auf eingleisigen Strecken (Pressemitteilung und komplette Stellungnahme: http://www.pro-bahn.de/bayern/presse_show_bayern.php?id=702).

Der Kauf der Tegernsee-Bahn ist unter Dach und Fach

Für elf Millionen Euro haben Tegernsee und Gmund zu je 45% und der Landkreis Miesbach zu 10% die 12,4 Kilometer lange Strecke zwischen Schaftlach und Tegernsee, die von der Bayerischen Oberlandbahn (BOB) befahren wird sowie die zugehörigen Liegenschaften erworben. Auch die Tegernsee-Bahn Betriebsgesellschaft mbH, Betreiber der Infrastruktur zwischen Schaftlach und Tegernsee, ist damit in kommunaler Hand. Nach Aussage des Tegernseer Bürgermeisters Peter Janssen möchte man in Tegernsee durch den Kauf sicherstellen, dass der Bahnbetrieb auf Dauer erhalten bleibt und das Bahnhofsgebäude renovieren (<http://www.merkur-online.de/lokales/tegernseer-tal/millionen-euro-tegernsee-bahn-2696057.html>). Damit hat sich der bisherige Eigentümer, die TAG Immobilien GmbH vom Bahnbetrieb getrennt (http://www.tag-ag.com/no_cache/presse/pressemitteilungen, Pressemeldung vom 11.1.2013).

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.

Zweiter S-Bahn-Tunnel

Nicht nur zu teuer sondern auch unsicher?

Im Dezember hat die Münchner Verkehrsgesellschaft (MVG) in einem Schreiben an OB Ude und die Stadtratsfraktionen erläutert, warum sie Einspruch gegen DB-Planungen zum zweiten S-Bahn-Tunnel erheben muss. Unter <http://www.railblog.info/images/2013/20121217-MVG-2SBS.pdf> kann man die Argumente der MVG nachlesen. Insbesondere wird die Wegeführung der umsteigenden Fahrgäste am Hauptbahnhof sehr kritisch gesehen und der DB vorgeworfen, die Zahlen der zu erwartenden Fahrgäste zu niedrig angesetzt zu haben. Die MVG befürchtet daher eine Überlastung der U-Bahnhöfe am Hauptbahnhof und sieht einen sicheren und leistungsfähigen U-Bahn-Betrieb nicht mehr gewährleistet.

PRO BAHN hat in einer Pressemitteilung darauf hingewiesen, dass auch die Planungen für die S-Bahnhöfe Laim und Marienhof nicht die Qualität aufweisen, die nach dem heutigen Wissensstand erforderlich ist. Aufgrund eines Vergleichs mit den Planungen zum Umbau des U-Bahnhofs Sendlinger Tor unterbreitet PRO BAHN den Vorschlag, der MVG auch die Planungsverantwortung für die Bahnhofsbaugeräte des Projekts zweiter S-Bahn-Tunnel zu übertragen.

Gleichzeitig mit den Vorwürfen der MVG wurde eine weitere Kostensteigerung des geplanten Tunnelbaus publik. Als Folge eines Ultimatums des bayerischen Ministerpräsidenten hat die DB die bekanntgewordenen Zahlen zwar einige Ta-

ge später dementiert. Die Folgen des Schönredens von Kostenkalkulationen kann man aber bekanntlich beim Stuttgarter Hauptbahnhof oder beim Berliner Flughafen bemerken.

In einer weiteren Pressemitteilung hat PRO BAHN ein Planungsmoratorium für den Tunnel gefordert. Dies biete zum einen die Chance, realistische Kosten und Pläne zu erarbeiten, zum andere schaffe es die notwendige Luft dringende Verbesserungen im S-Bahn-Netz umzusetzen. Als Beispiele für Sofortmaßnahmen werden die Sanierung und der Umbau des Bahnhofs Laim mit dem Bau der Umweltverbundröhre, die Beseitigung des Nadelöhrs am Bahnhof Pasing sowie die Einfädelerung der Sendlinger Spange in den Bahnhof Laim genannt.

Jedes dieser Projekte ist unabhängig von der konkreten Realisierung einer zweiten S-Bahn-Stammstrecke. Das hat Politik und DB aber nicht davon abgehalten, seit Beginn der Tunnelplanungen im Jahr 2001, nicht nur die genannten Maßnahmen, die für die Stabilisierung des S-Bahn-Verkehrs enorm wichtig wären, sondern auch notwendige Verbesserungen auf den S-Bahn-Außenästen weitgehend zu blockieren.

Weitere Informationen zu den Vorschlägen von PRO BAHN Oberbayern für die Münchner S-Bahn findet man auf <http://www.pro-bahn.de/oberbayern/s-bahn/>.

Edmund Lauterbach

Neubesetzung des Kundenbeirats der SOB: Eine Bilanz der abgelaufenen Amtsperiode

Ende 2012 ging die zweite Periode des Kundenbeirats der Südostbayernbahn (SOB) zu Ende, der erstmals im März 2010 tagte. Die Ergebnisse des Beirats können sich mehr als sehen lassen, denn vieles konnte durch die Kundenvertreter angestoßen werden und wurde auch umgesetzt. Damit unterscheidet sich der Kundenbeirat der SOB gerade in Bezug auf seine Effektivität und Effizienz gravierend von anderen Gremien mit gleichem oder ähnlichem Namen, aber kaum vergleichbaren Ergebnissen.

Im Jahr 2010 fanden vier Beiratssitzungen statt. Aus den anfangs geplanten vier Sitzungen pro Jahr ergaben sich dann in den Folgejahren fünf bis sechs, so dass der Kundenbeirat seit März 2010 insgesamt fünfzehnmal tagte. Es wurden rund 100 Tagesordnungspunkte behandelt.

Themen in den letzten drei Jahren waren u. a.:

- Sauberkeit in den Zügen
- Baustellenoptimierungen
- verstärkte Fahrkartenkontrollen in den Zügen

- Klimaanlage in den Zügen
 - Redesign der vorhandenen Wagen und Triebwagen
 - Verbesserungen im Bahnhof Dorfen
 - Pünktlichkeit/Verspätungen
- und viele weitere Punkte

Offensiv wurde vom Kundenbeirat auch der Kontakt zu weiteren Verantwortlichen für das Eisenbahnwesen gesucht. So gab es Gespräche mit Martin Pohl (DB Gesamtkundenbeirat), Stefan Kühn (DB Netz AG, Vertrieb und Fahrplan, Regionbereich Süd), Thomas Hofbauer (SOB, Angebotsplaner), Alexander Schlingsog (SOB, Projektmitarbeiter Marketing), Dr. Rüdiger Grube (Vorstandsvorsitzender Deutsche Bahn AG) sowie Fritz Czeschka, Andreas Schulz und Peter Högl (Bayerische Eisenbahngesellschaft).

Auch die Politik wurde in die Arbeit des Kundenbeirats einbezogen. So wurde u. a. ein Gespräch mit dem Bundestagsabgeordneten Stephan Mayer sowie den Landtagsabgeordneten Reserl Sem und Erwin Huber geführt und zum grenzüberschreitenden Verkehr Simbach-Braunau eine Petition beim Bayerischen Landtag eingereicht.

Darüber hinaus wurden verschiedene Veranstaltungen besucht und zum Teil auch proaktiv vom Kundenbeirat unterstützt:

- Spatenstich und Einweihung Innbrücke
- Einweihung zweigleisiger Abschnitt Altmühldorf–Ampfing
- Einweihung Außenreinigungsanlage in Mühldorf
- Einweihung Haltepunkt Rosenheim-Hochschule
- Jubiläum 10 Jahre SOB mit Infostand
- Verkehrskonferenz in Neumarkt-St. Veit
- „Magistrale für Europa“
- Bahngipfel in Simbach am Inn
- Bayerischer Nahverkehrskongress
- Messe Innotrans und Tagungen
- Infostände bei Bahntagen in Traunstein und Mühldorf und zum 50-jährigem Stadtjubiläum Traunreut
- Stationsbegehungen in Dorfen, Schwindegg, Ampfing und München Hbf.

In der SOB-Kundenzeitschrift „konkret“ hat der Kundenbeirat regelmäßig über seine Arbeit berichtet.

Im Dezember 2012 wurde nun öffentlich der neue Kundenbeirat besetzt. Unter Aufsicht eines Rechtsanwalts wurden die neuen Beiratsmitglieder ausgelost, da es erstmals deutlich mehr Bewerber als zu vergebende Plätze gab. Das ist vermutlich ein Beweis dafür, dass bei den interessierten Kunden angekommen ist, dass das Gremium etwas bewegen kann bzw. im Sinne der Kunden bewegt hat und sich eine aktive Mitarbeit lohnt.

Der Fahrgastverband PRO BAHN Oberbayern ist auch weiterhin im Beirat vertreten, in der kommenden Amtsperiode erstmals mit zwei berufenen Mitgliedern: Wilhelm Mack und Andreas Frank.

Martin Siebert / Andreas Frank

Werdenfelstakt 2013

Testfahrt mit der „Hamsterbacke“

In weniger als einem Jahr soll im Werdenfels eine neue Ära im Nahverkehr beginnen. Zum einen wird zwischen Weilheim und München ein Halbstundentakt eingeführt, zum anderen werden neue Fahrzeuge eingesetzt, mit denen ein so genanntes Flügelungskonzept gefahren werden kann. Bei diesen Triebwagen wird es sich um die Baureihe ET442 (Talent 2) handeln, im Volksmund auch als „Hamsterbacke“ bezeichnet. Wer ein solches Fahrzeug schon einmal gesehen hat, wird diese Namensgebung nachvollziehen können.

Diese Hamsterbacken gibt es in verschiedenen Versionen: derzeit verkehren zwischen Nürnberg, Bamberg, Coburg und Sonneberg in Thüringen bereits 3- 4- und 5-teilige Garnituren, für's Werdenfels sind angeblich 2- und 4-teilige Einheiten vorgesehen. Auch wir nicht wissen, ob es bei der Inneneinrichtung noch Änderungen geben wird, haben wir uns kürzlich mal eine Probefahrt zwischen Coburg und Nürnberg gegönnt.

Die Inneneinrichtung besteht aus einer Mischung von Reihenbestuhlung und Vierer-Sitzgruppen. Die Sitze haben am Fenster und zum Gang jeweils Armlehnen. In den Vierer-Abteilen sind kleine Tische mit Abfallbehältern unter dem Fenster angebracht, die den Raum zum Sitzen nicht wesentlich schmälern. Es gibt Kleiderhaken, die so angebracht sind, dass zwar „Gesichtskontakt“ mit den aufgehängten Jacken oder Mänteln besteht; andererseits gibt es aber wenig Alternativen für einen besseren Ort.

Über etwa der Hälfte der Sitze sind Gepäckablagen angebracht, die mit einem Rand versehen sind, so dass beim Bremsen oder Beschleunigen keine abgelegten Gegenstände herunterfallen können. Über den Sitzen ohne Gepäckablage sind oberhalb(!) der Fenster Steckdosen angebracht. Die Tatsache an sich ist sicher ein Fortschritt, allerdings wird man sich an die herumhängenden Kabel vermutlich gewöhnen müssen.

Bei der Reihenbestuhlung sind die Rücklehnen der Vordersitze mit ausklappbaren Tischen ausgestattet, auf denen man beispielsweise einen Laptop abstellen kann. Was die Kniefreiheit betrifft, so stößt man sich bei den Vierer-Sitzgruppen nicht an des Gegenübers Knie, und bei der Reihenbestuhlung ist der Platz ist zwar nicht üppig, aber noch akzeptabel.

Die Toiletten – davon eine behindertengerechte – sind deutlich „dezent“ als im Fuggerexpress, d.h., man kommt auch mit einem Fahrrad oder Kinderwagen noch an dem „Gehäuse“ vorbei. Die Fahrradstellplätze sind allerdings äußerst sparsam bemessen. Falls hier nichts an der Raumeinteilung geändert wird, dürften im Bereich des Werdenfelstaktes massive Probleme zu erwarten sein.

Die etwa 90-minütige Testfahrt war sicher nicht ausreichend für ein endgültiges Urteil. Trotzdem fand ich den Triebzug bei Weitem nicht so schlecht wie immer wieder behauptet. Den Sitzkomfort eines Doppelstockwagens erreicht er sicher nicht, aber die Gepäckablagen sind deutlich besser. Das Ankuppeln in Lichtenfels hat ebenfalls funktioniert. Nervend waren allerdings die extrem ausführlichen Durchsagen vor den Halten: mehr oder weniger alle Unterwegshalte der Anschlusszüge, alle Zugnummern und das alles per doppelter Ansage – sowas muss wirklich nicht sein!

Die wichtigste Frage überhaupt ist wahrscheinlich die nach den Rückenschmerzen beim und nach dem Sitzen. Und die Antwort kommt wahrscheinlich nicht unerwartet: Während einer der beiden Testfahrgäste das Sitzen recht angenehm fand (vor allem deutlich besser als in den ET425, die 2003/2004 im Werdenfels als Standard eingesetzt wurden), fand der zweite sogar den Sitzkomfort im Allgäu-Express (BR612) angenehmer. Vorhersage: mit der Einführung der neuen Triebwagen im Werdenfels wird es eine hitzige Diskussion in der Öffentlichkeit geben ...

Matthias Wiegner

Zu hoffen ist allerdings, dass in absehbarer Zeit die Probleme bei der Beheizung der Führerstände behoben werden. Während der Kälteperiode im Januar wurden von DB Regio Bayern als Notbehelf lange Unterhosen und Decken an die Lokführer im Franken-Thüringen-Express verteilt (<http://www.br.de/nachrichten/unterfranken/bahn-fuehrerhaus-kaelte-100.html>).

Der „UmweltMobilCheck“ der DB

Ist Dyskalkulie vererbbar?

Bahnfahren ist umweltfreundlich, das ist mittlerweile Allgemeingut. Wer nun seinen ökologischen Fußabdruck genauer kennen möchte, dem bietet die Deutsche Bahn auf der Auskunftsseite den „UmweltmobilCheck“. Dort kann für die gewählte Fahrt ein Vergleich der Bahn mit Auto und Flugzeug im Hinblick auf Energieverbrauch, CO₂ und Abgase durchgeführt werden.

Eine Vielzahl Parameter lässt sich einstellen, beim Auto sind es 5 Fahrzeugklassen und 12 Motoren, beim Zug hingegen gibt es nur die Wahl zwischen durchschnittlicher Auslastung und maximaler Auslastung – offenkundig kennen sich

die DB-Leute beim Pkw besser aus.

Doch als Entscheidungshilfe für den Bahnkunden taugt „UmweltMobilCheck“ nicht. Denn einfach die gesamten Energieverbräuche eines Zugs zu nehmen und auf die durchschnittliche oder maximale Zahl der Fahrgäste zu verteilen bringt hier falsche Ergebnisse. Trotz wissenschaftlicher Untermauerung ignoriert „UmweltMobilCheck“ zwei grundsätzliche Unterschiede zwischen Pkw und Zug: Zum einen wird der Energieverbrauch im ÖV nur geringfügig durch die Auslastung bestimmt. Solange Züge nicht abbestellt werden, fahren sie nach Fahrplan erstmal unabhängig von der Nachfrage und verbrauchen Energie. Wird dagegen die Reise mit dem Pkw nicht angetreten, entfällt auch die Pkw-Fahrt komplett.

Zum anderen hat der Zug einen fixen Grundbedarf an Energie, der zusätzliche Energieaufwand für jeden einzelnen Fahrgast ist jedoch äußerst marginal. Der zu Grunde gelegte Durchschnittsverbrauch sinkt mit jedem Fahrgast, der den Zug zusätzlich auslastet, der absolute Energiebedarf eines zusätzlichen Fahrgasts bewegt sich maximal im Bereich des Verhältnisses seiner Körpermasse zur Gesamtmasse des Zugs, also eher im Promillebereich. (Bekanntlich ist es ja auch so, dass „Leerzüge“ nicht ohne Antrieb fahren können).

Und so rechnet „UmweltMobilCheck“: Für die Fahrt eines Menschen von Weilheim nach München errechnet das Programm einen Verbrauch von 2,6 l Kraftstoff im Zug und 3,9 l mit einem durchschnittlichen Pkw. Steigt der Kunde auf den Zug um, beträgt die Ersparnis in Wirklichkeit nicht 1,3 l. Zunächst entfällt die Pkw-Fahrt mit den 3,9 l Kraftstoff. Doch braucht der Zug tatsächlich 2,6 l Energieäquivalent mehr, wenn einer zusätzlich mitfährt? Nein, denn das ist der durchschnittliche Verbrauch pro Fahrgast bei durchschnittlicher Auslastung.

Völlig absurd wird die DB-Rechnung, wenn eine Kleingruppe mit 4 Personen verreist. Hier teilt sich der Verbrauch der Autofahrer durch die Zahl der Mitfahrer – nur 0,95 l pro Person, während es beim Zug bei 2,6 l pro Person bleibt! Die Folge: Das Programm errechnet einen ökologischen Vorteil für den Pkw gegenüber dem Zug. Dem Programmierer kam das wohl auch komisch vor, denn statt der Meldung „Mit Ihrer geplanten Bahnreise entlasten Sie unser Klima um 3,8 kg CO₂ gegenüber einer Fahrt mit dem PKW“ ließ er für diesen Fall den all-gemeingültigen Schriftzug „Im Fernverkehr verbrauchen Sie im Schnitt nur 2,8 Liter Kraftstoff auf 100 km – bei voller Auslastung sogar nur 1,2 Liter“ auf dem Bildschirm erscheinen. Erklären konnte er sich den Effekt aber leider nicht.

Der Rechenalgorithmus erinnert in fataler Weise an die 80-er Jahre, als die frühere Bundesbahn das angebliche Defizit ihrer Zweigstrecken auf die Zahl der Fahrgäste umlegte und anschließend glaubte, dass jeder zusätzliche Kunde eben auch ein Defizit mitbrächte. So kam man auf die Strategie, die Kunden aus den Zügen zu vertreiben, wunderte sich aber, dass die Kosten blieben. Ein anderes Mal hat man vergeblich versucht, die Infrastrukturkosten durch Ausbau von

Weichen zu senken, nachdem ein findiger Kaufmann die Netzkosten auf alle Weichen aufgeteilt hatte. Manche unterstellten damals der DB bösen Willen, doch jetzt verrechnet sich die DB auch zu ihren Ungunsten. Da stellt sich nur noch die Frage: Ist Dyskalkulie in einem Unternehmen vererbbar?

Und noch etwas: Lassen Sie sich nicht von „UmweltMobilCheck“ abschrecken: Auch zu Dritt oder zu Viert ist eine Zugfahrt immer ökologischer als eine Pkw-Fahrt!

Norbert Moy

Mangelnde Transparenz bei S7-Planauslegung

Im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens zur Verlängerung der Bahnstrecke München–Wolfratshausen bis Geretsried liegen die Planunterlagen vom 14.01.2013 bis zum 13.02.2013 in den Rathäusern von Geretsried, Königsdorf und Wolfratshausen aus.

PRO BAHN schließt sich der Kritik an, dass die Planfeststellungsunterlagen nicht nur in den Rathäusern sondern auch für alle digital verfügbar sein sollten (Pressemitteilung: <http://www.pro-bahn.de/oberbayern/presse/>). Im 21. Jahrhundert sollte die Nutzung digitaler Systeme selbstverständlich sein. Die rechtlichen Regeln stammen aus einer Zeit, als eine Veröffentlichung im Internet noch nicht vorstellbar war und demzufolge auch nicht vorgeschrieben werden konnte.

Die DB lehnt eine Veröffentlichung im Internet bisher ab, weil dem die Urheberrechte an den Plänen entgegen stünden (SZ Wolfratshausen 23.1.2012). Heutzutage ist es bei anderen Eisenbahnprojekten jedoch üblich, den Bürgern alle Unterlagen digital zur Verfügung zu stellen, so zum Beispiel die Raumordnung zur Fehmarnbeltquerung (<http://fbq.die-bahn-baut-im-norden.de/>) oder die Planfeststellung zur Bahnumgehung Sande (Landkreis Friesland).

Was in Norddeutschland möglich ist, sollte auch in Bayern funktionieren. PRO BAHN fordert den Freistaat Bayern und die Deutsche Bahn auf, noch kurzfristig die Unterlagen in digitaler Form im Internet bereitzustellen.

Andi Barth

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 Abonnenenverwaltung 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. März 2013

Exkursion: Von Geltendorf zum Ammersee – eine Landschaft von der Eiszeit geprägt

Vom Bahnhof Geltendorf geht es zuerst zum bekannten Kloster St. Ottilien. Weiter über Neugreifenberg und Hechenwang nach Achselschwang (Mittags-einkehr). Am Nachmittag wandern wir über Holzhausen zum Ammersee und Bahnhof Utting. Gehzeit ca. 4 1/2 – 5 Stunden.

Treff: bis 8.35 Uhr, München Hbf, am Abfahrtsbahnsteig.

Abfahrt: 8.51 Uhr mit RE Richtung Kempten bis Geltendorf.

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

Fahrpreis: anteilig MVV Partnerticket Gesamtverbund und Gruppenpreis Utting–Geltendorf

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

Termine anderer Veranstalter

PRO BAHN-Termine und allgemeine Hinweise siehe nächste Seite

- Fr. 01.02. 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“
- Mo. 04.02. 18:30 Uhr; München, BSW, ehemals Königlich Bayerisches Verkehrsministerium, Arnulfstraße 9-11 (am Ausgang Paul-Heyse-Unterführung); **Lichtbildervortrag**, vsl. „Eisenbahnreisen nach Afrika“; Info: IG Münchner Schienenverkehrsfreunde, G. Bendrien, 080 92/333 48, <http://www.localbahnverein.de> unter „DGEG-Gruppe“
- Mo. 04.02. 18:30 Uhr (**Achtung: Ab nun immer am ersten Montag**); Bad Reichenhall, „Avalon-Hotel“ Bahnhofsplatz 14; **Monatstreffen** des Verkehrsforums Berchtesgadener Land; Info: M. Behringer (08654/50804, mr.behringer@t-online.de)
- Sa. 09.02. 8:10 Uhr; München Hbf (Abfahrtsgleis RE Richtung Passau, Abfahrt 8:24 Uhr); **Exkursion** „Über Endmoränen und Flussauen“; Veranstalter: Bund Naturschutz, Führung/Info: E. Reißing (PRO BAHN), 089/700 46 08.
- Fr. 01.03. 16 Uhr; Salzburg, „Stieglbräu“, Hotel Imlauer, Rainerstraße 12-14; **Salzburger Plattform der Verkehrsinitiativen**; Info: Siehe Termin am 01.02.
- Mo. 04.03. 18:30 Uhr ; Bad Reichenhall, „Avalon-Hotel“ Bahnhofsplatz 14; **Monatstreffen** des Verkehrsforums Berchtesgadener Land; Info: Siehe Termin am 04.02.
- Sa. 09.03. 8:35 Uhr; München Hbf (Abfahrtsgleis RE Richtung Kempten, Abfahrt 8:51 Uhr); **Exkursion**; Info: siehe Kasten auf dieser Seite

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.

Fr. 01.02. 19 Uhr; Geschäftsstelle; **Stadt- und Kreisgruppe München**

Sa. 02.02. 09.02., 16.02. und 23.02, 12 Uhr; Wasserburg, „Schranne“, **Stammtisch** der PRO BAHN Ortsgruppe Wasserburg; Info: Rainer Kurzmeier (rainer@blumen-kurzmeier.de), Bernd Meerstein (bernd@meerstein.de)

Mi. 06.02. 19 Uhr; Geschäftsstelle; **Aktiventreffen**

Do. 14.02. 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. 20.02. 19 Uhr; Geschäftsstelle; **Aktiventreffen**

Sa. 23.02. 10:45 Uhr; Augsburg, Hotel Riegele, Victoriastraße 4; **Vortrag** von Andreas Schulz, Abteilungsleiter Planung der Bayerischen Eisenbahngesellschaft „20 Jahre Allgäu-Schwaben-Takt“, im Rahmen der **Mitgliederversammlung PRO BAHN Schwaben**; Info: W.Karg@bayern.pro-bahn.de, 082 51/53 887 und http://www.pro-bahn.de/bayern/index_termin.htm unter „Schwaben“.

Mi. 27.02. ab 19:30 Uhr; München; Gaststätte Zwinger-
eck; **Stammtisch**

Do. 28.02. 19 Uhr; Weilheim, GH Holzwurm, Münchner Str. 36; **Stammtisch der Kreisgruppe Weilheim-Schongau**; Info: Norbert Moy (0881/638 131, n.moy@bayern.pro-bahn.de)

Fr. 01.03. 19 Uhr; Geschäftsstelle; **Stadt- und Kreisgruppe München**

Sa. 02.03. 10 Uhr; Wasserburg; **Infostand** der Ortsgruppe Wasserburg/Wasserburger Bahnfreunde; Info: Rainer Kurzmeier (rainer@blumen-kurzmeier.de), Bernd Meerstein (bernd@meerstein.de)

Mo. 04.03. 19 Uhr; Wasserburg, Gaststätte „Paulanerstuben“, Marienplatz 9; **Informationsveranstaltung** der Ortsgruppe Wasserburg/Wasserburger Bahnfreunde „Bahn frei statt bahnfrei – So klappt die Reaktivierung der Altstadtstrecke“; Info: Rainer Kurzmeier (rainer@blumen-kurzmeier.de), Bernd Meerstein (bernd@meerstein.de) und S. 2 in diesem Heft.

Mi. 06.03. 19 Uhr; Geschäftsstelle; **Aktiventreffen**

Termine anderer Veranstalter siehe vorherige Seite