

PRO BAHN *Post*

Rundbrief von PRO BAHN Oberbayern

Juli 2013



Ab Dezember sollen die „Meridian“-Züge zwischen München und Salzburg verkehren. Ein Redaktionsmitglied der Salzburger Zeitschrift „Regionale Schienen“ hat Mitte Juni den Eisenbahn-Testring in Velim (Tschechien) besucht und dabei den ersten sechsteiligen Meridian fotografiert (Bild: Robert Schrempf).

- Kurznachrichten – Seite 2
- PRO BAHN trauert um Eugen Reißing – Seite 4
- MVV-Tarif: Vereinfachung droht zu scheitern – Seite 5
- Wasserburg: Neue Chancen für die Altstadtbahn – Seite 6
- Erste „Meridian“-Fahrzeuge gesichtet – Seite 10

Kurznachrichten

Regionalverkehr München–Nürnberg

Der Regionalverkehr zwischen München und Nürnberg über Ingolstadt sowie zwischen Nürnberg und Augsburg bleibt bei DB Regio: Nach einer europaweiten Ausschreibung der Bayerischen Eisenbahngesellschaft (BEG) hat der Freistaat am 17. Juni den Zuschlag erteilt. Bei der durchgehenden Verbindung über die Neubaustrecke, dem mit 200 km/h verkehrenden „München-Nürnberg-Express“, bleibt es jedoch beim 2-Stunden-Takt, da die BEG wegen der hohen Trassenpreise keinen dichteren Takt bestellen kann. Es soll jedoch zur Entlastung einen optimierten Fahrplan auf Teilstücken geben (<http://beg.bahnland-bayern.de/presse/pressemitteilungen>, Meldung vom 17.6.2013). In einer Pressemitteilung kritisiert PRO BAHN Mittel- und Oberfranken das derzeitige Trassenpreissystem, das signifikante Kapazitätserweiterungen beim Regionalverkehr auf der Neubaustrecke unmöglich macht (http://www.pro-bahn.de/bayern/presse_show_bayern.php?id=728).

Ergänzungsheft zum Bayern-Kursbuch 2013

Zum „kleinen Fahrplanwechsel“ am 9. Juni hat die Bayerische Eisenbahngesellschaft wieder ein Ergänzungsheft zum Bayern-Kursbuch 2012/13 herausgegeben. Das für Käufer des Bayern-Kursbuchs kostenlos erhältliche Ergänzungsheft enthält die Änderungen der Fahrplantabellen seit dem letzten Fahrplanwechsel. Nutzer des Bayern-Kursbuchs erhalten das 120-seitige Ergänzungsheft kostenlos zugesandt gegen Einsendung der dem Bayern-Kursbuch beiliegenden Bestellpostkarte oder durch Bestellung per E-Mail (info@pb-service.net).

Landkreis Traunstein will Traun-Alz-Achse stärken

Mit dem Öffentlichen Personennahverkehr auf der Traun-Alz-Achse hat sich der Kreisausschuss in seiner jüngsten Sitzung beschäftigt (http://www.traunsteiner-tagblatt.de/region+lokal/regionales-traunstein_artikel,-Landkreis-will-Traun-Alz-Achse-staerken-_arid,70897.html). Klar formuliertes Ziel ist eine durchgängige Zugverbindung im Ein-Stunden-Takt zwischen Traunstein und Traunreut sowie zwischen Traunstein und Mühldorf.

100 Jahre Außerfernbahn

Die Außerfernbahn wird 100. Aus diesem Anlass gibt es verschiedene Veranstaltungen und Sonderausstellungen entlang der Strecke (<http://www.ausserfernbahn.info/>). Die eigentlichen Jubiläumsfeiern sind am 14. und 15. September. Für diejenigen, die bei der Jubilarin in diesem Sommer mitfahren möchten, lohnt sich jedoch ein Blick auf <http://bauarbeiten.bahn.de/bayern>, für den August waren ursprünglich einmal Bauarbeiten vorgesehen.

Streckenfeste und anderes bei der Südostbayernbahn

Viel los ist im Juli bei der Südostbayernbahn: 7. Juli: 110 Jahre Traunstein-Waging; Streckenfest mit historischen VT 798-Fahrten; 14. Juli: 135 Jahre Chiemgaubahn; Streckenfest mit Dampfzug; 14. Juli: Kulturzug zu den oberbayerischen Kulturtagen in Traunstein; 26. Juli: Zugtaufe auf die Stadt Pfarrkirchen; 29. Juli: Spatenstich zweigleisiger Ausbau Altmühldorf-Mühldorf mit Bundesverkehrsminister Peter Ramsauer und Bahnchef Rüdiger Grube. Näheres siehe www.suedostbayernbahn.de.

SOB modernisiert Bahnstationen des Filzenexpress

Die Modernisierung der Bahnlinie Ebersberg–Wasserburg Bahnhof („Filzenexpress“) schreitet weiter voran. Die Südostbayernbahn als Streckenbetreiberin hatte in den vergangenen Monaten in Edling und Tulling zwei barrierefreie Stationen mit 120 Meter langen und 76 Zentimeter hohen Bahnsteigen gebaut und hierfür rund eine Million Euro investiert. Am 17. Juni sind die beiden modernisierten Bahnstationen eingeweiht und offiziell in Betrieb genommen worden. In einer Pressemitteilung sieht Bayerns Verkehrsminister Martin Zeil damit „ein weiteres Etappenziel zur Stärkung der Region südöstlich von München erreicht“ (<http://www.stmwivt.bayern.de/presse/pressemitteilungen/>, Meldung vom 17.6.2013). In der gleichen Pressemitteilung stellt das Ministerium fest, dass sich „für ein besseres Zugangebot auf dem Filzenexpress über Jahrzehnte auch der Fahrgastverband PRO BAHN eingesetzt hatte, den der Freistaat dafür im Jahr 2012 mit dem Bayerischen ÖPNV-Preis ausgezeichnet hat“.

Salzburger Verkehrstage

Vom 14. bis 16. Oktober finden die 11. internationalen Salzburger Verkehrstage statt, die in diesem Jahr das Thema „Mehr Mobilität - weniger Verkehr“ haben (http://www.regionale-schienen.at/3_11ISVT.asp?bereich=3). Wer sich bis zum 31. Juli 2013 anmeldet und bezahlt, kommt noch in den Genuss der ermäßigten Tagungsgebühr von 360 Euro, danach wird es um 50 Euro teurer.

Spatenstich Senden-Weißenhorn

Am 14. Juni erfolgte der erste Spatenstich für ein Bahnreaktivierungsprojekt in Bayern: die Wiederherstellung der Bahnlinie Senden–Weißenhorn. Die jetzt startenden Bauarbeiten im Umfang von zehn Millionen Euro sollen bis Ende des Jahres abgeschlossen sein, so dass im Dezember die ersten Nahverkehrszüge seit 1966 rollen können (<http://www.stmwivt.bayern.de/presse/pressemitteilungen/>, Meldung vom 14.6.2013). Es wäre schön, wenn es Ähnliches auch einmal aus Oberbayern zu melden gäbe.

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.

PRO BAHN trauert um Eugen Reißing

Eugen Reißing war in den vergangenen Jahrzehnten eine der tragenden Säulen von PRO BAHN in München und Oberbayern.

Eugen hat sich um die vielen kleinen und größeren Sachen gekümmert, die notwendig sind, um einen ehrenamtlichen Verband am Laufen zu halten – von der Materialverwaltung bis zur Getränkeversorgung in der Geschäftsstelle. So hat er unter anderem auch dafür gesorgt, dass die Papierversion der PRO BAHN-Post immer ihre Abonnenten erreicht hat.

Über viele Jahre war ein Infostand ohne die Hilfe von Eugen praktisch undenkbar. Unzählige Male hat er Material für Infostände zusammengestellt, beim Transport geholfen, und war bei der Mehrzahl der Infostände auch persönlich präsent. Auch mancher Infostand anderswo in der Republik profitierte von der rechtzeitigen Zusendung von Materialien – dank Eugen.



Links: Eugen vor dem Infostand in Nittenau 2007 (Bild: E. Huber). Rechts: Bei der Verleihung Bayerischen ÖPNV-Preises 2012 durch Verkehrsminister Zeil (Bild: Mediathek Bayerisches Wirtschaftsministerium).

Eugen war maßgeblich an der Rettung des Filzenexpress Ebersberg – Wasserburg beteiligt. Er gehörte zu der kleinen Gruppe, die in den 1990er Jahren mit bewirteten Ausflugsfahrten nach Wasserburg dafür sorgte, dass die Strecke öffentlich wahrgenommen wurde. Er war immer als erster dabei, wenn es darum ging, einen Sonntag zu opfern um Kaffee zu kochen und die Fahrgäste des Filzenexpress mit Getränken und Gebäck zu versorgen.

Neben seiner Leidenschaft für die Bahn waren es die Natur und die Berge, die es ihm angetan hatten. So war er außerhalb von PRO BAHN auch einem größeren Personenkreis bekannt durch die von ihm geleiteten Exkursionen der Kreisgruppe des Bund Naturschutz – natürlich stets mit Bahnreise.

Man traf Eugen nicht nur in der Münchner Geschäftsstelle, sondern auch fast immer beim Münchner Stammtisch und bei vielen Treffen in der Region. Über Oberbayern hinaus war er stets zur Stelle, wenn andere Regionalgruppen von PRO BAHN seine Hilfe gebrauchen konnten. Nachdem er in Rente gegangen war, hat er sein Engagement noch verstärkt, auch wenn ihn eine Operation vor einigen Jahren etwas gebremst hat.

Eugen Reißing ist Ende Mai verstorben. Das trifft uns persönlich und reißt zugleich eine große Lücke in die Verbandsarbeit.

Eugen war eines der Gesichter von PRO BAHN. Mit ihm haben wir einen guten Freund und wertvollen Mitstreiter verloren, der geräuschlos sehr viel Arbeit vor Ort gemacht hat – und das ohne Titel und Amt. Es bleibt uns nur die dankbare Erinnerung an jemanden, der uns sehr fehlen wird.

PRO BAHN Oberbayern und PRO BAHN Bayern

MVV-Tarif

Vereinfachung droht zu scheitern

Zur Zeit hängt bei Fahrten über die MVV-Außengrenze hinaus die Wahl des richtigen Fahrscheins von den fahrplanmäßigen Halten der benutzten Züge ab. Besitzt ein Fahrgast beispielsweise eine Zeitkarte für den MVV-Gesamtraum, muss er vor jeder Fahrt über die MVV-Grenze hinweg prüfen, ob sein Zug an der Tarifgrenze hält, oder ob er einen Anschlussfahrschein ab einem Bahnhof weiter innen erwerben muss. Dies ist eine unnötige Belastung sowohl für Pendler als auch für Gelegenheitsfahrgste.

Aufgrund der vorhandenen Struktur des MVV-Tarifs hat sich die Bayerische Eisenbahngesellschaft entschlossen, nach Ausschreibung des E-Netzes Rosenheim die Züge von München nach Salzburg nicht mehr in Grafing halten zu lassen: Damit wird die Nutzung von MVV-Fahrausweisen unterbunden. Dies zeigt eine gravierende Schwäche des MVV-Tarifs – Auseinandersetzungen der Unternehmen werden auf dem Rücken der Fahrgäste ausgetragen.

Appelle von PRO BAHN, diese Zustände zu ändern, wurden in der Vergangenheit wegen ihres Einflusses auf Einnahmeaufteilung bei den Verkehrsunternehmen abgelehnt. Da zum Fahrplanwechsel im Dezember eine neue Aufteilung der Einnahmen zwischen den Verkehrsunternehmen im MVV in Kraft tritt, wäre dies ein sinnvoller Zeitpunkt für eine entsprechende Vereinfachung und fahrgastgerechtere Regelungen beim MVV-Tarif (siehe PRO BAHN-Post vom März 2013).

Seit Anfang des Jahres arbeitet PRO BAHN Oberbayern daran, die Verantwortlichen bei Stadt, Landkreisen und Freistaat davon zu überzeugen, dass der nächste Fahrplanwechsel im Dezember der richtige Zeitpunkt für einige Vereinfachungen

im MVV-Tarif ist. Nach den ersten Vorschlägen im Februar erhielt PRO BAHN vom Münchner Oberbürgermeister Ude eine ausführliche Erläuterung. Darin wird bestätigt, dass auch die MVV GmbH die Vorteile der von PRO BAHN vorgeschlagenen Regelungen anerkennt. Allerdings fürchten die betroffenen Eisenbahnunternehmen – hier ist in erster Linie die Deutsche Bahn AG mit ihrer S-Bahn zu nennen – das Risiko von Einnahmeverlusten. Dieses Risiko wird allerdings nur vermutet. Nach eigenen Angaben sind jedoch weder MVV noch die Verkehrsunternehmen in der Lage abzuschätzen, ob es überhaupt zu Einnahmeverlusten kommt oder wie hoch diese wären.

In einer Pressemitteilung hat PRO BAHN Oberbayern am 11. Juni (<http://www.pro-bahn.de/oberbayern/presse/20130611.html>) den Umgang der Verkehrsunternehmen, insbesondere der DB AG, mit dem Tarif des Münchner Verkehrsverbands kritisiert. Besonders in dem Briefwechsel mit dem Münchner Oberbürgermeister Ude wird deutlich, wie hartnäckig und zum Teil unbegründet sich die Unternehmen selbst kleinsten Reformschritten verweigern. Die verschiedenen Schreiben zum Thema sowie ein Artikel zum Hintergrund der Auseinandersetzung sind auf einer Webseite verlinkt (<http://www.pro-bahn.de/muenchen/tarif/>).

Renate Forkel nach einer Pressemitteilung von Andreas Barth

Wasserburg

Neue Chancen für die Altstadtbahn!

Die Bahnstrecke von Reitmehring in die Wasserburger Altstadt hat eine bewegte Geschichte hinter sich. Nun steht – wenn hoffentlich alle rechtlichen und finanziellen Hürden genommen sind – das nächste Kapitel an: Die Übernahme durch ein Firmenkonsortium und ihre Instandsetzung.

Vorgeschichte und Stadtratsbeschluss vom Juli 2011

Die Stadt Wasserburg ist seit März 2004 Streckenbetreiberin im Sinne des Eisenbahnrechts für die – seit dem Dammrutsch im März 1987 nicht mehr befahrbare – Bahnstrecke von Reitmehring (ab Bahnübergang der B304) bis zum Wasserburger Altstadtbahnhof. Nachdem ein Gutachten die Reaktivierungskosten für die Strecke auf 11,1 Mio. EUR bezifferte, beschloss der Wasserburger Stadtrat im Juli 2011, die Altstadtbahn aufzugeben und beantragte im Dezember 2011 bei der Regierung von Oberbayern, die Grundstücke der Altstadtbahn „von Bahnbetriebszwecken freizustellen“, also zu entwidmen. Dann wäre die Altstadtbahn keine Eisenbahn im rechtlichen Sinne mehr und unwiederbringlich verloren gewesen!

Um dies zu verhindern bestellten engagierte Wasserburger Bürger und PRO

BAHN über die Deutsche Museumseisenbahn Sonderzüge in die Altstadt, denn die Stadt wäre rechtlich verpflichtet gewesen, die Strecke in betriebsfähigem Zustand zu erhalten. Nachdem die Altstadtbahn daraufhin nicht mehr durch die Regierung von Oberbayern entwidmet werden konnte, beantragte die Stadt Wasserburg im Dezember 2011 hilfsweise die Stilllegung.

Die Genehmigung der Stilllegung setzt jedoch voraus, dass der Weiterbetrieb der Strecke unzumutbar ist und sich kein anderes Infrastrukturunternehmen findet, dass sie nutzen möchte. Und siehe da, zwei Bewerber haben ihr Interesse angemeldet: Hinter einem der Bewerber steht ein Konsortium aus den drei Eisenbahnunternehmen Bayernbahn (Nördlingen), Rhein-Sieg-Eisenbahn (Bonn) und Innrail (Nußdorf am Inn) sowie PRO BAHN. Dieses Konsortium hat sich im März 2012 der Öffentlichkeit vorgestellt und im April eine Streckenbegehung durchgeführt (siehe PRO BAHN-Post vom Mai 2013), bei der sich Politiker, Streckengegner und -befürworter ein Bild vom Ist-Zustand der Strecke sowie von den zur Reaktivierung erforderlichen Arbeiten machen konnten.

Der Ist-Zustand der Strecke

Auf den ersten Blick erscheint die 4,4 km lange Strecke nicht mehr wiederherstellbar. Bei näherem Hinsehen zeigt sich aber, dass die einzelnen Abschnitte ganz unterschiedlich „in Schuss“ sind:

Die ersten 0,5 km sind in Betrieb. Im Werksgelände der Fa. Meggle muss der bestehende Bahnübergang wieder instand gesetzt werden. Die Kosten hierfür trägt gemäß einer Vereinbarung aus dem Jahr 1999 die Fa. Meggle. Den unbefugten Zutritt zum Werksgelände verhindern dann z.B. Zäune längs der Eisenbahn, der bisherige Zaun quer zu den Schienen muss zurückgebaut werden. Der zurückgebaute Bahnübergang über die Megglestraße muss wieder errichtet werden.



Teilweise ist das Gleis noch in guten Zustand. Der Dammrutsch macht knapp die Hälfte der Kosten für eine einfache Wiederherstellung der Strecke aus. (Bilder: M. Wiegner).

Die knapp einen Kilometer lange Gerade bis zum ehemaligen Gaberseer Schwimmbad ist in einem guten Zustand. Hier muss das Gleis lediglich von Bewuchs freigeschnitten und mittels Stopfmaschine durchgearbeitet werden, um es wieder befahrbar zu machen. Im Bereich der Schmidwiese stört ein Entwässerungsgraben die Statik des Gleisunterbaus. Hier ist zu prüfen, wer für diesen nicht ordnungsgemäßen Eingriff in die – rechtlich bestehende! – Bahnstrecke verantwortlich ist. Im darauf folgenden Abschnitt bis zum Dammrutsch muss zusätzlich noch der Schotter gesäubert und ergänzt sowie 260 Holzschwellen erneuert werden.

Der abgerutschte Damm muss erneuert werden, wobei das Auffüllmaterial vorzugsweise über die Schiene angeliefert werden soll. Im Abschnitt vom Dammrutsch bis zum Innstauwerk ist eine umfassende Sanierung des Oberbaus erforderlich, wobei Schienen, Schwellen und Schotter aber weiter verwendet werden können. Vom Innstauwerk bis zum Tunnel sind die Gleise fein säuberlich mit Planen und Kies abgedeckt, wenngleich sie auf gut 200 m Länge als Folge des Jahrhunderthochwassers 2005 fehlen.

Der Altstadtbahnhof kann auch nach der Errichtung des Busbahnhofs wieder errichtet werden. Bei der Planung des Busbahnhofs wurden ja bereits Gleis und Bahnsteig für die Altstadtbahn berücksichtigt.

Auch die Entwässerungsbauwerke und Stützmauern entlang der Strecke sind nach 26 Jahren ohne Wartung noch in einem recht guten Zustand.

Was kostet die Wiederherstellung?

Nachdem doch einiges an der Strecke zu sanieren ist, stellt sich natürlich sofort die Frage nach den Kosten. Hier sind in der Vergangenheit immer wieder drei Zahlen aufgetaucht, die scheinbar gar nicht zusammenpassen. Diese drei Zahlen entsprechen aber drei verschiedenen Sanierungsoptionen und müssen dementsprechend differenziert betrachtet werden:

- *1,5 Mio. EUR für das Befahrbar-Machen der Strecke:*

Diese Summe nennt das Konsortium als Obergrenze dafür, die Strecke zunächst einmal wieder durchgängig befahrbar zu machen. Der Dammrutsch alleine macht schon knapp die Hälfte dieser Summe aus. Bei dieser Variante wird das vorhandene Gleis, das überwiegend Stahlschwellen aufweist, weiter verwendet. Die Bahnübergänge müssen in einen verkehrssicheren Zustand gebracht und in der Altstadt ein einfacher Bahnsteig errichtet werden.

In der Summe nicht enthalten sind Leistungen, zu denen sich Dritte vertraglich verpflichtet haben. Das sind z.B. im Falle der zugeschütteten bzw. fehlenden Gleise am Inn der Kraftwerksverbund als Rechtsnachfolger von E.ON oder im Falle des Bahnübergangs in der Reitmehringler Molkerei die Fa. Meggle. Trotz der niedrigen Kosten steht am Ende der Sanierung wieder eine „richtige Eisenbahn“,

bei der es keine Abstriche an der Sicherheit gibt.

Die Altstadtbahn würde zunächst nur von Sonderzügen genutzt werden. Genau so gut könnte sie aber auch von einzelnen regulären Zügen (München–Grafing–Ebersberg–Reitmehring) genutzt werden, die in einem Vorlaufbetrieb in die Altstadt hinein verlängert werden. Der Stadtbus als innerstädtische Erschließung bleibt davon unberührt. Die bloße Streckensanierung dient in erster Linie als Sicherungsmaßnahme, um eine unwiederbringliche Zerstörung der Strecke zu vermeiden.

- *3,5 Mio. EUR für die ÖPNV-Ertüchtigung der Strecke:*

Damit könnte die Altstadtbahn nicht nur wiederhergestellt werden, sondern darüber hinaus auch noch für den ÖPNV ertüchtigt werden. Dazu braucht es barrierefreie Bahnsteige in Wasserburg Stadt und begleitende Maßnahmen an der Strecke selbst z.B. zum Schall- und Erschütterungsschutz.

Mit dieser Option wären dann durchgehende Züge aus der Altstadt bis nach Grafing Bahnhof bzw. München relativ leicht möglich: Die normalen Filzenexpress-Züge könnten von Reitmehring aus verlängert werden, weil sie zukünftig ohnehin eine knappe halbe Stunde in Reitmehring stehen zwischen ihrer Ankunft aus Grafing und ihrer Rückfahrt dorthin. Grundsätzlich denkbar ist es aber auch, einzelne Verstärkerzüge umsteigefrei von Wasserburg Stadt bis nach Rosenheim durchzubinden.

Der Stadtbus jedenfalls würde auch weiterhin die nicht an der Strecke liegenden Stadtteile bedienen. Allerdings muss dabei auf eine optimale Verknüpfung zwischen Bus und Bahn an beiden Bahnhöfen geachtet werden.

- *11 Mio. EUR für den kompletten Rück- und Neubau gemäß Gutachten:*

Das von der Stadt Wasserburg beauftragte Gutachten ermittelte einen Kostenaufwand von 11 Mio. EUR. Das ist aber bei näherem Hinsehen kein Wunder: Es sollte dabei einfach für teures Geld alles entfernt werden: Bäume, Gleise und Schotter (der sogenannte Oberbau), der gesamte Unterbau sowie alle Stützmauern und Durchlässe. Danach würde alles zu Neubaukosten wieder errichtet. Diese Option kann und will sich aber niemand leisten, weder die Stadt als Eigentümer noch das Konsortium als potentieller Pächter.

Wie geht es jetzt weiter?

Nach all diesen komplizierten Sachverhalten drängt sich die Frage auf: „Und nun? Wie geht es weiter?“ Die Verhandlungen zur Übernahme der Strecke zwischen der Stadt Wasserburg und dem Konsortium laufen gerade. Die Stadt als bisheriges Eisenbahn-Infrastruktur-Unternehmen hat es bisher versäumt, ihrer Betriebspflicht nachzukommen: Sie hat die Strecke, die ja rechtlich noch immer in Betrieb ist, nicht betriebsfähig erhalten. Dieser Zustand währt nun auch

schon auch schon fast eine Dekade. Sie hat weiterhin keine allgemein gültigen Nutzungsbedingungen für die Strecke aufgestellt, obwohl sogar Trassenbestellungen in die Altstadt hinein vorliegen. All diese Versäumnisse sind Ordnungswidrigkeiten im Sinne des Allgemeinen Eisenbahngesetzes.

Es wäre doch ein Schildbürgerstreich, ausgerechnet jetzt, da die von Reitmehring ausgehenden Bahnlinien nach Mühldorf, Rosenheim und München ausgebaut werden und massive Verbesserungen des Fahrplans anstehen, das letzte Stück des Filzenexpress in die Altstadt endgültig aufzugeben. Sollte sich die Stadt jedoch dazu entschließen, keinen eigenen finanziellen Beitrag zu leisten, wird das Konsortium die Strecke wohl trotzdem übernehmen, um sie zu retten. Allerdings wird es dann wohl Jahre dauern, bis die Sanierung durchgeführt werden kann. Gegebenenfalls muss in diesem Fall juristisch geklärt werden, welche finanziellen Folgen die eisenbahnrechtlichen Versäumnisse des bisherigen Infrastrukturbetreibers, also der Stadt, haben. Auch eine ruhende Beschwerde bei der Bundesnetzagentur über die bestellten, aber nicht gewährten Trassen für Sonderzüge käme auf die Stadt zu. Das will wirklich keiner.

Durch eine gütliche Einigung mit dem Konsortium könnte die Stadt auf elegante – und auch kostengünstige – Art ihren gesetzlichen Verpflichtungen nachkommen. Und sich ganz nebenbei eine umweltfreundliche Verkehrsachse für die Zukunft sichern, deren Bedeutung durch die zunehmende Energieknappheit wachsen wird.

Rainer Kurzmeier

Eine Langversion dieses Artikels mit zusätzlichen Hintergrundinformationen gibt es unter <http://www.pro-bahn.de/wasserburg/pdf/perspektive.pdf>.

Erste „Meridian“-Fahrzeuge gesichtet

Die ersten Züge für den „Meridian“ zwischen München und Salzburg befinden sich in der Testphase und wurden auf dem Eisenbahn-Testring in Velim (Tschechien) bei Probefahrten gesichtet. Insgesamt 28 Sechsteiler und 7 Dreiteiler des neuen „Flirt“ werden derzeit bei Stadler gebaut.

Schon optisch unterscheidet sich der neue Flirt von seinen Vorgängern und erfordert eine neue Bauartzulassung. Bis zur Betriebsaufnahme im Dezember 2013 sind es aber nur noch wenige Monate. Da Fahrzeugzulassungen derzeit kaum kalkulierbare Prozesse darstellen, stehen Stadler und BOB/Veolia vor einer ambitionierten Herausforderung. Man kann es der BOB und den Bahnkunden nur wünschen, dass alles glatt läuft und sich die Fahrgäste und Eisenbahner nicht ab Fahrplanwechsel mit Ersatzkonzepten herumschlagen müssen.

Norbert Moy

Mitglied werden bei PRO BAHN

Nur noch halber Mitgliedsbeitrag für 2013

<http://www.pro-bahn.de/beitritt>

Termine anderer Veranstalter

PRO BAHN-Termine und allgemeine Hinweise siehe nächste Seite

- Mo. 01.07. 18:30 Uhr; Bad Reichenhall, „Avalon-Hotel“ Bahnhofsplatz 14; **Monatstreffen** Verkehrsforum Berchtesgadener Land; Info: M. Behringer (08654/50804, inf@verkehrsforum-bgl.de, <http://www.verkehrsforum-bgl.de>)
- Fr. 05.07. 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“
- So. 07.07. 10:45; Waging am See, „110 Jahre Traunstein–Waging“: **Streckenfest** mit historischen VT 798-Fahrten. Info: <http://www.local24.de/veranstaltungen>, bei „Was“ 110 Jahre und bei „Wo“ Waging eingeben
- So. 07.07., So. 14.07, So. 21.07. und So. 28.07.; Bad Endorf (9:50, 11:50, 13:50 Uhr, 15:50 und 17:50 Uhr (letzte Fahrt nur bis Amerang)) / Obing (10:53, 12:53, 14:53 und 16:53 Uhr); **Touristikverkehr auf der Lokalbahn Endorf–Obing mit VT 103**; Info: <http://www.chiemgauer-lokalbahn.de/fahrplan>, Tel.: 08821/64 999 64
- Sa. 13.7. bis 31.10.; jeweils Di–So, 10–17 Uhr; Garmisch-Partenkirchen, Werdenfels-Museum, Ludwigsstr. 47; **Ausstellung** „Bitte einsteigen. 100 Jahre Außerfernbahn“. Info: <http://www.ausserfernbahn.info/veranstaltungen/sonderausstellungen/>
- So. 14.07. und So. 28.07.; Utting, Schondorf, Geltendorf, Augsburg; **Dampfzugfahrten** zu den Dampftagen im Bahnpark Augsburg; Info: <http://www.bahnpark-augsburg.de/ammersee-dampfbahn/>
- So. 14.07. 10–17 Uhr; Prien, Aschau „135 Jahre Chiemgaubahn“: **Streckenfest** mit Dampfzug. Info: http://www.suedostbayernbahn.de/so_bayern/view/aktuell/prien_aschau.shtml
- Fr. 02.08. 16 Uhr; Salzburg, „Stieglbräu“, Hotel Imlauer, Rainerstraße 12-14; **Salzburger Plattform der Verkehrsinitiativen**; Info: Siehe Termin am 05.07.
- Mo. 05.08. 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)

- Die in der letzten PRO BAHN-Post für den 20. Juli angekündigte Exkursion des Bund Naturschutz findet am 31. August unter der Leitung von Heidemarie Zink statt, die im Programmheft des BN angekündigte Donaufahrt am 11. August unter der Leitung von Peter Bierl. Alle weiteren im Programm des Bund Naturschutz noch angekündigten Exkursionen mit Eugen Reißing entfallen ersatzlos.

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.

Mi. 03.07. 19 Uhr; Geschäftsstelle; **Aktiventreffen**

Fr. 05.07. 19 Uhr; Geschäftsstelle; **Stadt- und Kreisgruppe München**

Sa. 06.07. 13.07., 20.07 und 27.07., 12 Uhr; Wasserburg, „Schranne“, **Stammtisch** der PRO BAHN Ortsgruppe Wasserburg; Info: Rainer Kurzmeier (rainer@blumen-kurzmeier.de), Bernd Meerstein (bernd@meerstein.de)

Sa. 06.07. 10–17 Uhr; München, Kaufingerstraße; **PRO BAHN-Infostand** auf dem Aktionstag „Da sein für München“; Info: <http://www.muenchen.de/rathaus/Stadtpolitik/Da-sein-f-r-M-nchen.html>)

Do. 11.07. 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. 17.07. 19 Uhr; Geschäftsstelle; **Aktiventreffen**

Do. 25.07. 19 Uhr; Weilheim, GH Holzworm, Münchner Str. 36; **Stammtisch der Kreisgruppe Weilheim-Schongau**; Info: Norbert Moy (0881/638 131, n.moy@bayern.pro-bahn.de)

Mo. 29.07. 19:30 Uhr; Augsburg, Zeughaus, Zeugplatz 4; **PRO BAHN-Treff Schwaben**; Podiumsdiskussion mit Augsburger Landtagsabgeordneten zu Bahnthemen, Info: joerg.lange@pro-bahn.de, 082 51/53 887 und http://www.pro-bahn.de/bayern/index_termin.htm unter „Schwaben“.

Mi. 31.07. ab 19:30 Uhr; München; Gaststätte Zwinger-**eck**; **Stammtisch**

Fr. 02.08. 19 Uhr; Geschäftsstelle; **Stadt- und Kreisgruppe München**

Mi. 07.08. 19 Uhr; Geschäftsstelle; **Aktiventreffen**

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 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.
