

# Aktuelle Informationen aus Oberbayern im Herbst 2005

---



Wann kommt der Zug? Fahrgäste warten am Behelfsbahnsteig in Traunreut. Schon 2006 soll hier der reguläre Zugverkehr aufgenommen werden. Während auch die Stadt Geretsried bald über einen Bahnanschluss verfügt, müssen die Wasserburger weiter warten. (Foto: Andi Loch)

**PRO BAHN**  
Ihr Fahrgastverband



Liebe Mitglieder,  
sehr geehrte Damen und Herren,

wie schon in den vergangenen Jahren erhalten Sie mit der Einladung zur diesjährigen Mitgliederversammlung einen Überblick über unsere Aktivitäten im vergangenen Jahr. Mit dramatischen Aktionen oder sensationellen Erfolgen können wir nicht aufwarten. Dafür aber mit einer kontinuierlichen und Sacharbeit im Sinne der Fahrgäste.

Langer Atem ist notwendig, will man den öffentlichen Verkehr zu einem attraktiven System ausbauen. Bahn und Bus stehen nicht automatisch im Mittelpunkt des politischen Interesses, das beweist die aktuelle Diskussion um die dramatisch gestiegenen Energiepreise.

Das zeigen auch die Bemühungen, die Eisenbahn dorthin zu bringen, wo die Fahrgäste wohnen oder arbeiten. Während die Städte Geretsried und Traunreut sich auf den Bahnanschluss in naher Zukunft freuen können, müssen die Wasserburger immer noch auf die Wiederinbetriebnahme ihrer Stadtstrecke warten. Allen drei Städten gemeinsam aber ist, dass PRO BAHN mit Aktivitäten vor Ort sich für die Schiene eingesetzt hat.

Weiter „Dran bleiben“ muss daher die Devise lauten und die für den öffentlichen Verkehr Verantwortlichen weiter kritisch, aber auch ermutigend begleiten. Der Vorstand von PRO BAHN Oberbayern möchte sich daher auch bei allen Aktiven für ihre Mitarbeit und bei allen Mitgliedern für ihre Unterstützung ganz herzlich bedanken.

Mit freundlichen Grüßen

Der Vorstand

gez. Norbert Moy

gez. Renate Forkel

gez. Andreas Frank

gez. Andreas Barth

gez. Robert Huber

## Tätigkeitsbericht

Mit einer Vielzahl an Aktionen hat PRO BAHN auf Verbesserungen für die Fahrgäste gedrungen und die Öffentlichkeit über Verbesserungen oder auch Fehlentwicklungen informiert. Ein wesentlicher Teil unserer Aktivitäten ist jedoch hinter den Kulissen. Im folgenden stellen wir an Beispielen unsere Arbeit vor.

### **Stadtstrecke Wasserburg / Filzenexpress**

Dieses Jahr feiert die Eisenbahnstrecke von Ebersberg nach Wasserburg ihr 100jähriges Jubiläum. PRO BAHN hat im Vorfeld dieser Feier mit einem Informationsflyer für die Wiederinbetriebnahme der Stadtstrecke geworben. Der Betrieb auf der Stadtstrecke ruht seit der illegalen Stilllegung nach dem Dammrutsch 1987; die Stadt Wasserburg hat die Strecke mit Absicht der Reaktivierung erworben.

Bemühungen um Rettung des Filzenexpresses und Reaktivierung der zugehörigen Stadtstrecke sind „Gründungsaktivitäten“ von PRO BAHN. Weitere Informationen zum Filzenexpress im Internet unter <http://www.pro-bahn.de/wasserburg/>

### **Bahnanschluß Traunreut**

Tatkünftig unterstützt hat die PRO BAHN Kreisgruppe Traunstein das Vorhaben, die Stadt Traunreut an das Schienennetz anzuschließen. Dabei trat PRO BAHN nicht nur als Veranstalter einer Informationsveranstaltung mit der Südostbayern-Bahn (SOB) auf, auch Sonderzugfahrten wurden durch aktive Mitarbeit unterstützt und so das Thema Bahnanschluß den Bürgern nahegebracht. Gemeinsam mit der lokalen Agenda 21 wurden für Traunreut ein Flyer zum Stadtbus sowie eine Städteverbindungsplan mit Bus und Bahn Richtung Salzburg und München erstellt. Ein voller Erfolg war der Sonderzugverkehr der SOB am Heiligen Abend zwischen Ruhpolding und Waging. PRO BAHN hatte sich bei der Beschaffung und Verlosung der Sachpreise engagiert, der Erlös kam der Aktion Sternstunden zu Gute.

### **Infostände**

Auch 2004/2005 hat sich PRO BAHN wieder mit Infoständen in der Öffentlichkeit präsentiert. Ob bei Bahnhofsfesten, Jubiläen oder aus sonstigen Anlässen: dort, wo etwas los war, war auch PRO BAHN vor Ort.

So konnten wir in Mühldorf bei den Feierlichkeiten zum 10-jährigen Be-

stehen des Liniensterns Mühldorf ebenso dabei sein wie in Eichstätt beim 70jährigen Jubiläum der Umspurung der Strecke Eichstätt Stadt – Eichstätt Bahnhof. In München war PRO BAHN Ende 2004 bei der Eröffnung des neuen U-Bahnhofs Olympiaeinkaufszentrum vertreten. 2005 konnten wir mit Infoständen das Bahnhofsfest in Rosenheim und das Jubiläum „100 Jahre Elektrifizierung Murnau – Oberammergau“ in Oberammergau bereichern. Selbstverständlich waren wir auch bei den Feierlichkeiten zum 100 jährigen Jubiläum des Filzenexpress zwischen Ebersberg und Wasserburg präsent.

Anfang August ging PRO BAHN in München einen völlig neuen Weg: Aus Anlass der Streckensanierung der Trambahngleise im Bereich München Hbf. und den damit verbundenen umfangreichen Ersatzverkehren stellten wir uns am Bahnhofplatz im Bereich der Haltestellen auf, um die Fahrgäste direkt über die Fahrplanänderungen und natürlich über PRO BAHN zu informieren.

### **Fahrgastbeiräte**

PRO BAHN ist in den Fahrgastbeiräten von MVV und BOB vertreten und bringt dort für alle Fahrgäste relevante Themen ein, beispielsweise zur Verbesserung von Fahrplänen, Umsteigebeziehungen und Infrastruktur. Auch wenn die Entscheidungen der Fahrgastbeiräte letztlich nur empfehlenden Charakter haben, so signalisieren sie den Verantwortlichen beim Verbund und den Verkehrsunternehmen doch die Bedürfnisse der Fahrgäste.

### **Fahrgastbeschwerden**

Die beim PRO BAHN Bundesverband eingehenden Fahrgastanfragen und Beschwerden über die diversen Verkehrsunternehmen wurden auch im vergangenen Jahr in München durch den Regionalverband Oberbayern bearbeitet. Vielen frustrierten und verärgerten Fahrgästen konnten entscheidende Tipps zur weiteren Vorgehensweise oder einfach nur der richtige Ansprechpartner an die Hand gegeben werden. Von einigen Anfragstellern gab es auch positive Rückmeldungen über die erfolgreiche oder zumindest zufrieden stellende Erledigung der einzelnen Fälle.

### **Geschäftsstelle**

Ein wichtiger Bestandteil der Geschäftsstelle sind die Bibliothek und Zeitschriften als nützliche Informationsquellen. Wir bedanken uns ganz ausdrücklich bei allen unseren Mitgliedern, Fördermitgliedern und Spendern, die durch ihre Unterstützung unsere Arbeit ermöglichen, und bei allen Aktiven, die sich in ihrer Freizeit für PRO BAHN einsetzen.

Wie im letzten Jahr an dieser Stelle ausgeführt soll das Gebäude, in dem sich unsere Geschäftsstelle befindet, verkauft werden. Dieses Vorhaben ist zwar bisher nicht umgesetzt worden. Trotzdem haben wir uns auf dem Münchener Mietmarkt für Büroflächen intensiv umgeschaut, um uns ein Bild über Angebot und Nachfrage machen zu können.

### **Kontakte zur Politik und Verkehrsbetrieben**

Um die Interessen der Fahrgäste erfolgreich vertreten zu können, halten wir Kontakt zu Verantwortlichen in Politik, Verwaltung und Verkehrsbetrieben. Auch in verschiedenen Nahverkehrsbeiräten ist PRO BAHN vertreten, wir nehmen Stellung zu Bebauungsplänen und in anderen Verfahren. Der Einsatz für Erhalt und Verbesserung von Strecken erfolgt häufig in Zusammenarbeit mit Bürgermeistern und anderen kommunalen Mandatsträgern. Diese Zusammenarbeit ermöglicht es uns, auf einfache Art Verbesserungen für Fahrgäste zu erreichen.

## **Helpen Sie sich und uns – Spenden und Mitglieder**

Mit weiter ansteigendem Bekanntheitsgrad von PRO BAHN nimmt auch die Arbeit in der Geschäftsstelle weiter zu. Anfragen müssen beantwortet, Pressemitteilungen verschickt und vieles weitere im Hintergrund gemacht werden. Zur Unterstützung der Tagesarbeit möchten wir daher Sie, liebe Mitglieder, um eine Spende bitten. Wir wollen den Aktiven, die ehrenamtlich viele Stunden ihrer Freizeit in der Geschäftsstelle verbringen, dort angemessene Arbeitsmittel zur Verfügung stellen.

Wir bitten Sie deshalb, im Rahmen Ihrer Möglichkeiten unsere Arbeit zu unterstützen. Spenden und Mitgliedsbeiträge sind steuerlich abzugsfähig. Bitte beachten Sie unsere neue Bankverbindung: Konto 37 20 730 bei der Sparda-Bank München (BLZ 700 905 00).

Ab 50 Euro erhalten Sie eine Spendenquittung, darunter gilt die Durchschrift des Überweisungsträgers.

Und: Sprechen Sie auch Freunde und Bekannte an, die an einer Mitgliedschaft interessiert sind. Über <http://www.pro-bahn.de/adressen/beiform.htm> können diese weitere Informationen anfordern – oder gleich beitreten.

## Der Filzenexpress Ebersberg - Wasserburg

Langjährigen PRO BAHN-Mitgliedern ist der Filzenexpress Ebersberg - Wasserburg ein Begriff. In den 80-er Jahren wollte die Bundesbahn die Strecke stilllegen. PRO BAHN Oberbayern hielt dagegen mit Sonderfahrten, Bahnfesten und politischer Lobbyarbeit – mit Erfolg. Heute ist die Stilllegung vom Tisch.

Dennoch ist der jetzige Zustand alles andere als befriedigend. Insbesondere das nach dem Dammrutsch 1987 nicht wieder in Stand gesetzte Teilstück Wasserburg Bahnhof – Wasserburg Stadt fehlt heute für einen attraktiven umsteigefreien Zugbetrieb Wasserburg Stadt – München.

Auch wenn alle Anliegergemeinden sich für ihre Bahn einsetzen, macht sich doch nach jahrelangen zermürbenden Ringen um den Erhalt doch eine gewisse Resignation breit. Insbesondere eine Molkerei an der illegal stillgelegten Stadtstrecke verbreitet negative Stimmung und setzt den Erhalt seiner Arbeitsplätze gegen die Reaktivierung der 4 km langen Stadtstrecke. Aus unserer Sicht war es daher geboten, der Zersetzungswirkung nagender Zweifel etwas entgegenzusetzen und die Entscheidungsträger positiv zu bestärken.

Zum 100-jährigen Jubiläum haben wir daher ein Informationsblatt verfasst, das den Bürgern und Entscheidungsträgern die Chancen einer modernen Regionalbahn für Wasserburg anschaulich verdeutlichen soll und die Fakten nennt, die dafür notwendig sind.

Mit einem professionellem Design und einer Fotomontage, die einen modernen Regio-Shuttle vor der Kulisse der Wasserburger Altstadt zeigt, sorgt der Flyer für Aufmerksamkeit. Mit der Verteilung per Post an alle Wasserburger Haushalte wollten wir möglichst viele Bürger erreichen. Gleichzeitig haben wir auf einer Internetseite die Themen des Flugblatts vertieft und insbesondere Beispiele für moderne Regionalbahnen zusammengestellt, deren Erfolg Vorbild für Wasserburg sein können.

Das Echo bei den Wasserburgern und der Presse war durchweg positiv bis begeistert. Wir haben damit auch erreicht, dass beim Jubiläum zum 100-jährigen Bestehen nicht nur über die Historie, sondern verstärkt auch über die Zukunft der Strecke diskutiert wird.

Das Flugblatt, eine Dokumentation der bisherigen PRO BAHN-Aktivitäten und viele weitere Informationen zum Filzenexpress sind im Internet unter <http://www.pro-bahn.de/wasserburg> zu finden.

Norbert Moy

## Rückblick: 100 Tage Takt 10 bei der S-Bahn

In den Jahren 2003 und 2004 wurden den Fahrgästen der Münchner S-Bahn über die Dauer von anderthalb Jahren zahlreiche Sperrungen und weitere Einschränkungen zugemutet. Ziel der Maßnahmen war der Einbau eines neuen Signalsystems auf der Stammstrecke. Der Fahrgastverband PRO BAHN fragte nach, welchen Gegenwert die S-Bahn-Kunden für diese schwierige Phase erhalten haben, und zog am 21. März 2005 nach 100 Tagen des neuen Systems eine erste Bilanz.

Neben der positiven Bewertung der Arbeit der Münchner S-Bahn-GmbH stellt der Fahrgastverband in seiner Bilanz fest, dass es immer wieder zu ganzen Ketten von Störfällen kommt. Man hat den Eindruck, dass niemand so genau weiß, warum die Probleme immer noch so massiv auftreten. Wo aber keine Erklärung ist, werden Gegenmaßnahmen nicht greifen und die Wahrscheinlichkeit, dass sich Störfälle wiederholen, bleibt bestehen.

PRO BAHN hat aus verschiedenen Quellen eine Liste der Störfälle der ersten 100 Tage erstellt. In der Linienbilanz ist die S1 mit etwas Abstand am stärksten betroffen (insgesamt 38 Störfälle; zudem wurde sie an 8 Tagen deutlich länger aus dem Innenstadttunnel ausgesperrt als andere Linien). Damit hatte die S1 zwischen dem 12. Dezember und dem 21. März im Durchschnitt öfter als jeden dritten Tag eine größere Störung. Nach der S1 folgen auf den nächsten Plätzen der Störfallbilanz etwa gleichauf die Linien S6 und S7.

Die Bilanz, die PRO BAHN zog, ist leider nicht so positiv, wie erhofft wurde. Das liegt nicht daran, dass bei der S-Bahn-GmbH schlechte Arbeit geleistet wird. Im Gegenteil: im Vergleich zum Stillstand vergangener Jahrzehnte wurde viel getan. Die Probleme liegen eher in der Einbindung der Münchner S-Bahn in ein „System Deutsche Bahn AG“. Hieraus leiten sich Struktur-schwächen ab, die sich auch auf die S-Bahn und ihre Fahrgäste auswirken. So ist beispielsweise das Verhältnis zwischen der Durchführung des eigentlichen S-Bahn-Betriebes und den Zuständigkeiten des Unternehmensbereichs Netz der Deutschen Bahn AG nicht besonders transparent.

Ein weiterer Problembereich ist die Tatsache, dass nicht nur Entscheidungen der S-Bahn-GmbH die Fahrgäste direkt betreffen, sondern auch solche von Unternehmensbereichen der Deutschen Bahn, zu denen die Kunden keinen direkten Zugang haben. Dies ist den Fahrgästen in der Regel nicht klar, die in erster Linie den MVV und vielleicht noch die S-Bahn-GmbH kennen.

Als eine Teillösung schlägt PRO BAHN vor, Infrastruktur, die hauptsächlich für die S-Bahn da ist – zum Beispiel reine S-Bahn-Stationen – komplett der

S-Bahn-GmbH zu übergeben. Ein positives Beispiel hierfür ist die Südostbayernbahn in Mühldorf. In Berlin und Hamburg verfügen die jeweiligen S-Bahn-Gesellschaften zum großen Teil auch über die Infrastruktur. Aufgrund vieler Mischverkehrsstrecken läßt sich dies nicht unmittelbar auf München übertragen – als eine Quelle für Anregungen sollte es aber dienen.

PRO BAHN fordert, dass sich zukünftige Ausbaumaßnahmen eher an den in der Störfallliste sichtbar werdenden Notwendigkeiten orientieren als daran, wo zufällig Platz für weitere Gleise ist, oder wo zufällig eine ICE-Strecke gebaut wird. Dass es Problembereiche gibt, wo der Ausbau schwierig ist, und dass vereinzelt Widerstände existieren, darf nicht zum Aufweichen dieser Prioritäten führen. Wenn Probleme existieren, müssen sie angegangen und gelöst werden. Im Planungsprozeß ist manchmal etwas Flexibilität gefragt, anstatt auf schwer durchführbaren Planungen zu beharren.

Auf der anderen Seite der Bilanz stehen natürlich viele störungsfreie S-Bahn-Fahrten und viele pünktlich beförderte Fahrgäste. Übergeordnetes politisches Ziel muß natürlich eine Verkehrsverlagerung weg von der Straße bleiben. PRO BAHN sieht in einem besseren Öffentlichen Nahverkehr ein wesentliches Element, die Probleme wie beispielsweise die Feinstaubbelastung in den Griff zu bekommen. Eine S-Bahn, die wegen ihrer Störfälle in die Schlagzeilen gerät, ist dabei nicht hilfreich.

Die Störfallproblematik bei der S-Bahn wird noch einmal besonders beleuchtet, wenn man die Realität mit den Marketingaussagen der Deutschen Bahn AG vergleicht. Diese strotzen zum Teil nur so von vorauseilendem Selbstlob. Dass dies dann den Ärger der Fahrgäste noch steigert, und auch die Berichterstattung in den Medien beeinflusst, ist unausweichlich. PRO BAHN fordert, dass zumindest so lange auf diese Art von Marketing verzichtet wird, bis erwiesen ist, dass das System gut und zuverlässig funktioniert - auch bei Kälteeinbrüchen und Schneefall, zwei Gegebenheiten, die in München öfter mal vorkommen.

Eine klare und wertungsfreiere Informationstrategie kommt auch bei den Kunden besser an. Bisher wird die Information oft durch Marketingsprüche verdeckt. Und die gute Arbeit, die bei der S-Bahn-GmbH geleistet wird, wird unter Wert verkauft. Letztlich zählen aber nicht die guten Absichten und das, was die Werbeabteilung daraus macht, sondern das, was beim Kunden ankommt.

Die komplette Bilanz und eine Störfallliste ist im Internet unter <http://www.pro-bahn.de/oberbayern/s-bahn/takt10/> verfügbar.

Andi Barth

## Fahrzeugwechsel im Werdenfels

Knapp drei Jahre nach ihrer Einführung wird die DB Regio noch in diesem Jahr die Triebwagen der Baureihen 425 und 426 von der Strecke München – Mittenwald abziehen und durch modernisierte Silberlinge mit verbesserter Fahrgastinformation und Schwenkschiebetüren ersetzen. Die Fahrzeuge sollen nach Angaben der DB „fernverkehrstypischen“ Komfort bieten. PRO BAHN hatte 2002 eine breit angelegte Fahrgastbefragung zu den Elektrischen Triebwagen ET 425 gestartet. Das Ergebnis zeigte deutlich, dass die Fahrgäste auf längeren Distanzen vor allem mit dem Sitzkomfort der für den Vorortverkehr konzipierten Fahrzeuge nicht zufrieden sind. Obwohl andere Eigenschaften wie Fahrgastinformation und die breiten Einstiegsbereiche positiv bewertet wurden, bevorzugte die Mehrzahl der Befragten die lokbespannten Züge mit den modernisierten Silberlingen. Immerhin konnte erreicht werden, dass die Sitze mit weicheren Polstern und Armlehnen sowie zusätzlichen Kleiderhaken nachgerüstet wurden. Die Entscheidung der DB dürfte durch unsere Befragung erleichtert worden sein, sicher dürfte aber auch sein, dass die aus Kapazitätsgründen auf der dieser Strecke notwendige Mehrfachtraktion der Triebwagen keinen besonders wirtschaftlichen Einsatz der Züge darstellt. Hinzu kommt die fehlende Zulassung für den österreichischen Streckenteil, die einen Durchlauf nach Innsbruck verhindert.

Norbert Moy

## Haltepunkt Jägerhaus

Für relativ viel Aufregung sorgte der kleine Haltepunkt Jägerhaus an der Bahnstrecke Murnau - Oberammergau. Die Deutsche Bahn AG hatte kurzerhand das Wartehäuschen abgerissen, nachdem man festgestellt hatte, dass es den Blick auf den dahinterliegenden Bahnübergang behindert. Vor allem aber der Umstand, dass die Trümmer des hölzernen Unterstands über Wochen als wüster Haufen neben dem Bahnsteig lagen und nicht gerade ein werbewirksames Bild für den öffentlichen Verkehr abgaben, forderte die Kritik von PRO BAHN heraus. Die Deutsche Bahn reagierte darauf etwas verschnupft und erklärte den Vorgang mit einem Missgeschick beim Versuch, das Gebäude zu versetzen. Die DB Pressestelle versprach, einen neuen Wetterschutz aufzustellen.

Norbert Moy

## **Bahnlinie Weilheim - Schongau: Ausschreibung zwischen betrieblichen Zwängen und verkehrspolitischen Anforderungen**

Die längst überfällige Modernisierung der Pfaffenwinkelbahn Weilheim - Schongau ist schon seit geraumer Zeit Thema bei PRO BAHN. Mittlerweile gibt es erste positive Signale der Gemeinden Peiting und Peißenberg, die technisch nicht gesicherten Bahnübergänge in ihrem Bereich aufzulassen oder sich an den Kosten der technischen Sicherung zu beteiligen und damit die Voraussetzung für höhere Reisegeschwindigkeiten zu schaffen. Dass auch die Stadt Weilheim dringend auf eine Modernisierung dieser Strecke angewiesen ist, hat PRO BAHN in einem Positionspapier an alle Weilheimer Stadträte deutlich gemacht. Ein Großteil des Verkehrsstroms, der täglich die Stadt belastet, kommt aus Richtung Peißenberg und Schongau. Mehr noch: Auch viele Bahnkunden steigen erst in Weilheim vom Auto auf den Zug um und erzeugen zusätzlichen Pkw-Verkehr in der Stadt. Der Grund ist offenkundig: Die Zweigstrecke nach Schongau ist vielen Fahrgästen zu wenig flott und attraktiv, insbesondere das Umsteigen in Weilheim lässt viele gleich auf „Park&Ride“ in Weilheim ausweichen. Diese verkehrspolitische Misere lässt nur einen Schluss zu: Die Bahnstrecke muss modernisiert werden und in ein attraktives Fahrplankonzept eingebunden werden, das umsteigefreie Verbindungen nach München ermöglicht.

In diese Situation kam nun die Meldung der Bayerischen Eisenbahngesellschaft (BEG), die Bahnstrecke Weilheim – Schongau als „Fortsetzung“ der Ammerseebahn mit weiteren „Dieselstrecken“ rund um Augsburg auszuschreiben und ggf. an einen neuen Betreiber zu vergeben. Grundsätzlich sind Ausschreibungen zu begrüßen, da sie meist zu einem Mehrwert für Fahrgäste führen, sei es in Form neuer Fahrzeuge oder verbesserter Fahrpläne. Die Fahrgäste zwischen Weilheim und Schongau sind jedoch auf den Werdenfels-Takt Richtung München orientiert, die Einbindung in ein Taktsystem Richtung Augsburg geht an den Bedürfnissen der Bahnkunden vorbei, auch wenn in Weilheim die Anschlüsse nach München eingeplant werden. Die Forderung von PRO BAHN an die BEG lautet daher, die Ausschreibungsnetze nicht nach betrieblichen Aspekten, sondern nach den Verkehrsströmen zusammenzustellen. Gerade auch die Aufhebung der Wartezeitvorschrift für die Bayerischen Nahverkehrszüge zeigt, dass nur umsteigefreie Verbindungen eine zuverlässige durchgehende Reisekette zwischen Schongau und München gewährleisten.

Kommt noch eine neues Bahnunternehmen ins Spiel, dürfte die Abstimmung

im Verspätungsfall nicht besser werden, und ist es wahrscheinlicher, daß die Bahnkunden Opfer eines „Schwarzen Peter“-Spiels werden, das auch schon aus der „Zusammenarbeit“ zwischen dem Nah- und Fernverkehr der DB AG bekannt ist.

Dass die Schaffung umsteigefreier Verbindungen zwischen Schongau und München angesichts knapper und teurer Fahrplantrassen nicht einfach ist, ist auch PRO BAHN klar. Der Alternativvorschlag von PRO BAHN sieht daher ein gemeinsames Betriebskonzept mit der Kochelseebahn Tutzing - Kochel vor, bei dem die beiden Zugteile aus Kochel und Schongau ab Tutzing zusammengekuppelt nach München fahren (Flügelungskonzept). Die technische Herausforderung dabei bestünde darin, elektrische und dieselgetriebene Triebwagen in einem Zugverband gemeinsam zu betreiben. Da in Deutschland keine Nahverkehrstriebwagen eine entsprechende Ausrüstung besitzen, könnte diese Innovation mit dem Instrument der Ausschreibung vorangebracht werden. Technisch ist das kein Problem, solche Züge gibt es in Dänemark, auch die Neigetechnik-ICE ET 411 und VT 605 sind dafür eingerichtet. Offenbar ist die BEG aber nach den Problemen mit den Integral-Zügen der BOB und der misslungenen Neigetechnik-Ausschreibung Regensburg - Hof im Bezug auf technische Innovationen vorsichtig geworden. In ihrer Antwort lehnt die BEG den Vorschlag von PRO BAHN ab und räumt ein, die Pfaffenwinkelbahn bewusst in das Dieselnetz Augsburg integriert zu haben, um optimale Fahrzeugumläufe zu kreieren. Hauptgrund dürfte aber sein, dass das Ausschreibungsnetz kurz vor der Veröffentlichung im EU-Amtsblatt steht und man hier nun keine Änderung mehr vornehmen möchte.

Aus Sicht von PRO BAHN ist das eine bedauerliche Entwicklung, denn damit werden die heutigen verbesserungswürdigen Verhältnisse auf mindestens 10 bis 15 Jahre festgeschrieben. Der Freistaat Bayern hat so zwar die Fahrzeugumläufe der Bahnbetreiber optimiert, leider aber nicht den notwendigen Beitrag zur Lösung der Verkehrsprobleme im Pfaffenwinkel geleistet.

Norbert Moy

## **PRO BAHN-Aktive auf Exkursion nach Lengries und Landsberg**

Alle Vierteljahre treffen sich die Leiter der oberbayerischen Kreisgruppen und Arbeitskreise zum Regionalausschuss. Im Normalfall findet die Sitzung in der PRO BAHN-Geschäftsstelle in München statt. Dieses Jahr ging der

Regionalausschuss im Januar und Juli auf Reisen zu verkehrspolitischen interessanten Zielen in Oberbayern.

Im Januar führte der Weg nach Lenggries zur Bayerischen Oberlandbahn (BOB). Zu sehen gab es dort das erst vor kurzem erweiterte Betriebswerk für die Integralzüge der BOB, die dort nun komplett gewartet und instandgehalten werden können. Die PRO BAHNER konnten sich einen Eindruck verschaffen von der komplexen Technik der modernen Triebwagen. BOB-Chef Heino Seeger und sein Werkstättenleiter opferten den Samstag-Nachmittag, um uns Einblick zu geben in die Probleme, mit denen ein Eisenbahnbetrieb zu kämpfen hat, sei es die unzureichende Eisenbahn-Infrastruktur, die Einnahmeaufteilung im Verkehrsverbund oder etwa Schwarzfahren und Vandalismus. Einmal die Blickrichtung zu wechseln und die Sicht der Eisenbahner kennen zu lernen, war eine wertvolle Erfahrung für die Fahrgastvertreter.

Im Juli besuchte PRO BAHN den Bahnhof in Landsberg am Lech. Als erster Bahnhof ist er vollständig in der Hand eines privaten, d.h. von einem Bahnbetreiber völlig unabhängigen Betreibers. Das Entscheidende ist aber, dass dieser Bahnhof in seiner Funktionalität vollständig auf den Benutzer öffentlicher Verkehrsmittel ausgerichtet ist und somit eine Mobilitätszentrale darstellt. Geschäftsführerin Marion Lüttich und Jura Kojetinski von der Agentur Bahnstadt, die das Projekt mitgestaltet haben, stellten Vorgeschichte und Konzept den PRO BAHN-Aktiven vor. Betrachtet man den Zustand vieler Kleinstadtbahnhöfe in Oberbayern, kann man nur hoffen, dass dieses Beispiel bald Schule macht.

Die Exkursionen haben aber nicht nur den Zweck, Neues kennen zu lernen. PRO BAHN Oberbayern will vorbildliche Projekte und die Menschen, die hinter diesen Projekten stehen und sie vorantreiben, mit Interesse und Zustimmung unterstützen und die gemeinsamen Ziele weitertragen.

Norbert Moy

## **Neue Bankverbindung**

Die Bankverbindung von PRO BAHN Oberbayern ist ab sofort das Konto 37 20 730 bei der Sparda-Bank München (BLZ 700 905 00). Auch das Sonderkonto für die PRO BAHN-Post ist neu: Konto 10 37 20 730, ebenfalls bei der Sparda-Bank.

Unverändert sind die Konten des Landesverbands Bayern und des Bundesverbands.