

PRO BAHN *Post*

Rundbrief von PRO BAHN Oberbayern

Dezember 2012



Übergabe des Bayerischen ÖPNV Preises durch Staatsminister Martin Zeil an PRO BAHN Oberbayern. Von links: Martin Zeil (Staatsminister für Wirtschaft, Infrastruktur, Verkehr und Technologie), Thomas Kauderer, Eugen Reißing, Bernd Meerstein, Norbert Moy, Claudia Rahlf, Andreas Barth (alle PRO BAHN), Fritz Czeschka (Geschäftsführer BEG). Foto: BEG

- Kurznachrichten – Seite 2
- 7. Nahverkehrskongress: ÖPNV-Preis für PRO BAHN – Seite 4
- Wasserburg: Wert und Wirkung eines Gutachtens – Seite 5
- Regionalversammlung 2012 – Seite 7
- Lärm und andere Fehlentwicklungen – Seite 7
- Stadt- und Kreisgruppe München: Besuch von der MVG – Seite 9
- Buchrezension „Wo die Löwen weinen“ – Seite 10

PRO BAHN-Post-Abo 2013

Liebe Leser,

zum Jahresende möchten wir unsere Leser der Papierversion der PRO BAHN-Post und die Nichtmitglieder wieder an die Verlängerung ihres Abos erinnern. Trotz der anstehenden Erhöhung des Briefportos wird der Preis für die Papierversion stabil bleiben; das Jahresabo kostet wie bisher 12 Euro.

Falls Sie im nächsten Jahr die Papierversion abonnieren möchten oder kein PRO BAHN-Mitglied sind, so überweisen Sie bitte – soweit noch nicht geschehen – 12 Euro auf das Konto 37 20 730 bei der Sparda-Bank München (BLZ 700 905 00). Bitte geben Sie unbedingt Ihre Adresse an, wenn Sie kein Mitglied sind.

Bitte beachten Sie, dass das Januarheft noch an alle bisherigen Leser verschickt wird, um vergessliche Abonnenten ein letztes Mal zu erinnern. PRO BAHN-Mitglieder, die die elektronische Version lesen, brauchen nichts tun – ihr Abo wird im kommenden Jahr automatisch fortgesetzt.

Kurznachrichten

Neufahrner Kurve planfestgestellt

Laut Mitteilung des bayerischen Verkehrsministers (<http://www.stmwivt.bayern.de/presseinfo/pressearchiv/2012/11/pm626.html>) hat das Eisenbahnbundesamt den Planfeststellungsbeschluss für die sogenannte Neufahrner Kurve erlassen. PRO BAHN hatte bereits 1995 eine Kurve, die Freising mit dem Flughafen München verbindet, vorgeschlagen.

Bahnhöfe zu verkaufen

Neben weiteren Bahnhöfen soll Anfang Dezember der Bahnhof Griesen versteigert werden (<http://www.karhausen.de/Katalog/katalog.html>). Hoffentlich kommt er auch in so gute Hände wie der Murnauer Bahnhof, der am 30. November nach der Renovierung wieder geöffnet wird (http://www.pro-bahn.de/weilheim/wtakt_service.htm#murnau).

Umbau Bahnhof Reichenhall

Nach nur sechs Monaten Bauzeit wurde Anfang November unter Beteiligung von Bundesverkehrsminister Dr. Peter Ramsauer der umgebaute Bahnhof in Bad Reichenhall eröffnet. Die zwei neuen Außenbahnsteige haben barrierefreie Zugänge und 60 m lange Bahnsteigdächer. Letzteres ist inzwischen ja nicht mehr selbstverständlich.

Bauzeitverlängerung München–Ingolstadt

Wie die Deutsche Bahn am 16. November mitteilte, wird als Ende der Bauarbeiten nicht mehr 2014, sondern das Jahr 2017 angepeilt (http://www.deutschebahn.com/de/presse/pi_regional/3053618/by20121116.html).

Bayern-Kursbuch 2013

Die neue und insgesamt fünfte Ausgabe des Bayern-Kursbuchs ist erschienen. Es ist in vielen Bahnhofsbuchhandlungen erhältlich oder kann versandkostenfrei zum Preis von 5 Euro bestellt werden (<http://bahnland-bayern.de/infomaterial/bayern-kursbuch>).

Verzögerung bei ICE-Lieferung

Auch im kommenden Winter ist wieder mit Zugausfällen und Verspätungen zu rechnen. Da sich die Auslieferung der neuen ICE weiter verzögert, stehen sie diesen Winter voraussichtlich nicht mehr zur Verfügung (<http://de.reuters.com/article/topNews/idDEBEE8AL03120121122>).

DB-Zeitkarten: Verteuerung und Einschränkungen

Neben einer durchschnittlichen Preisanhebung um 2,8% werden auch die Mitnahmeregelungen bei den DB-Zeitkarten eingeschränkt. Wie die DB ihren Monatskartenabonnenten mitgeteilt hat, darf ab Fahrplanwechsel samstags statt vier Erwachsenen nur noch ein Erwachsener (und 3 Kinder) mitgenommen werden.

Aufruf an unsere Mitglieder

Der PRO BAHN-Bundesverband möchte aus Umweltschutz- und Kostengründen die Beitragsrechnung und den Jahresbericht weitestgehend als E-Mail versenden (siehe auch „derFahrgast“, Heft 4/2012 S.2). Wenn Sie dies unterstützen wollen, teilen Sie PRO BAHN bitte (falls noch nicht geschehen) Ihre E-Mail-Adresse mit: Ein Mail an mitgliederservice@pro-bahn.de genügt. Die Mitgliederverwaltung dankt Ihnen für Ihre Unterstützung.

Hohe Trassenpreise gefährden den Regionalverkehr

Die Bundesarbeitsgemeinschaft der Aufgabenträger des Schienenpersonennahverkehrs (BAG-SPNV) hat die ständig steigenden Trassenpreise (um 40% seit 2002) der DB-Netz AG scharf kritisiert (http://spnv.de/website/cms/front_content.php?idcat=10&idart=288). Auch die bayerische Politik und die Teilnehmer der 30. Horber Schienen-Tage sowie die Fachreferenten zum Thema sehen durch die überproportional steigenden Trassenpreise eine Gefahr für den Nahverkehr auf der Schiene (siehe S. 4 in diesem Heft und <http://horber.schienen-tage.de/30/resolution.html>).

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

7. Nahverkehrskongress in München

ÖPNV-Preis für PRO BAHN Oberbayern

Am 31. Oktober fand auf der Theresienhöhe der 7. Nahverkehrskongress statt. Eingeladen hatte die BEG, auf der Tagesordnung standen Vorträge, Diskussionsforen und nicht zuletzt die Verleihung der ÖPNV-Preise der bayerischen Staatsregierung.

Der Kongress stand unter dem Motto „viele Wünsche, wenig Geld“, eine realistische Formulierung der gegenwärtigen Situation des Schienenpersonenverkehrs. Erfreulich, dass die Referenten weitgehend Klartext redeten und sich nicht im Allgemeinen oder politisch Korrektem verloren, interessant auch die unterschiedliche Bewertung der Situation durch „Theoretiker“ und „Praktiker“. Nach den Vorträgen fand eine Podiumsdiskussion statt, an der auch der PRO BAHN Ehrenvorsitzende Karl-Peter Naumann teilnahm.

Der Autor dieser Zeilen nahm anschließend an dem Diskussionsforum „Fahrzeugausstattung“ teil, in der das Thema aus Sicht eines Designers, eines Betreibers und der Aufgabenträger beleuchtet wurde. Die Hauptaussage der Vorträge war, dass man allmählich zu der Einsicht gelangt sei, die Meinung der Fahrgäste zu berücksichtigen. In diesem Zusammenhang wurde von der Einrichtung eines „Sitzlabors“ berichtet, in dem vor dem Einsatz im Normalbetrieb verschiedene Varianten der Inneneinrichtung getestet werden können. Hoffentlich wird der Vorschlag aus dem Publikum ernstgenommen, die Tests mit Koffern, Mänteln und Kinderwägen und typischen Aufenthaltsdauern durchzuführen, um eine realistische Fahrsituation zu simulieren.

Nach der Kaffeepause gab es dann die Vorträge der Chefs: Martin Zeil (StMWIVT), Dr. Grube (DB) und Dr. Ramsauer (BMVBS). Im Gedächtnis blieb vor allem der deutliche Hinweis aus der bayerischen Politik, dass die derzeitige Entwicklung der Trassenpreise und der Stationsgebühren eine Ausweitung des Bayern-Taktes verhindern würde und sogar den Status Quo gefährden könne.

Den Abschluss bildete die Verleihung der ÖPNV-Preise durch Staatsminister Martin Zeil: jedem der vier Preisträger wurde nicht nur eine kurze Laudatio durch den Minister zuteil, vor der Übergabe der Pokale in Form einer Uhr wurde das ausgezeichnete Projekt jeweils in einem Film vorgestellt. Schade, dass Verkehrsminister Ramsauer offensichtlich andere Termine hatte und so nicht mehr zugegen sein konnte.

Als vierter Preisträger an die Reihe kam die Rettung des Filzenexpress durch PRO BAHN Oberbayern (http://www.pro-bahn.de/bayern/presse_show_bayern.php?id=673). In dem Film über die Preisträger wurden die Aktivitäten von PRO BAHN über beinahe drei Jahrzehnte gewürdigt, die die Bahnlinie über die Phase des Stilllegungskandidaten gebracht hatten. Mit Ausflugsfahrten und Filzenex-

presstagen hatte PRO BAHN über viele Jahre auf das Potential der Strecke aufmerksam gemacht. Auf politischer Ebene wurden mehrere Beschlüsse des Bayerischen Landtags zugunsten der Strecke erreicht, so dass die Stilllegung abgewendet wurde. So konnte es gelingen, dass auf einer schon totgesagten Bahnlinie nächstes Jahr durch die BEG ein Studentakt angeboten werden kann. Der Film machte aber auch deutlich, dass PRO BAHN mit dem Erreichten noch nicht das Ende erreicht sieht. So schwebte über dem Ende des Nahverkehrskongresses die Aussage von Claudia Rahlfs, dass als nächstes die Wiederbelebung der Stadtstrecke auf der Agenda stehe, und dass sie nach der erfolgreichen Inbetriebnahme gerne wieder einen ÖPNV-Preis in Empfang nehmen würde.

Zwischen den Veranstaltungsblocken war für das leibliche Wohl gesorgt: es gab Getränke aller Art, das Essen war vorzüglich, und sogar die Kaffeesahne hatte man mit Bedacht gewählt und ein (verkehrspolitisch nicht irrelevantes) Wasserburger Unternehmen ausgewählt. Ferner gab es ausreichend Gelegenheit, sich mit Mitarbeitern von Aufgabenträgern, Verkehrsbetrieben und Verbänden auszutauschen. Fast schon lustig dabei: bei Erwähnung des Landkreises Weilheim-Schongau kommt reflexartig der Hinweis auf Peißenberg wo „die Gemeinde den Ausbau des Bahnhofs versemzelt hat“ (siehe PBP Nr. 303 vom Juni 2012).

Matthias Wiegner

Wasserburg

Wert und Wirkung eines Gutachtens

„Was weg is, is weg“: Dies gilt besonders für Eisenbahnstrecken, die ihren Bahnverkehr verloren haben, stillgelegt und entwidmet sind. Deshalb ist nicht akzeptabel, dass der Schienenzugang zu Wasserburger Altstadt als einzige Alternative zur überlasteten Straße gerade jetzt „ohne Not hergeschenkt“ werden soll. Schließlich erfährt der Schienenpersonennahverkehr rund um Wasserburg im Moment einen bisher nie gedachten Aufschwung: es werden die Strecken nach Ebersberg bzw. München, nach Mühldorf und Rosenheim ertüchtigt, Studentakt und längere Betriebszeiten von frühmorgens bis spätabends werden Ende 2013 eingeführt und in Rosenheim bald ein neuer Haltepunkt an der Hochschule eröffnet. Umso wichtiger ist es, dass der neue, verbesserte Filzenexpress bis in die Wasserburger Altstadt fährt. Dazu ist natürlich ein intaktes Gleis notwendig. Immerhin konnte erreicht werden, dass die zuständige Aufsichtsbehörde klargestellt hat: Die Strecke ist rechtlich in Betrieb! Sie wurde bis jetzt nie stillgelegt.

Um die weiteren Perspektiven für die Wasserburger Stadtstrecke darzustellen, hatte PRO BAHN am 29.10.2012 eine gut besuchte Informationsveranstaltung durchgeführt. Ein Artikel zur Veranstaltung in der lokalen Presse ist unter <http://www.ovb-online.de/wasserburg/noch-trasse-nicht-2595513.html> nachzulesen.

Ein großer Teil der Veranstaltung befasste sich mit dem Gutachten, auf das sich viele Stadträte bei ihrer Entscheidung für die Stilllegung der Strecke bezogen. Vor allem betrifft das die Zahl 0,21, die das Verhältnis von volkswirtschaftlichen Nutzen zu Kosten der Wasserburger Altstadtbahn beschreibt. Ist den Stadträten ihre Entscheidung gegen die Bahn zu verdenken, wenn man sich vorher professionelle Entscheidungshilfen für viel Geld einkauft?

Vom Grundsatz her ist das Gutachten der Stadt Wasserburg ohnehin eine Themaverfehlung. Denn bei der Wasserburger Stadtbahn handelt es sich weder um einen Neubau noch um eine Streckenreaktivierung, für deren Beurteilung ein sogenannter NKU-Wert ermittelt werden müsste. Es geht aber nur um die Wiederherstellung der Befahrbarkeit einer nie stillgelegten Bahn. Für das Infrastrukturunternehmen Stadt Wasserburg wäre hier nur von Interesse gewesen, wie sich aus Investition, laufenden Infrastrukturkosten und den zu erwartenden Trassenentgelten ein tragfähiges Geschäftsmodell bilden lässt. Doch dazu schweigt das Gutachten, es betrachtet die Strecke aus Sicht eines Aufgabenträgers, der den volkswirtschaftlichen Sinn einer neuen Strecke beurteilen will.

Wenn man das 106 Seiten starke Werk mal von hinten, also vom Endergebnis her liest, dann kommen aber doch Fragen auf. Zunächst bei den Kosten. Für den laufenden Betrieb werden pro Jahr 389.000 Euro angesetzt, der größte Brocken sind die Energiekosten für den Bahnbetrieb mit 213.000 Euro. Doch nachgerechnet ergeben sich beim Stundentakt mit einem VT 628 nur Kosten in der Höhe von 73.000 Euro. Auch die laufenden Kosten für den Streckenunterhalt haben ein merkwürdiges Wachstum hinter sich. Hatte die DB Netz in der Ausschreibung im Jahr 2002 nur 20.000 Euro angesetzt, sind sie im Gutachten um 600% auf 140.000 Euro angewachsen. Realistischer dürfte der von der Daadetalbahn bekannte Beispielwert von umgerechnet 68.000 Euro sein. Ähnliches gilt für die Wiederherstellkosten: Laut DB kostet die Wiederbefahrbarkeit 1,1 Mio Euro, das Gutachten sieht aber eine Luxussanierung für 9,3 Mio Euro vor.

Bei der Ermittlung des Nutzens könnte man sicher viel über die Fahrgastprognosen diskutieren. Um dieser Debatte zu entgehen, nehmen wir das pessimistische Szenario der Gutachter an: 400 Fahrten pro Tag im Ist-Zustand, dazu wird durch die Angebotsverbesserungen ein Mehrverkehr von maximal 75% erwartet. Der monetäre Nutzen liegt zum einen im Zeitgewinn der Fahrgäste, zum anderen in der Einsparung von Pkw-Kilometern der Umsteiger auf die Schiene. Hier zeigt sich nun der fatalste Fehler des Gutachtens: Das Gutachten tut so, als würden die neuen Kunden die Bahn nur auf den 4,4 km der Altstadtbahn benutzen und zur Weiterfahrt ab Reitmehring wieder in das Auto einsteigen. Nimmt man die durchschnittliche Reiseweite der ÖV-Kunden im Münchner Umland von 18 km an, so kommt man zu einem völlig anderen Ergebnis. Korrigiert man diesen Fehler und nimmt man reale Kosten an, ergibt sich mühelos und plausibel ein positiver NKU-Wert von 2.23 für die Wasserburger Stadtbahn.

Es stellen sich einige grundsätzliche Fragen: Macht es Sinn, mit dieser Methode kurze Streckenabschnitte isoliert zu betrachten? Ist das Kriterium „1000 Fahrgäste“ anwendbar auf die letzten Kilometer einer Strecke und ist das angewandte Verfahren hierfür überhaupt geeignet? Welche existierende Zweigstrecke hat heute unmittelbar vor der Endstation das geforderte Fahrgastaufkommen? Und wie kommen die fehlerhaften Kosten zustande?

Fakt ist, dass das Urteil des Gutachtens fatale Wirkungen über Wasserburg hinaus zeigt: Auch im Bayerischen Wirtschaftsministerium hat es die Meinung zur Stadtstrecke negativ geprägt. Ein politischer Flurschaden, der genauso wie der reale Dammrutsch erst einmal beseitigt werden muss, damit die Züge wieder nach Wasserburg Stadt fahren können.

Bernd Meerstein, Norbert Moy

Regionalversammlung 2012

Vortrag über Bahnlärm und Neuwahlen

Bahnlärm führt vermehrt zu Akzeptanzproblemen beim Neubau oder Ausbau von Bahnstrecken und betrifft damit auch die Arbeit von PRO BAHN. Deshalb stand bei der Mitgliederversammlung ein Gastvortrag zum Thema Lärm auf dem Programm. Dr. habil. Dieter Heimann vom DLR Oberpfaffenhofen berichtete über Grundlegendes zum Thema und über Ergebnisse von Lärmmessungen im Mittelrheintal. Besondere Aktualität erhielt das Thema durch die die derzeit geplante Abschaffung des Schienenbonus (siehe auch den folgenden Artikel von Edmund Lauterbach).

Bei der Neuwahl des Vorstandes wurden der Vorsitzende Norbert Moy, die stellvertretenden Vorsitzenden Andreas Barth und Thomas Kauderer sowie die Schatzmeisterin Renate Forkel jeweils mit großer Mehrheit wiedergewählt. Auch die Kassenprüfer Renate Bommersbach und Günther Polz sowie der Ersatzkassenprüfer Frank Lipke wurden in ihren Ämtern bestätigt.

Renate Forkel

Lärm und andere Fehlentwicklungen

Als Auftakt der Mitgliederversammlung von PRO BAHN Oberbayern hielt Dr. Heimann vom DLR in Oberpfaffenhofen einen bemerkenswerten Vortrag zur Bahnlärmproblematik (siehe oben).

Ganz aktuell passte das Thema zudem ausgezeichnet zu den politischen Entwicklungen. So berichtete die Süddeutsche Zeitung am 8. November unter dem Titel „Der leise Ramsauer“, dass die überfällige Einführung lärmabhängiger Tras-

senpreise nicht wie geplant zum 9. Dezember greift. Man will erst abwarten, bis mit der sogenannten LL-Sohle ein Bremssystem zugelassen wird, das eine preisgünstige Umrüstung von Güterwagen erlaubt.

Am 5. November erschien in der Deutschen Verkehrs-Zeitung (DVZ) ein Artikel, in dem berichtet wird, dass die in Deutschland geplante Förderung des Einbaus neuer Bremssysteme gegen das EU-Wettbewerbsrecht verstößt und daher um die Hälfte gekürzt wurde. In einer Analyse kommt die DVZ zu einer verheerenden Bewertung und schreibt unter anderem: „Für den Bahnanrainer hörbare Effekte aus dem Programm werden noch später eintreten als bisher erwartet.“ und „Die Wettbewerbsfähigkeit der Bahn im Güterverkehr wird beeinträchtigt.“ (<http://www.dvz.de/rubriken/single-view/nachricht/30620.html>)

In der Schweiz scheint mal wieder alles einfacher zu sein. Zum 1.1.2013 treten dort lärmabhängige Trassenpreise in Kraft. Dies wird verbunden mit einer klaren Aussage: „Schweizer Eisenbahngüterwagen werden bis 2015 alle lärm saniert“ (<http://www.bafu.admin.ch/laerm/10526/11089/12201>). Man hat das Gefühl, dass die in Deutschland geplanten Maßnahmen dagegen unnötig kompliziert sind – teuer und ineffizient. Die Politik verfängt sich im Netz ihrer Rücksichtnahmen.

Gleichzeitig läuft ein Gesetzgebungsprozess, der darauf abzielt, den sogenannten Schienenbonus bei der Lärmbewertung von Neu- und Ausbauten abzuschaffen. Bisher wird dabei Bahnlärm um 5 dB(A) niedriger bewertet als Straßenlärm. Verzichtet man künftig auf diesen Korrekturwert, verschlechtert sich die Nutzen-Kosten-Bewertung von Bahnprojekten. Auch wenn die Abschaffung des Bonus physikalisch und physiologisch begründet werden kann, führt eine solche Änderung unter den oben geschilderten Rahmenbedingungen ausschließlich zu falschen verkehrspolitischen Anreizen.

Zum einen werden die Lärmschutzwände entlang der Gleise weiter zunehmen. Dies ist für die Reisenden unschön und für viele Ortsbilder schlicht eine Katastrophe. Zum anderen werden alle Aus- und Neubaumaßnahmen der Bahn teurer werden. Das gilt auch für die dringend notwendige Beseitigung von Engpässen im Schienennetz.

Letztlich ist die Entwicklung ein weiterer Baustein im politischen Unvermögen, Transporte auf die Schiene zu verlagern. Der Straßenbau und damit der Straßen transport werden weiter überproportional zunehmen. Auch dies wurde Anfang November von Herrn Ramsauer eindrucksvoll bestätigt. Von zusätzlichen 750 Millionen Euro im Verkehrsetat fließen 76 Prozent in den Straßenbau und weniger als sechs Prozent in die Schiene. Damit hat sich die für die Bahn negative Bilanz des Vorjahres noch einmal verschlechtert.

Dass Maßnahmen, die im Kern nicht falsch sind, aufgrund der Unfähigkeit der Politik, die richtigen Randbedingungen zu schaffen, zu Lasten der Bahn gehen,

sieht man auch bei anderen Themen. So wäre eine Liberalisierung von Fernbuslinien ja durchaus im Sinne bestimmter Fahrgastgruppen. Aber Grundvoraussetzung muss eben sein, dass Busunternehmen mittels Maut an den Infrastrukturkosten beteiligt werden, und dass die Fahrgäste in Bus und Bahn die gleichen Rechte haben. Der Bahn gesetzliche Auflagen zu machen und beim Bus stattdessen nur auf den freien Markt zu setzen, zeigt die Vorlieben unserer Politiker: Geredet über die Bahn wird viel, wenn es hart auf hart kommt, profitiert die Straße. Es drängt sich der Gedanke auf, dass politische Entscheidungen durch eine gegen den Schienenverkehr gerichtete Hintergrundtendenz beeinflusst werden – sozusagen eine „hidden agenda“ der deutschen Verkehrspolitik.

Selbst Organisationen, die wie PRO BAHN an einer Verbesserung des Schienenverkehrs interessiert sind, scheinen nicht immer den Mut zu haben, eine andere Verkehrspolitik einzufordern. So veröffentlichte der Bayerische Industrie- und Handelskammertag ebenfalls im November ein Positionspapier „Für ein leistungsfähiges Schienennetz“. Die Aussagen darin sind aber eher enttäuschend. Außer dem durchaus notwendigen Anprangern der überall fehlenden Finanzierung enthält das Papier wenig Impulse. Inhaltlich werden die Konzepte des Freistaats und der DB mit den teilweise vorhandenen Widersprüchen kritiklos übernommen, was selbst für eine „Bestandsaufnahme“ etwas dünn erscheint.

Inkonsistent ist beispielsweise, dass man wie die DB Hof–Regensburg als Güterkorridor für den Seehafenhinterlandverkehr ausbauen möchte, bei der notwendigen Elektrifizierung den Abschnitt Marktredwitz–Schwandorf aber nur in die zweite Kategorie als nationalen Lückenschluss einordnet. Oder dass die IHKs einen internationalen Korridor München–Prag definieren, beim Projekt Bahnknoten München aber genau wie die Staatsregierung die heute schon überlastete Strecke München–Freising einfach übersehen. So kann das natürlich nicht funktionieren.

Die existierende Verkehrspolitik einfach mit viel mehr Geld auszustatten, wird weder gelingen, noch ist es wirklich sinnvoll. Wir brauchen eine Verkehrspolitik mit anderen Prioritäten. Nur auf diese Weise können gesicherte Finanzierungen erreicht werden. Der Weg, den die IHKs vorzeichnen, ist nicht zielführend und genauso „alte Politik“ wie diejenige von Ramsauer und Zeil.

Edmund Lauterbach

Stadt- und Kreisgruppe München

Besuch von der MVG

Am 2.11.2012 statteten Klaus Schrickler und Wolfgang Wellige von der MVG der Stadt- und Kreisgruppe München einen Besuch ab. Schrickler und Wellige stellten das neue Faltblatt „Unterwegs in München“ vor, das noch im Entwurfsstadium

ist und baten PRO BAHN um kritische Durchsicht. Es ergab sich eine lebhaft Diskussion und es wurde eine Reihe von Änderungsvorschlägen gemacht. Die Vertreter der MVG sagten zu, die eingebrachten Vorschläge zu berücksichtigen.

Des Weiteren wurde noch über die Bestimmungen zur Fahrradmitnahme gesprochen. Die geltenden Tarifbestimmungen erlauben die Mitnahme von Fahrrädern bis 20 Zoll ohne zusätzliches Entgelt. Außerdem wurden Tariffragen erörtert, beispielsweise wo die vierte Haltestelle einer Kurzstrecke ist, wenn von der U-Bahn auf die Straßenbahn umgestiegen werden kann (wie es z.B. bei der Fahrt vom Sendlinger Tor zur Hochschule München der Fall ist). Die MVG handhabt die Regelung fahrgastfreundlich und unterstellt, dass die Kombination U-Bahn/Straßenbahn gewählt wurde, bei alleiniger Straßenbahnnutzung handelt es sich allerdings um die 5. Haltestelle und wäre somit keine Kurzstreckenfahrt mehr. Schließlich wurden noch Probleme bei den elektronischen Abfahrtstafeln erörtert.

Insgesamt kann man von einem konstruktiven Treffen in angenehmer Atmosphäre sprechen, die MVG zeigte sich als Unternehmen, das den Dialog sucht und Anregungen von PRO BAHN gerne aufnimmt.

Frank Lipke

Buchrezension

„Wo die Löwen weinen“

Argumente gegen Stuttgart 21 (S21) sind schon zuhauf aufgeschrieben worden: von Verkehrswissenschaftlern, von Experten im Eisenbahnbetriebswesen, von Initiativen und kritischen Journalisten – und auch in Satiresendungen ist S21 immer wieder ein dankbares Thema für Kabarettisten.

Es gibt auch einige S21-Kriminalromane, einer davon ist „Wo die Löwen weinen“ von Heinrich Steinfest (Piper Taschenbuch). Das Cover weist das Werk jedenfalls als Kriminalroman aus, und es beginnt auch mit einem Verbrechen: ein 15-Jähriger wird beim Joggen an der Isar überfallen, beraubt und nackt zurückgelassen. Um die Hintergründe dieser Tat geht es zwar auch, im Wesentlichen ist es nur der Anlass für eine gnadenlose Analyse von S21. Was Steinfest zu den Machenschaften um S21 und zur Psyche der Protagonisten schreibt, ist an Boshaftigkeit und Sarkasmus nicht zu überbieten. Dabei bedient er sich eines sehr direkten und unkonventionellen Schreibstils, der die Schärfe seiner Kritik noch zusätzlich betont; er macht das Werk aber auch zu einem literarischen Genuss. Steinfest-Kenner wissen, dass das Werk dabei auch bizarre Züge annehmen kann. Und im Nachwort, wenn es um die Zukunft eines der Hauptakteure, eines gewissen Herrn Tobik geht, setzt er nochmal einen obendrauf.

Wenn man das Buch durchgelesen hat, will man es gleich nochmal lesen, um sich an den vielen offenen und versteckten Anspielungen zu erfreuen; beim ersten Lesen kann man gar nicht alles wahrnehmen. Fazit: 120 Punkte auf einer 100-Punkte-Skala, ein absolutes Muss für alle S21-„Fans“. Wenn Sie noch ein Weihnachtsgeschenk suchen, ich hätte da einen Tipp ...

Matthias Wiegner

Termine anderer Veranstalter

PRO BAHN-Termine und allgemeine Hinweise siehe nächste Seite

- So. 02.12. und So. 09.12. Bad Endorf (14:30 Uhr), Obing (15:30 Uhr); **Nikolausfahrt** beim LEO; Info und Voranmeldung: <http://www.chiemgauer-lokalbahn.de>, Tel.: 0151/2020 7626
- Mi. 05.12. 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)
- Mo. 10.12. 18:30 Uhr (Achtung, eine Woche später als der übliche Termin); München, BSW, ehemals Königlich Bayerisches Verkehrsministerium, Arnulfstraße 9-11 (am Ausgang Paul-Heyse-Unterführung); **Lichtbildervortrag** „Bahn in China“; Info: IG Münchner Schienenverkehrsfreunde, G. Bendrien, 080 92/333 48, <http://www.localbahnverein.de> unter „DGEG-Gruppe“
- Fr. 07.12. 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“
- Mi. 19.12. bis 15.09.13, täglich 9–17 Uhr; München, Deutsches Museum Verkehrszentrum, Theresienhöhe 14a; **Sonderausstellung** „Aufgeladen! Elektromobilität zwischen Wunsch und Wirklichkeit“; Info: <http://www.deutsches-museum.de/verkehrszentrum>
- So. 23.12. Bad Endorf (vsl. 16:30), Obing; **Friedenslichtfahrt** beim LEO; Info: <http://www.chiemgauer-lokalbahn.de>, Tel.: 08821/64 999 64
- Fr. 04.01. 16 Uhr; Salzburg, „Stieglbräu“, Hotel Imlauer, Rainerstraße 12-14; **Salzburger Plattform der Verkehrsinitiativen**; Info: Siehe Termin am 07.12.
- Mi. 09.01. 18:30 Uhr ; Bad Reichenhall, „Avalon-Hotel“ Bahnhofsplatz 14; **Monats-treffen** des Verkehrsforums Berchtesgadener Land; Info: Siehe Termin am 05.12.
- Mo. 14.01. 18:00 Uhr; München, TU München, Vorhoelzer Forum, 5. Stock, Arcisstr. 21; **Vortrag** in der Reihe „Der öffentliche Verkehr – Katalysator für die Stadtentwicklung“: Dr. Walter Casazza, Geschäftsführer der Verkehrsbetriebe Karlsruhe GmbH „Die Kombilösung – Impulse für die Karlsruher Stadtentwicklung“ Veranstalter: Münchner Verkehrsgesellschaft u. Lehrstuhl für Raumentwicklung, TU München; Info: dross@tum.de

- Im Januar findet das Treffen des Verkehrsforums Berchtesgadener Land eine Woche später als üblich statt.

Das PRO BAHN-Post-Team wünscht allen Lesern frohe Weihnachtsfeiertage

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. 05.12. 19 Uhr; Geschäftsstelle; **Aktiventreffen**

Fr. 07.12. 19 Uhr; Geschäftsstelle; **Stadt- und Kreisgruppe München**

Do. 13.12. 19 Uhr; Rosenheim, „Mail-Keller“, Schmettererstr. 20; **Stammtisch der Stadt- und Kreisgruppe Rosenheim**; Info: Wolfgang Günther (080 62/4027), Günther Polz (080 63/7928)

Mo. 17.12. 19:30 Uhr; Augsburg, Zeughaus, Zeugplatz 4; **PRO BAHN-Treff Schwaben**; Josef Brandner, Geschäftsführer der BBS Schapfl KG stellt den Flexibus vor; Info: W.Karg@bayern.pro-bahn.de, 082 51/53 887 und http://www.pro-bahn.de/bayern/index_termin.htm unter „Schwaben“.

Mi. 19.12. 19 Uhr; Geschäftsstelle; **Aktiventreffen**

Mi. 02.01. 19 Uhr; Geschäftsstelle; **Aktiventreffen**

Fr. 04.01. 19 Uhr; Geschäftsstelle; **Stadt- und Kreisgruppe München**

Do. 10.01. 19 Uhr; Rosenheim, „Mail-Keller“, Schmettererstr. 20; **Stammtisch der Stadt- und Kreisgruppe Rosenheim**; Info: Wolfgang Günther (080 62/4027), Günther Polz (080 63/7928)

- **Der Stammtisch der Kreisgruppe Weilheim-Schongau entfällt im Dezember**
- **Der Stammtisch in München entfällt im Dezember**

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: Andi Barth, Renate Forkel. Elektronisch ist die Redaktion über pbp-redaktion@muenchen.pro-bahn.de erreichbar, die Abonnenentenverwaltung 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.
