

PRO BAHN *Post*

Rundbrief von PRO BAHN Oberbayern

März 2013



Abendstimmung am Bahnhof Ohlstadt. Nach den Plänen von DB und BEG soll der Zugang zum Bahnsteig an einen über 400 Meter vom Bahnhofsgebäude entfernten Bahnübergang verlegt werden. Foto: N. Moy

- Veranstaltungshinweis: „Das Schweizer Taktgefühl“ – Seite 2
- Kurznachrichten – Seite 2
- PRO BAHN fordert Vereinfachungen beim MVV-Tarif – Seite 4
- Ohlstadt 21? DB-Umbaupläne treffen auf Widerstand – Seite 6
- Gründe für oder gegen einen Umstieg auf die Bahn – Seite 8
- Bald wieder Online-Tickets ins Werdenfels möglich – Seite 9

Vortrag in Wasserburg am Freitag, dem 22. März

Das Schweizer Taktgefühl: Die SBB Gestern – Heute – Morgen

Die Schweiz gilt als Vorzeigeland für einen effektiven Bahnverkehr. Mehr als 2000 Kilometer legt jeder Eidgenosse pro Jahr per Bahn zurück. Deutschland erreicht dagegen nicht einmal die Hälfte des Schweizer Wertes.

Was macht die Bahn in der Schweiz so erfolgreich? Die Qualität des Taktfahrplans wird ständig weiterentwickelt. Damit sind Bahn und Bus für Einwohner und Touristen attraktiv. Selbst entlegenste Orte sind bequem ohne Auto zu erreichen. Auch beim Tarifsystem stehen die Bedürfnisse der Nutzer im Vordergrund. Wer eine Zeitkarte kauft, kann gegen einen geringen Aufpreis sogar Car-Sharing-Angebote mitbestellen. In keinem anderen Land Europas besitzen so viele Einwohner ein Komplett-Abo für alle öffentlichen Verkehrsmittel.

Schauen Sie mit uns über den Tellerrand ins „Verkehrs-Labor“ Schweiz.

Was können wir von der Schweiz lernen und auf Wasserburg übertragen?

Wir freuen uns auf einen interessanten **Vortrag von Hans-Peter Leu**, Leiter internationale Beziehungen Personenverkehr der Schweizerischen Bundesbahnen

am Freitag, dem 22. März 2013 um 19 Uhr

Gaststätte Paulanerstuben, Marienplatz 9, 83512 Wasserburg

Weitere Informationen:

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

Kurznachrichten

Einsteiger-Ticket

Noch bis zum 10. März gibt es das Einsteiger-Ticket zum Preis von 69 Euro für die zweite Klasse und 99 Euro für die erste Klasse für eine Rückfahrkarte inklusive Reservierung (Nutzungszeitraum bis 24. März). Das Angebot ist kontingentiert und ist auch für eine einfache Fahrt buchbar. Das Einsteiger-Ticket muss mindestens mindestens drei Tage vor der Reise gebucht werden und ist – wie nicht anders zu erwarten – mit Zugbindung. Die Konditionen im Einzelnen findet man unter https://www.bahn.de/p/view/angebot/aktion_online/einsteiger-ticket.shtml.

Gericht stärkt Informationspflicht an Bahnstationen

Das Verwaltungsgericht Köln hat klargestellt, dass Informationen über verspätete Züge an Bahnstationen aktiv erfolgen muss. Der Fahrgast muss nicht erst selber zum Telefon greifen (http://www.justiz.nrw.de/nrwe/ovgs/vg_koeln/j2013/18_K_4907_11urteil20130118.html).

Verbesserungen Fugger-Express

Die Petition von PRO BAHN Schwaben zum Fugger-Express wurde am 7. Februar im Ausschuss für Wirtschaft, Infrastruktur, Verkehr und Technologie des bayerischen Landtags angenommen. Über alle Parteigrenzen hinweg hatte der Verkehrsausschuss des bayerischen Landtags einstimmig den Forderungen von PRO BAHN zugestimmt (http://www.pro-bahn.de/bayern/presse_show_bayern.php?id=707). Nach der erfolgreichen Petition von PRO BAHN hat sich die DB laut Bayerischem Rundfunk bereit erklärt, die Sitzabstände zu vergrößern und die Gepäckablagen zu erweitern. In einer Pressemitteilung schreibt die DB jedoch nur, dass sie dies mit der Bayerischen Eisenbahngesellschaft besprechen wird (http://www.deutschebahn.com/de/presse/pi_regional/3236768/by20130214.html).

Trassenpreissystem 2014

Die DB Netz AG hat Mitte Februar die neuen Trassenpreise ab Dezember 2013 bekanntgegeben. Auf den entsprechenden Webseiten findet man alte und neue Entgelte sowie Erläuterungen zum Trassenpreissystem der DB (http://www.db-netz.de/fahrweg-de/start/produkte/trassen/trassenpreise/trassenpreise_2014.html).

Neue Loks im Allgäu

2013 wird DB Regio Allgäu-Schwaben neue, umweltschonende und leisere Lokomotiven der BR 245 erstmals zu Testfahrten ins Allgäu holen. Geplant sei, dass sie vor allem zwischen München und Füssen, Memmingen und Kempten mit Doppelstockwagen verkehren (http://www.deutschebahn.com/de/presse/pi_regional/3237972/by20130215.html?c2212428=2207936&start=0&itemsPerPage=20&x=1).

Elektrifizierung München–Lindau

Der Ausschuss für Wirtschaft, Infrastruktur, Verkehr und Technologie des Bayerischen Landtags hat zwei ähnliche Anträge von Freien Wählern und von CSU und FDP zur Elektrifizierung der Bahnstrecke München–Memmingen–Lindau beschlossen. Einhellig wird eine Verschiebung der Maßnahme auf 2020 oder später abgelehnt. Daran, dass die DB als ersten „Meilenstein der Planung“ den ursprünglichen Termin 2017 gekippt hatte (Kurznachrichten in der PRO BAHN-Post vom November 2012), kann man wohl nichts mehr ändern.

Fachkräfte für die Bahnbranche gesucht

Ein neues bayerisches Fachportal soll das Interesse für Berufe im Bahnsektor forcieren und dem Fachkräftemangel entgegenwirken (<http://bahn-frei-zukunft.de/>). Bayerns Verkehrsminister Martin Zeil hat heute eine spezielle Internetseite freigeschaltet, die von VDV und VDEF, Bahnunternehmen und Gewerkschaft EVG getragen wird. Bleibt zu hoffen, dass die Politik auch die Weichen für eine wachsende Bahnbranche stellt.

Baubeginn im Bahnhof Tutzing

Die Arbeiten der DB zum barrierefreien Ausbau des Bahnhofs Tutzing werden am 1. März beginnen und voraussichtlich bis 12. November dauern. Während der in sieben Bauphasen gegliederten Maßnahmen kann es in Tutzing zu Behinderungen im Bahnsteigbereich und auf den Park&Ride-Plätzen, aber auch – bis April noch auf die Nachtstunden beschränkt – zu Zugausfällen kommen (<http://bauarbeiten.bahn.de/bayern,7>).

Designpreis für neue U-Bahnfahrzeuge

Das Design der neuen, noch im Bau befindlichen U-Bahnzüge vom Typ C2 wurde kürzlich gleich mit zwei Preisen ausgezeichnet (http://www.mvg-mobil.de/presse/2013-02-24_mvg-pressemeldung.pdf). PRO BAHN begrüßt, dass modernes Design auch im öffentlichen Verkehr die Kunden anspricht und zur Nutzung von Bussen und Bahnen animiert. Kritik ruft jedoch hervor, dass das Design gelegentlich Vorrang vor dem Kundennutzen hat, wie bei den Haltestangen im Eingangsbereich der U-Bahnen des Typs C1 und C2. PRO BAHN hat dies mehrfach moniert und Verbesserungen eingefordert. Das wird auch weiterhin geschehen, sofern nicht doch noch eine kundengerechte Lösung umgesetzt wird.

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

PRO BAHN fordert Vereinfachungen beim MVV-Tarif

Reform der Einnahmeaufteilung im Sinne der Fahrgäste nutzen

Ende des Jahres 2013 soll laut Medienberichten eine neue Einnahmeaufteilung zwischen den Unternehmen im Münchner Verkehrsverbund (MVV) in Kraft treten. Die alte Aufteilung gilt seit langem als veraltet und behindert die Weiterentwicklung des Verbundes.

Veraltet sind allerdings auch einige Regelungen des MVV-Tarifs. So müssen Fahrgäste, die über die Verbundgrenze hinausfahren, jeweils im Fahrplan nachschauen, bis zu welcher Station ihr Zug nach Verbundtarif fährt. Der Fahrpreis hängt in diesem Fall davon ab, an welchen Bahnhöfen ein Zug hält. 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 Anschlussfahrtschein ab einem Bahnhof weiter innen erwerben muss.

Diese Regelung ist eigentlich ein unmöglicher Zustand, da unnötigerweise der Fahrplan eines Zuges mit der Frage verknüpft wird, wie viel eine Fahrt kostet. Das entspricht bei weitem nicht modernen Konzepten für einen ÖV-Tarif und führt dazu, dass Fahrgäste unabsichtlich zu Schwarzfahrern werden können. Wenn man kurzfristig umdisponiert und einen Zug früher oder später nimmt als beabsichtigt, steht man schnell ohne gültigen Fahrschein da.

Seit langem fordert PRO BAHN, dass der Tarif unabhängig von den Zughalten immer bis zur MVV-Grenze gilt. Da Tarif und Finanzierungsregelung zusammenhängen, besteht 2013 eine neue Chance für eine vereinfachte und fahrgastgerechtere Regelung. PRO BAHN hat sich daher in Briefen an MVV-Gesellschafter und Bahnunternehmen im MVV mit der Bitte gewandt, diese Chance jetzt zu ergreifen, und gleichzeitig mit einer neuen Einnahmeaufteilung auch einen verbesserten MVV-Tarif zu verabschieden.

Im Zuge einer solchen Tarifvereinfachung muss aus Sicht von PRO BAHN auch eine Regelung wieder abgeschafft werden, die den Fahrgästen seit Ende 2009 das Leben erschwert. Bis dahin war es möglich, MVV-Fahrscheine und Bahnfahrkarten an jedem Bahnhof im MVV-Gebiet aneinander zu stückeln. Dies ist seither nur noch möglich, wenn der Zug dort auch hält.

Bekannt geworden war die Regelung damals nicht durch die Öffentlichkeitsarbeit des MVV sondern durch Handzettel für die Pendler der Südostbayernbahn. Wer von Mühldorf nach München pendelt und dort mit Tram oder U-Bahn weiterfährt, nutzte bis 2009 häufig die Kombination einer MVV-Innenraumkarte mit einer DB-Zeitkarte bis Feldkirchen. Seitdem brauchen die Pendler entweder mehr Zeitkartenringe im MVV oder sie müssen die Fahrkarten überlappend wählen, so dass ein Stück des Weges doppelt gezahlt wird.

Damals sahen sich MVV und Verkehrsunternehmen auch auf Bitte von PRO BAHN hin nicht in der Lage, diese unsinnige Regelung zurückzunehmen und zu einer kundenorientierten Haltung zurückzukehren.

Man kann nur hoffen, dass durch eine neue Einnahmeaufteilung auch der Weg zu einer moderneren Tarifstruktur geöffnet wird. Wenn MVV-Fahrscheine immer bis zur MVV-Grenze gelten, und wenn man die 2009 eingeführte Regelung zur Stückelung von MVV- und Bahnfahrkarten abschafft, wird der Tarif um ein eigentlich wesensfremdes Element bereinigt.

Sowohl der allgemeine Eisenbahntarif als auch der MVV-Tarif kennen intern solche Abhängigkeiten nicht. Normale Bahnfahrtscheine und MVV-Fahrscheine können innerhalb des jeweiligen Tarifs auch dann kombiniert werden, wenn sie an

Punkten aneinander stoßen, an denen der genutzte Zug nicht hält.

Durch die vorgeschlagenen Neuregelungen wird der Tarif einfacher und die Gefahr, unabsichtlich zum Schwarzfahrer zu werden, wird geringer. PRO BAHN hat daher die Verantwortlichen gebeten, Verhandlungen zu den Vorschlägen aufzunehmen und hofft auf ein kundenfreundliches Ergebnis.

Eine Pressemitteilung zum Thema findet man im Internet unter http://www.pro-bahn.de/bayern/presse_show_bayern.php?id=708.

Edmund Lauterbach

Ohlstadt 21?

DB-Umbaupläne treffen auf Widerstand

Eigentlich sollte heute in Ohlstadt nur noch ein Haltepunkt existieren. Als die DBAG im Jahr 2000 das Elektronische Stellwerk (ESTW) in Garmisch errichtete, sah der Plan vor, u.a. auch in Ohlstadt das Kreuzungsgleis abzureißen. PRO BAHN protestierte und der regionale Planungsverband konnte den Rückbau gerichtlich verhindern. Ohlstadt blieb bestehen – mit alter Stellwerkstechnik und Fahrdienstleiter umgeben von ferngesteuerter ESTW-Technik. Nun soll auch Ohlstadt an das ESTW angeschlossen werden und die Bahnsteige barrierefrei umbaut werden.

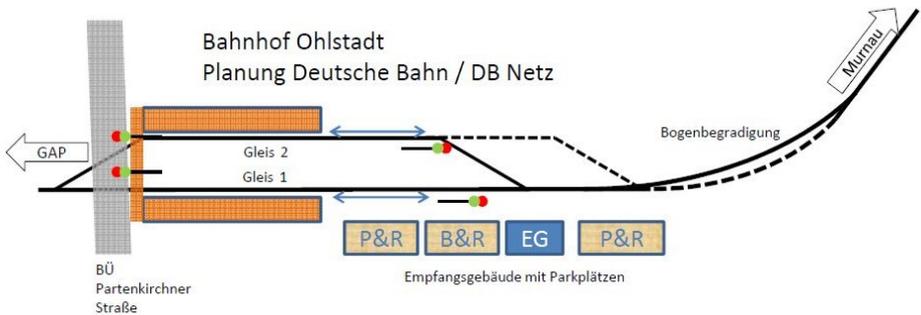
Gegenwärtig verfügt der Bahnhof Ohlstadt über einen Hausbahnsteig am durchgehenden Gleis 1, der wegen seiner geringen Höhe aber nur im Ausnahmefall genutzt wird, und über einen Zwischenbahnsteig am Gleis 2. Dort halten die Züge in der Regel, müssen dafür über abzweigende Weichen mit 60 km/h ein- und ausfahren. Erreichbar ist der Bahnsteig über einen Zugang über Gleis 1 gleich am Empfangsgebäude.

Nun legte die DB Projektbau der Gemeinde Ohlstadt Pläne vor, die einen Umbau der Anlage auf zwei Außenbahnsteige vorsieht. Wie schon bei anderen Bahnhöfen will man den Zugang zum 2. Bahnsteig über einen bereits vorhandenen Bahnübergang realisieren, in diesem Fall über den Bahnübergang „Partenkirchner Straße“. Da dieser aber ganz am südlichsten Ende des Bahnhofs – und am äußersten Ortsrand – liegt, hat man die Bahnsteige kurzerhand nach Süden verlagert. Der nördliche Gleisbogen soll außerdem von 80 auf 100 km/h Fahrgeschwindigkeit angehoben werden, sodass die nördliche Einfahrweiche ebenfalls nach Süden wandert.

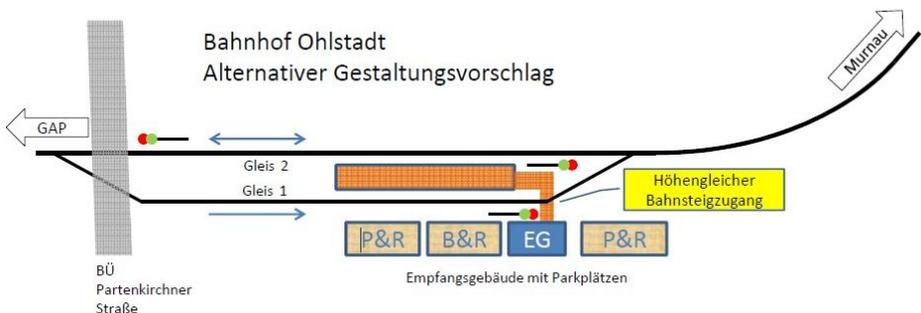
Bei Bürgermeister Anton Fischer kam der Plan aber gar nicht gut an: Erst vor wenigen Jahren hat man – in Abstimmung mit der DB! – Parkplätze und Fahrradabstellanlagen erneuert rechts und links vom Bahnhofsgebäude, für das sich ein Investor gefunden hat, der dort ein Cafe für Fahrgäste einrichten möchte.

Doch diese Investitionen scheinen jetzt verloren. Denn die DB-Pläne zwingen der Gemeinde ein neues Wegekonzept auf. Zum abseitigen Bahnübergang Partenkirchner Straße führt derzeit kein Fuß- oder Radweg.

Für die Fahrgäste bedeuten die DB-Pläne lange Wege, insbesondere zum Bahnsteig 2, dessen Zugang gut 440 Meter vom jetzigen Bahnhofsgebäude entfernt ist. Dass so eine Anordnung zum illegalen Überqueren der Gleise mit allen Gefahren verführt, liegt auf der Hand. Neben den drei planmäßigen Zugkreuzungen in Ohlstadt, die im neuen Fahrplan vorgesehen sind, liegt die Bedeutung des Begegnungsbahnhofs vor allem in kurzfristig eingelegten Kreuzungen bei Verspätungen. Wenn der Gleiswechsel angekündigt wird, steht der Fahrgast vor der Frage, ob er auf legalem Weg noch rechtzeitig den Bahnsteig 2 erreichen wird, bevor die Schranke schließt.



DB-Planung für den Bahnhof Ohlstadt.



PRO BAHN Vorschlag für den Ohlstädter Bahnhofsumbau.

Die Gemeinde Ohlstadt und PRO BAHN haben nun gemeinsam einen alternativen Gestaltungsvorschlag erarbeitet, den sie in das laufende Planfeststellungsverfahren einbringen. Statt der Außenbahnsteige soll ein Mittelbahnsteig gebaut werden, der über das als Nebengleis ausgeführte Gleis 1 höhengleich also barriere-

refrei erreichbar ist. Die DB selbst hat 2004 eine Richtlinie erlassen, die Bedingungen und Gestaltung hierfür vorgibt. Aufzüge und Treppen werden so vermieden. Der Zugang erfolgt vom bestehenden Empfangsgebäude aus. Damit bleiben die Schnittstelle und das Wegekonzept erhalten. Kurzfristige Gleiswechsel stellen die Bahnkunden nicht vor Probleme.

Diskussionen wird es vor allem um die Frage geben, ob diese Lösung auch eine gleichwertige Anhebung der Fahrgeschwindigkeit ermöglicht. Hier ist offenbar die BEG treibende Kraft, da sie mittlerweile wohl Bedenken im Hinblick auf die Zuverlässigkeit ihres Flügelkonzepts mit den neuen Triebwagen ab Dezember 2013 hat und nun auf der Suche nach zusätzlichen Fahrzeitreiserven ist.

In einem Schreiben an die Gemeinde Ohlstadt zeigt die DB wenig Gesprächsbereitschaft: Vorsorglich droht man der Gemeinde mit 120% (!) der Baukosten, die sie im Falle einer Änderung als Veranlasser tragen müsste, ein Betrag im sechsstelligen Bereich. Und auch die BEG „würde die vorliegende Planung auch gegen Widerstände durchsetzen“, schreibt die DB. Offenbar hat man aus Stuttgart 21 nichts gelernt: Warum hat man nicht rechtzeitig mit der Gemeinde ein Konzept abgestimmt? Erst sechs Monate nach Fertigstellung der Planunterlagen warf man der Gemeinde die Pläne zur öffentlichen Auslegung „über den Zaun“, wohl in der Hoffnung, damit entsprechenden Druck aufbauen zu können.

Eigentlich sind Bahnhöfe ja eine Einrichtung für Bahnkunden und Fahrgäste. Doch Fahrgastverbände sind im Anhörungsverfahren zur Planfeststellung nicht als Träger öffentlicher Belange zugelassen. Die Regierung von Oberbayern lehnte einen entsprechenden Antrag von PRO BAHN ab. Aber wir sind es gewohnt, uns auch ungefragt einzumischen. Mittlerweile läuft auch eine Petition von Ohlstädter Bürgern für unser Bahnhofskonzept. Möglicherweise wird Ohlstadt dann politisch entschieden.

Norbert Moy

Die ausführliche PRO BAHN-Stellungnahme kann man nachlesen unter http://www.pro-bahn.de/weilheim/ohlstadt_bhumbau.htm.

Ein Bericht im Münchner Merkur vom 13. Februar ist unter <http://www.merkur-online.de/lokales/garmisch-partenkirchen/murnau/toedliche-unfaelle-programmiert-2749709.html> zu finden.

Gründe für oder gegen einen Umstieg auf die Bahn

Wie so manche Streckenreaktivierung gezeigt hat, ist die Bereitschaft zum Umsteigen auf den ÖV bei den Bürgern teilweise größer als von manchen Entscheidungsträgern zuvor angenommen wurde. Und dass überfüllte Züge und fahrgastunfreundliche Tarifstrukturen dazu führen können, dass Fahrgäste auf das Auto abwandern, ist ebenfalls einleuchtend und bekannt. Was jedoch die Men-

schen im Einzelnen zu einem Wechsel bei der Verkehrsmittelwahl bewegt, das wurde in den letzten Jahren in dem von der Allianz pro Schiene geleiteten EU-Projekt USEmobility (<https://www.allianz-pro-schiene.de/projekte/usemobility/>) in sechs europäischen Ländern untersucht.

Den Projektergebnissen zufolge hat die Hälfte aller befragten Personen im Laufe von fünf Jahren einen Wechsel bei der Verkehrsmittelwahl tatsächlich vollzogen. Einen starken Impuls für einen Wechsel stellen natürlich Veränderungen der Lebenssituation, wie ein Umzug oder ein Wechsel des Arbeitsplatzes dar. Als überraschend hoch stellte sich jedoch mit 36 % der Anteil der Wechsler heraus, bei deren Entscheidung für den öffentlichen Verkehr der Umweltvorteil eine maßgebliche Rolle gespielt hatte.

Eine gute Haltestellenerreichbarkeit, günstige Preise, kurze Reisezeiten und ein günstiger Takt sind mit 52 %, 49 %, 40 % und 39 % der Nennungen die Hauptfaktoren für eine ÖV-Nutzung. Die Einfachheit der Reiseplanung und des Fahrkartenerwerbs rangiert mit 34 % bemerkenswerterweise noch vor dem Fahrkomfort. Demzufolge sind einige der derzeitigen Tarifregelungen im MVV (siehe S. 4 in diesem Heft) schon eine starke Motivation zum Abwandern auf das Auto.

Belegt wurde durch die Befragungen im Projekt auch, dass gerade die Wechsler ihr Verkehrsmittel sehr pragmatisch wählen. Dieser Kundenkreis ist allerdings anspruchsvoll, da er sich stets Alternativen offenhält. Die Busse und Bahnen seien also gut beraten, nicht nur neue Kunden zu gewinnen, sondern auch viel Kraft in die Bindung der neugewonnen Stammkunden zu stecken.

Auch für die Politik lassen sich, so die Allianz pro Schiene, Handlungsanweisungen aus den Projektergebnissen ableiten: es sollten klare politische Signale für eine bessere Vernetzung der Verkehrsträger gesetzt werden und verstärkt Anreize zum Umstieg auf den öffentlichen Verkehr geschaffen werden.

Renate Forkel

PRO BAHN-Fahrgastdialog

Bald wieder Online-Tickets ins Werdenfels möglich

In der jüngeren Vergangenheit hat die PRO BAHN-Abteilung Fahrgastdialog mehrere Fahrgasteingaben erhalten, in denen bemängelt wurde, dass der Ausdruck von Online-Tickets für Verbindungen in das Werdenfels nicht möglich war. Angeblich sei das nicht möglich, weil ein Zug der ÖBB in der gewählten Reiseverbindung enthalten war. Die gewählten Reiseziele, z.B. Murnau, Oberammergau, oder Garmisch lagen jedoch alle im Bereich des Werdenfelstaktes.

In den angeblichen Zügen der ÖBB erhielten die betroffenen Fahrgäste dann mitunter empörte Antworten von den Zugbegleitern der DB, dass sie zu DB Regio

Bayern gehören und das Werdenfels bestimmt nicht zu Österreich gehört. Die Züge tragen im Übrigen auch eine Zugnummer der DB.

Dass ein Zug zwischen Innsbruck und München verkehrt, darf doch nicht dazu führen, dass für eine Tourismusregion wie das Werdenfelser Land keine Online Tickets ausgestellt werden, zumal es sich um reine DB-Verbindungen handelt. Ein Ausdruck muss doch auch hier möglich sein.

Bei einer Beschwerde beim Kundendialog der DB erhielten die Bahnkunden folgende Antwort: „Die von Ihnen gewählten Verbindungen sind nicht als Online-Ticket zum Selbstausdrucken buchbar, da es sich bei dem Zug von Murnau nach München (R 5416) bei der Hinfahrt um einen Zug der Österreichischen Bundesbahnen (ÖBB) handelt. In diesem Zug erkennen die ÖBB keine Online-Tickets der Deutschen Bahn an. Es würde uns freuen, Sie auch weiterhin auf unseren Seiten und in unseren Zügen begrüßen zu dürfen.“

Diese unzutreffende Antwort veranlasste einige der betroffenen Fahrgäste, sich an die Abteilung Fahrgastdialog von PRO BAHN zu wenden. Diese informierte den Marketingleiter von DB Regio Bayern und die Leiterin Kundendialog und Fahrpreisnacherhebung bei DB Vertrieb mit der Bitte, sich des Themas einmal anzunehmen und den Ausdruck von Online-Tickets für Reiseverbindungen ins Werdenfels mit den bis Innsbruck verkehrenden Zügen wieder zu ermöglichen.

Nachdem nun die richtigen Ansprechpartner informiert waren, konnte das Problem behoben werden, so dass wir Mitte Februar mitgeteilt bekamen, dass die betreffenden Züge für Online-Tickets freigeschaltet wurden. Wirksam für die Fahrgäste ist dies jedoch leider erst ab dem 24. März.

Abschließend kann festgestellt werden, dass nach Einschalten von PRO BAHN das Problem durch die Ansprechpartner bei der DB schnell bearbeitet wurde. Es wäre jedoch wünschenswert gewesen, wenn die Beschwerden der Fahrgäste beim Kundendialog der DB direkt an die entsprechenden Ansprechpartner weitergeleitet worden wären und die Bahnkunden nicht nur mit nichtssagenden und unzutreffenden Antworten abgespeist worden wären.

Andreas Frank

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 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.

Informationsveranstaltung in Wasserburg am 4. März

Bahn frei statt bahnfrei! So klappt die Reaktivierung der Altstadtstrecke

Montag, den 4. März 2013 um 19 Uhr

Gaststätte Paulanerstuben, Marienplatz 9, 83512 Wasserburg

Eine Veranstaltung zum Thema „Herrichten der Altstadtbahn – wie geht’s?“ mit den Infrastrukturexperten Andreas Braun, Daniel Preis und Walter Neumayer zeigt, wie das Herrichten Meter für Meter funktionieren könnte.

Zusätzliche Informationen zur Veranstaltung siehe S. 2 im letzten Heft.

Weitere Informationen:

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

Termine anderer Veranstalter

PRO BAHN-Termine und allgemeine Hinweise siehe nächste Seite

- Fr. 01.03. 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. 04.03. 18:30 Uhr (**Achtung: Ab nun immer am ersten Montag**); Bad Reichenhall, „Avalon-Hotel“ Bahnhofsplatz 14; **Monattreffen** des Verkehrsforums Berchtesgadener Land; Info: M. Behringer (08654/50804, mr.behringer@t-online.de)
- Sa. 09.03. 8:35 Uhr; München Hbf (Abfahrtsgleis RE Richtung Kempten, Abfahrt 8:51 Uhr); **Exkursion** „Von Geltendorf zum Ammersee – eine Landschaft von der Eiszeit geprägt“; Veranstalter: Bund Naturschutz, Führung/Info: E. Reißing (PRO BAHN), 089/700 46 08 (siehe auch S.11 im letzten Heft).
- Mo. 18.03. 18:30 Uhr; München, BSW, ehemals Königlich Bayerisches Verkehrsministerium, Arnulfstraße 9-11 (am Ausgang Paul-Heysel-Unterführung); **Lichtbildervortrag**, Info: DGEG-Gruppe München, IG Münchner Schienenverkehrsfreunde, G. Bendrien, 080 92/333 48, <http://www.localbahnverein.de> unter „DGEG-Gruppe“
- Fr. 05.04. 16 Uhr; Salzburg, „Stieglbräu“, Hotel Imlauer, Rainerstraße 12-14; **Salzburger Plattform der Verkehrsinitiativen**; Info: Siehe Termin am 01.03.
- Mo. 08.04. 18:30 Uhr (Wegen Feiertag eine Woche später); Bad Reichenhall, „Avalon-Hotel“ Bahnhofsplatz 14; **Monattreffen** des Verkehrsforums Berchtesgadener Land; Info: Siehe Termin am 04.03.

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

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

Sa. 02.03. 09.03., 16.03., 23.03 und 30.03, 12 Uhr; Wasserburg, „Schranne“, **Stammtisch** der PRO BAHN Ortsgruppe Wasserburg; 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 bahnhof – So klappt die Reaktivierung der Altstadtstrecke“; Info: Rainer Kurzmeier (rainer@blumen-kurzmeier.de), Bernd Meerstein (bernd@meerstein.de) und S. 2 im letzten Heft.

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

Do. 14.03. 19 Uhr; Rosenheim, „Mail-Keller“, Schmettererstr. 20; **Stammtisch der Stadt- und Kreisgruppe Rosenheim**; Info: Wolfgang Günther (080 62/4027), Günther Polz (080 63/7928)

Sa. 16.03. 10 Uhr; Wasserburg, Salzenderzeile; **Infostand** der Ortsgruppe Wasserburg/Wasserburger Bahnfreunde; Info: Rainer Kurzmeier (rainer@blumen-kurzmeier.de), Bernd Meerstein (bernd@meerstein.de)

Mi. 20.03. 19 Uhr; Geschäftsstelle; **Aktiventreffen**

Fr. 22.03. 19 Uhr; Wasserburg, Gaststätte „Paulanerstuben“, Marienplatz 9; **Informationsveranstaltung** der Ortsgruppe Wasserburg/Wasserburger Bahnfreunde „Das Schweizer Taktgefühl“, Vortrag von Hans-Peter Leu, Schweizerische Bundesbahnen SBB; Info: Rainer Kurzmeier (rainer@blumen-kurzmeier.de), Bernd Meerstein (bernd@meerstein.de) und S. 2 in diesem Heft.

Mi. 27.03. ab 19:30 Uhr; München; Gaststätte Zwinger-**eck**; **Stammtisch**

Do. 28.03. 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)

Mi. 03.04. 19 Uhr; Geschäftsstelle; **Aktiventreffen**

Fr. 05.04. 19 Uhr; Geschäftsstelle; **Stadt- und Kreisgruppe München**

Termine anderer Veranstalter siehe vorherige Seite