

PRO BAHN *Post*

Rundbrief von PRO BAHN Oberbayern

September 2015



Der Bahnhof Simbach wurde vorbildlich restauriert. Den positiven Wandel des Bahnhofs hat PRO BAHN mit einer Auszeichnung im Rahmen einer kleinen Feier öffentlich gewürdigt und sich im Namen der Bahnkunden für das Engagement und das gute Beispiel bedankt. (Bild: E. Lauterbach)

- Terminhinweis: Landesversammlung am 10.10.2015 – Seite 2
- Kurznachrichten – Seite 2
- Auszeichnung für den Bahnhof Simbach – Seite 3
- Der Bahnhof Uffing am Staffelsee – Seite 4
- Drei Jahrhunderte Verkehr Nürnberg–Erlangen – Seite 7
- Mit dem SEV in die Berge – Seite 10

Samstag, 10. Oktober 2015

Landesversammlung in Nürnberg

Die 26. ordentliche Mitgliederversammlung von PRO BAHN Bayern findet am Samstag, dem 10. Oktober 2015 um 14:15 Uhr in der Kulturbrauerei Lederer (Sielstraße 12) in Nürnberg statt.

Vor der eigentlichen Landesversammlung findet ein Rahmenprogramm mit Vorträgen und Besichtigungen in der Regio Werkstatt Nürnberg der DB Regio Franken (Dörflerstr. 10) statt. Beginn ist 10.15 Uhr.

Nähere Informationen gibt es ab Mitte September unter <http://www.pro-bahn.de/bayern/einladung.htm> sowie in der Einladung, die im September an alle Mitglieder verschickt wird.

Kurznachrichten

Schienenbusfahrten nach Heidelberg und auf der Fuchstal-Bahn

Eine mehrtägige Schienenbusfahrt nach Heidelberg (18. bis 20 September) bietet die IG Fuchstalbahn an. Außerdem finden am 3. und 10. Oktober wieder Schienenbusfahrten auf der Fuchstalbahn statt. Weitere Informationen und Fahrpläne gibt es unter <http://neu2015.fuchstalbahn.com/aktuelle-terme/>.

Petition für eine neue Bahnsteigverbindung am Münchner Hauptbahnhof

Die Süddeutsche Zeitung hat in der Ausgabe vom 17.8. über die PRO BAHN-Petition zum Münchner Hauptbahnhof berichtet. Damit im Rahmen der Neubaupläne für den Münchner Hauptbahnhof die Umsteigewege verkürzt werden, bitte die Petition mit der Forderung nach einer zusätzlichen Bahnsteigquerung (<http://www.pro-bahn.de/muenchen/petition>) unterzeichnen.

Mehr Engagement für kleine Bahnhöfe gefordert

PRO BAHN und die Allianz pro Schiene fordern mehr Engagement für kleine Bahnhöfe. Der Verkauf von Bahnhofsgebäuden an Investmentgesellschaften wird kritisiert, da sich diese Bahnhöfe meist in einem verwahrlosten Zustand befinden. Als Möglichkeit, Bahnhöfe zu retten, werden Genossenschaften (Leutkirch, Cuxhaven) genannt sowie die Bürgerbahnhöfe in Murnau, Schongau und Landsberg. Zwei weitere positive Beispiele werden in diesem Heft beschrieben.

LEO: VT 26 ist wieder fit

Im Juli mussten nach einem von einem Traktorfahrer verschuldeten Bahnübergangsunfall einige Fahrten beim LEO entfallen. Seit Ende Juli sind aber alle Schäden behoben und der VT 26 fährt wieder jeden Sonntag.

S7: Geretsried und Wolfratshausen beteiligen sich an Kosten für Tunnel

Bei der Verlängerung der S-Bahn nach Geretsried beteiligen sich nun die Städte Geretsried und Wolfratshausen und der Landkreis an den Mehrkosten für einen Tunnel. Die entsprechenden Stadtratsbeschlüsse fielen Ende Juli. Wolfratshausen hatte jahrelang Fortschritte bei der Verlängerung der S7 nach Geretsried verhindert, da es auf einem Tunnel statt einer Schrankenlösung bestanden hat.

Keine Elektromobilität für Züge zum Tegernsee

Bei der Tegernsee-Bahn bemüht man sich um Fördermittel zur Untersuchung der Einsatzmöglichkeiten von Akku-Triebwagen. Elektromobilität wird aber wohl nur auf der Straße gefördert, die Antwort des Verkehrsministers fiel zumindest „ernüchternd“ aus (<http://www.merkur.de/lokales/region-tegernsee/tegernsee/tegernsee-bahn-will-zukunft-akku-loks-fahren-5364853.html>).

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

PRO BAHN lobt den gelungenen Umbau des Bahnhofs Simbach

Auszeichnung für den Bahnhof Simbach

Vom trostlosen Leerstand zum beliebten Treffpunkt: Den positiven Wandel des Simbacher Bahnhofs hat PRO BAHN mit einer Auszeichnung am 18. Juli 2015 im Rahmen einer kleinen Feier öffentlich gewürdigt und sich im Namen der Bahnkunden für das Engagement und das gute Beispiel bedankt. Die Aktion geht zurück auf eine Anregung des Kundenbeirats der Südostbayernbahn (SOB).

Als Grenzbahnhof verfügte Simbach über ein sehr großes Gebäude. Simbach bot mit den Einrichtungen wie Betriebswerk, Lehrwerkstatt, Zoll usw. vielen hundert Simbachern früher einen Arbeitsplatz. Doch die Simbacher sind noch immer sehr mit der Eisenbahn verbunden, vor dem Bahnhof begrüßt eine gepflegte Denkmal-Dampflokomotive die Ankommenden.

Heute ist der Bau natürlich im Hinblick auf den betrieblichen Bedarf der Eisenbahn völlig überdimensioniert. So begann vor Jahrzehnten der bekannte Niedergang wie bei so vielen Bahngebäuden: Erst Leerstand, dann auch Verfall der Bausubstanz mit allen negativen Folgen. Bürgermeister Findl, Vor-Vorgänger des heutigen Bürgermeisters Klaus Schmid, ließ das nicht ruhen: Mit Hilfe der Wohnungsbau Pfarrkirchen-Simbach GmbH wurde das Gebäude erworben und saniert, nachdem zuvor bereits zwei andere Investoren an dem anspruchsvollen Projekt gescheitert waren. Auch um die Gestaltung des Bahnhofumfelds kümmerte sich die Stadt Simbach.

Mittlerweile ist in den vorbildlich restaurierten Bahnhof wieder Leben eingezo-

gen: Unter anderem eine Musikschule, eine Glasperlenwerkstatt und der Kleiderladen des BRK sind heute Mieter in dem repräsentativen Bauwerk. Stolz ist Wohnungsbau-Geschäftsführer Konrad Freutsmiedl auf die kostenlose und barrierefreie öffentliche Toilette, die gemeinsam mit der Stadt betrieben wird. Die Südostbayernbahn sorgt für das Wohl der Bahnkunden, nicht nur mit einem Fahrkartenschalter, sondern auch mit einem Kiosk zur Deckung des Reisebedarfs. Interessantes Detail: Im Wartebereich steht ein Bücherregal, das zum Lesen einlädt, die gebrauchten Bücher aber auch zum Kauf feilbietet, eine nette Idee.

Alle drei Akteure dieser gelungenen Bahnhofsbelegung – Stadt Simbach, Wohnungsbau GmbH und Südostbayernbahn – erhielten aus der Hand des Bundesehrentvorsitzenden von PRO BAHN, Karl-Peter Naumann, eine Urkunde und ein kleines Präsent. Und weil man auch das Gute noch besser machen kann, gab er angesichts der hohen Temperaturen der SOB auch noch einen Vorschlag mit: Der Fahrkartenverkäufer könnte doch bei geschlossenem Kiosk den Reisenden nebenher noch Getränke anbieten.

Norbert Moy

Der Bahnhof Uffing am Staffelsee

Der Bahnhof Uffing am Staffelsee liegt bei km 69,3 der Kursbuchstrecke 960 an der Bahnlinie München–Garmisch-Partenkirchen. Gebaut wurde der Bahnhof Uffing von der Königlich Bayerischen Staatsbahn im Rahmen der Bauarbeiten der Vizinalbahn Weilheim–Murnau, die am 15. Mai 1879 eröffnet wurde. Der Betrieb der Strecke als Vinizialbahn, einer formal drittklassigen Eisenbahnlinie, mit zwei bis drei Zugpaaren täglich – je nach Winter- oder Sommerfahrplan – und gemischten Zügen (Güterzüge mit Personenbeförderung [GmP]), wurde so bis 1898 betrieben. Die Höchstgeschwindigkeit betrug damals 30 km/h und die Fahrzeit München–Uffing zwei Stunden 25 Minuten.

Im Jahre 1898 wurde die Strecke Weilheim–Murnau zur Hauptbahn erhoben, was einen Ausbau der Sicherungstechnik und der Einführung von Straßenübergangsposten (Schrankenwärter) mit sich brachte. Aus dieser Zeit stammte das in Uffing eingesetzte Bayerische Kurbelstellwerk der Bauart Kraus (Baujahr 1896), das bis 2008 in Betrieb war (ein gleichartiges Stellwerk ist heute noch im Bahnhof Seeshaupt in Betrieb!).

Mit dem Bau des Walchenseekraftwerkes 1924 wurde anschließend die Bahnstrecke Garmisch-Partenkirchen–München nach und nach elektrifiziert. Mit der Inbetriebnahme des Bahnstrom-Unterwerkes in Murnau konnte am 03. Dezember 1924 der elektrische Betrieb zwischen Garmisch-Partenkirchen und Weilheim aufgenommen werden und seit dem 25. Februar 1925 wurde die gesamte Strecke bis München Hbf elektrisch betrieben.

Durch die Vergabe der Olympischen Winterspiele 1936 nach Garmisch-Partenkirchen kam es zum Ausbau des Streckenabschnittes Huglfing–Uffing–Murnau–Hechendorf zur zweigleisigen Hauptbahn. Bemerkenswert ist vor allem die Tatsache, dass vom Beschluss des Verwaltungsrates der Deutschen Reichsbahn am 26./27. März 1935 und dem Baubeginn Anfang Mai 1935 bis zur Inbetriebnahme der Strecke am 18. Dezember 1935 nur knapp neun Monate vergingen! Dabei wurden umfangreiche Trassenverbesserungen und damit Geschwindigkeitserhöhungen, Beseitigung von schienengleichen Straßenübergängen durch Unterführungen sowie die Errichtung einer Blockstelle zwischen Huglfing und Uffing zur Erhöhung der Zugfolge verwirklicht.

Zu diesem Zeitpunkt hatte der Bahnhof Uffing seine größte Ausbaustufe erreicht. Es waren damals 12 Weichen, zwei Bahnsteiggleise, ein Ladegleis mit Ladehof und Stumpfgleis mit Güterverladerampe, eine Gleiswaage, ein Lademaß (Maßlehre zur Überprüfung des Nationalen und Internationalen Lichtraumprofils von Eisenbahnfahrzeugen) und ein Privatgleisanschluss für eine Kohlehandlung vorhanden. Weiterhin war an Gleis 1, dort wo sich heute der Parkplatz befindet und der Funkmast für den Zugfunk aufgestellt ist, ein extra Gleisanschluss zu einer separaten Güterhalle angelegt. Außerdem gehörten zum Bahnhof ein Schrankenwärter-Wohnhaus (km 69,475) und ein Nebengebäude schräg gegenüber des Bahnhofes Richtung Norden mit öffentlichen WC-Anlagen, einer Waschküche für die im Gebäude vorhandenen Dienstwohnungen und Räumen zur Brennstoff-, Schmiermittel- und Gerätelagerung. In dieser Zeit dürften am Bahnhof Uffing etwa 15 bis 20 Personen beschäftigt gewesen sein. Im einzelnen waren dies ein Bahnhofsvorstand, der zugleich Fahrdienstleiter war, etwa zwei bis drei weitere Fahrdienstleiter, acht bis zehn Schrankenwärter und drei bis vier Güterbodenarbeiter.

Einen jähen Einbruch erhielt die Strecke und damit der Bahnhof Uffing nach dem zweiten Weltkrieg, als die zweigleisige Strecke nach nur neun Jahren Betrieb im Jahre 1945 wieder auf eingleisigen Betrieb umgestellt wurde. Der einst umfangreiche Güterverkehr in Uffing sollte nach dem Kriege zu Gunsten des Lkw-Verkehrs immer mehr an Bedeutung verlieren. Von einst täglich in beiden Richtungen mehrmals verkehrenden Leichtgüterzügen (LeiG), die vor allem Eil- und Expressgut beförderten (überwiegend Milch und Viehtransporte) und den Nahgüterzügen ist nichts mehr übrig geblieben. Die Deutsche Bahn AG hat den restlichen Güterverkehr 2008 gänzlich eingestellt.

Vor dreißig Jahren, als noch niemand das Wort „Service“ im Sprachgebrauch kannte, wurde dieser Service in Uffing noch täglich gelebt. Man konnte am Bahnhof vom Dienstbeginn (04:30 Uhr) des Fahrdienstleiters bis Dienstschluss (24:00 Uhr) alle Angebote, die die Bahn bot, auch nutzen, ja sogar Briefmarken konnte man am Bahnhof erwerben. Bis 2010 war der Bahnhof Uffing noch durch Bahnpersonal zur Schrankenbedienung bei km 68,73 und km 69,475 besetzt. Heute

verrichtet am Bahnhof Uffing kein Eisenbahner mehr seinen Dienst.

Als positive Entwicklung ist allerdings die Einführung des Werdenfelstaktes zum Sommerfahrplan 1994 zu erwähnen, der im Berufsverkehr einem Halbstundentakt in der jeweils berufsverkehrslastigen Richtung bietet und sonst einen Stundentakt. Allerdings könnte die Bedienung noch wesentlich besser sein, wäre die Infrastruktur auf unserer Strecke nicht so grenzenlos „optimiert“ worden. Der Nachbar-Bahnhof Murnau, der als Streckentrennungs-Bahnhof Richtung Oberammergau ausgeführt ist, besitzt heute nur noch drei der einst neun Gleise, nebst einem Stumpfgleis für den Zugverkehr von und nach Oberammergau. Dadurch fehlt dem Bahnhof jegliche Abstellmöglichkeit für Züge, um einen Halbstundentakt bis Murnau durchzuführen. Alternativ würde eine Verlängerung der Zugleistungen des derzeit in Weilheim endenden Halbstundentaktes bis nach Oberammergau einen Halbstundentakt von München bis Murnau – und damit auch für Uffing – und für die Oberammergauer Strecke eine stündliche umsteigefreie Verbindung nach München ermöglichen. Da unsere Politik kein Interesse an einer wirklich gut funktionierenden Eisenbahn hat und lieber den Auto-, LKW-, Flug- und Fernbusverkehr ohne Rücksicht auf die Umwelt fördert, ist es jedoch nicht verwunderlich, dass in dieser Richtung überhaupt nicht weiter nachgedacht wird!

Nach der Aufgabe des Bahnhofsgebäudes durch die Deutsche Bahn AG im Jahr 2008 wurde der Bahnhof Uffing zunächst an eine englische Fonds-Gesellschaft veräußert und verfiel zusehends. Erst durch den Erwerb durch die Familie Finkbeiner im Jahre 2012 konnte dem Verfall des Gebäudes Einhalt geboten werden. Ursprünglich wollten die neuen Besitzer des alten Bahnhofes das Stellwerk samt Stellwerksanbau erhalten und wie in Huglfing zu einem kleinem Museum umgestalten. Leider konnte oder wollte die DB Netz AG nicht auf das Stellwerk als Ersatzteilspeicher verzichten und hat es abgebaut.

Um so bemerkenswerter ist die Tatsache, dass Familie Finkbeiner nun die Initiative zu einem Neubau an der angestammten Stelle des ehemaligen Stellwerkes ergriffen hat und dort einen neuen Warteraum gebaut hat. Dieser Warteraum bietet den Fahrgästen nun Schutz vor Wind und Wetter. Er ist ringsum ähnlich des alten Stellwerkes verglast, auf die zukünftige Bahnsteighöhe vorbereitet und mit einer Fußbodenheizung ausgerüstet.

Weiterhin wurde auf dem Dach des Bahnhofsgebäudes eine Photovoltaikanlage installiert, die auch die neu errichtete Ladestation für die Akkus dort geparkter Elektro-Automobile, -Fahrräder oder -Roller der Bahnfahrgäste kostenlos mit Öko-Strom versorgt. Die gesamte Renovierung und Einweihung des Energie-Plus-Bahnhofes fand am 26. Juli 2015 mit einer kleinen Feier einen glücklichen Abschluss für unseren über 136 Jahre alten Bahnhof.

Der Bahnhof Uffing ist heute zwar kein Empfangsgebäude im eigentliche Sinne

mehr, aber dennoch eine Visitenkarte ersten Ranges für Uffing am Staffelsee, wenn man aus dem Zug aussteigt!

Josef Landes

Literatur

Karl Schmotz, Carl Asmus, Rudolf Birzer, Christian Buck und Reinhard Schmid: Jubiläumsschrift 100 Jahre Eisenbahn Weilheim–Murnau vom 19./20. Mai 1979.

Matthias Wiegener, Norbert Moy, Werner Bommersbach: Von der Vizinalbahn zum Werdenfelstakt – 125 Jahre Bahnlinie Weilheim–Murnau / 10 Jahre Werdenfelstakt; PRO BAHN Verlag & Reisen GmbH, München, 2004

Drei Jahrhunderte Verkehr zwischen Nürnberg und Erlangen

Am 23. August lud PRO BAHN zu einer Exkursion nach Erlangen ein. Die mittelfränkische Städteachse Nürnberg, Fürth und Erlangen besticht durch eine ungewöhnliche Ballung hochkarätiger Verkehrsprojekte. Die ältesten sind über zweihundert Jahre alt, die neuesten gerade im Bau oder in der Planung, aber zu allen Zeiten hat es Irrungen und Wirrungen der Verkehrsplanung gegeben.

Ludwigsbahn und Ludwigskanal

Nürnberg war seit jeher ein Verkehrsknotenpunkt. Hier kreuzten sich unter anderen die Handelsstraßen von Wien nach Frankfurt und von Augsburg nach Bamberg. Diese beiden Achsen spannen auch das Dreieck zwischen den drei Städten auf. Erlangen hat seine Existenz der Straße zu verdanken, denn es wurde 1696 für Hugenottenflüchtlinge aus Frankreich direkt auf die Landstraße gebaut. Fürth hat seinen Namen vom Flussübergang über die Rednitz. Nachdem 1791 das Umland Nürnbergs preußisch wurde, bauten die neuen Landesherren 1804 eine schnurgerade Chaussee von Nürnberg nach Fürth nach Brandenburger Vorbild. 1835 wurde dann neben ihr die erste deutsche Eisenbahn verlegt, heute fährt hier die U-Bahn.

Schon 1830 war die Entscheidung gefallen, die Verbindung vom Main zur Donau als Kanal zu bauen. Angesichts des damaligen Standes der Eisenbahntechnik eine nachvollziehbare Entscheidung, die dann zu dem kuriosen Zustand führte, dass Kanal und Staatsbahn auf sechzig Kilometer von Nürnberg bis Bamberg fast gleichzeitig in Sichtweite zueinander gebaut wurden. In der Nürnberger Gegend war der Kanal 1843 fertig. Das pompöse Kanaldenkmal am Erlanger Burgberg diente als Kulisse für die feierliche Eröffnung der Gesamtstrecke 1846. Heute kann man das inmitten des Autolärms kaum mehr nachvollziehen.

Der Ludwigskanal ist heute kaum noch zu erkennen. Er wurde Anfang der 1970er Jahre mit dem „Frankenschnellweg“ überbaut, der in allen drei Städ-

ten durch dicht besiedelte Stadtteile führt und diese stark belastet. Kurz nach der Ausfahrt aus dem Hauptbahnhof links ist das ehemalige Nürnberger Hafenbecken als überbreiter Mittelstreifen sichtbar. Die Absicht der Stadt Nürnberg, hier für 400 Millionen Euro einen Straßentunnel zu bauen, ist zurzeit vom Bundesverwaltungsgericht gestoppt, weil die Straßenbauer definiert hatten, es handle sich um eine Gemeindestraße und deshalb könne auf eine Umweltverträglichkeitsprüfung verzichtet werden.

Ludwigs-Süd-Nord-Bahn

Der ersten Ferneisenbahn Bayerns von München nach Augsburg folgte schon am 25. August 1844 der erste Abschnitt der Ludwig-Süd-Nord-Bahn zwischen Nürnberg und Bamberg. Fürth erhielt erst 1865 seinen Staatsbahnhof an der Würzburger Strecke, der 1876 mit dem „Fürther Bogen“ auch in Richtung Norden angebunden wurde. Zuvor war Fürth nur mit der Ludwigsbahn erreichbar, die Nordbahn bog schon auf Nürnberger Gebiet parallel zum Ludwigskanal nach Norden ab. Auf die Fahrgäste hat man schon damals keine Rücksicht genommen, sie mussten mit der Ludwigsbahn nach Nürnberg fahren und dort zwei Kilometer zum Staatsbahnhof gehen.

Faszinierend ist, dass viele Anlagen von 1844 wie das Erlanger Bahnhofsgebäude, der Burgbergtunnel und die Schwabachbrücke noch heute bestehen, und auch beim viergleisigen Ausbau für die S-Bahn und die Schnellstrecke nach Erfurt erhalten bleiben. Dieser Ausbau wurde von den Fahrgästen sehnlich erwartet, umso größer ist jetzt die Enttäuschung über einige dicke Minuspunkte.



*Links: Alte und neue Röhre des Erlanger Burgbergtunnels (Bild: F. Ferstl).
Rechts: Teilnehmer der PRO BAHN-Exkursion am heute an einer Ausfallstraße
gelegenen Kanaldenkmal. (Bild: M. Wiegner)*

Der besonders dringliche Abschnitt von Nürnberg nach Fürth wurde schon 2010 in Betrieb genommen. Ausgerechnet hier handelt es sich aber gar nicht um eine echte viergleisige Strecke, sondern um eine zweigleisige Strecke für den Fernverkehr in der Mitte, ein einzelnes Gleis für den Nahverkehr Richtung Würzburg

auf der einen und ein S-Bahn-Gleis auf der anderen Seite. Bei acht Minuten Fahrzeit ohne Kreuzungsmöglichkeit ist auf jedem dieser Gleise selbst im Endausbau nur ein Zwanzig-Minuten-Takt möglich, und selbst das mit der Gefahr, dass sich Verspätungen aufschaukeln. PRO BAHN hat diese Planung schon 2001 kritisiert (<http://www.pro-bahn.de/mittel-oberfranken/pdf/nuefue.pdf>).

Für noch mehr Verdruss sorgt der Fürther Bogen. Hier liegen die weitgehend fertig gestellten Anlagen einschließlich der Siebenbogenbrücke am Fürther Bahnhof und der Regnitzbrücke bei Stadeln schon seit fünf Jahren ungenutzt da. Am Umsteigebahnhof zur U-Bahn in Unterfarnbach müssen die Fahrgäste über das Brückengeländer auf einen Holzbahnsteig klettern. Im Fürther Hauptbahnhof kann am S-Bahnsteig nur eines der beiden Gleise genutzt werden, weshalb die S-Bahnen nicht einmal den versprochenen 20-Minuten-Takt schaffen, sondern nur zwei Züge pro Stunde im Wackeltakt.

Der Grund hierfür ist ein Streit zwischen der Stadt Fürth und der DB über die Trassenführung im folgenden Abschnitt. Die DB hat die Planfeststellung für den so genannten „Verschwenk“ über freies Ackerland in der Hand, Fürth hat dagegen geklagt, weil die Trasse auf veralteten Annahmen für ein Gewerbegebiet basiere, das in dieser Form nicht kommt. Auch dieser Streit liegt beim Bundesverwaltungsgericht. PRO BAHN fordert schon von Anfang an, den Fürther Bogen vorläufig mit Bauweichen anzuschließen (http://www.pro-bahn.de/mittel-oberfranken/presse_show_mof.php?id=634). Anfang 2015 hat die BEG endlich Planungsmittel dafür zugesagt, um wenigstens bis 2019 den Betrieb aufnehmen zu können.

Wenn der Verschwenk nicht kommt, wird auch das riesige Überwerfungsbauwerk, das bei Eltersdorf bereits im Bau ist, eine Investitionsruine bleiben. Auch beim Güterzugtunnel, der von hier unter dem Frankenschnellweg bis zum Nürnberger Rangierbahnhof führen soll, um den Knoten Fürth zu umgehen, ist angesichts der Kostenprognose von 350 Millionen Euro die Realisierung ungewiss.

Im weiteren Verlauf durch Erlangen sind die Verhältnisse erfreulicher. Immer mehr Anlagen werden fertig, der neue S-Bahnhof Paul-Gossen-Straße geht im Dezember in Betrieb.

Stadt-Umland-Bahn Erlangen

Licht und Schatten gibt es auch bei der Stadt-Umland-Bahn, also der Verlängerung der Nürnberger Straßenbahn nach Erlangen und Herzogenaurach. Das Projekt wurde in der Vergangenheit immer wieder torpediert, Mitte der 1990er Jahre verweigerte die Staatsregierung trotz eines guten Nutzen-Kosten-Faktors die Förderung, dann gab es eine starke Opposition in Erlangen um den abgewählten Oberbürgermeister Balleis und schließlich stimmten am 19. April 2015 die Bürger von Erlangen-Höchstadt gegen eine Beteiligung des Landkreises.

Nun werden die drei Städte Nürnberg, Erlangen und Herzogenaurach mit dem Segen des Landkreises den Zweckverband für die Planung auf ihrem Gebiet gründen. Aus dem angedachten „T-Netz“ wurde dadurch leider das „umgekehrte L“, bei dem der Ostast von Erlangen nach Uttenreuth entfällt. Das Damoklesschwert über dem Projekt bleibt auch die Frage, ob und wie das Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz über 2019 hinaus fortgeführt wird. Dabei wird auch eine Änderung der Förderrichtlinien angestrebt, damit Abschnitte gefördert werden können, die nicht auf eigenem Gleiskörper laufen.

Im Nürnberger Stadtgebiet entsteht bereits eine Neubaustrecke von Thon bis Am Wegfeld, die erklärtermaßen als Beginn der Stadt-Umland-Bahn gedacht ist. Wegen der komplizierten Bauarbeiten auf der dicht befahrenen Straße wird die Eröffnung erst Ende 2016 sein.

Fritz Ferstl

Mit dem SEV in die Berge

Wenn man Abokunde bei der Deutschen Bahn ist, so erhält man ab und zu auch Post von der DB. Da ich eine Monatskarte im Abo für die Strecke Weilheim–Garmisch-Partenkirchen habe, schickte mir die DB am 1. Juli ein Schreiben mit Hinweisen auf die Sperrung dieser Strecke wegen Baumaßnahmen und die damit einhergehenden Schienenersatzverkehre (SEV) Uffing–Garmisch vom 1. August bis zum 14. September. Ein Exemplar der Bau-Informationsbroschüre zu den umfangreichen Bauarbeiten war beigefügt. Wusste ich zwar alles schon, ist aber trotzdem nett, die Kunden auf diese Einschränkungen hinzuweisen.

Eine gute Woche später erhielt ich erneut Post von der DB: Man dankt mir als treuer Abokunde, und regt an, die Bahn doch auch einmal in der Freizeit zu nutzen, beispielsweise für eine Bergwanderung. Beigefügt waren ein Gutschein für ein Bayern-Ticket und die aktuelle Ausgabe der Zeitschrift „Bergsteiger-Magazin“. Da viele der dort vorgeschlagenen Touren außerhalb der Reichweite des Bayern-Tickets liegen, dürfte der Grund für dieses Geschenk höchstwahrscheinlich ein Artikel über eine Familienwanderung zur Reintalangerhütte sein – mit Bahnreise bis Garmisch.

Grundsätzlich eine lobenswerte Marketing-Aktion: Die Gültigkeit des Gutscheins jedoch auf einen Zeitraum zu begrenzen, in dem das beworbene Werdenfels-Gebiet mit Schienenersatzverkehren überzogen ist, grenzt schon fast an Ironie. Dies gilt insbesondere, da die Busse von Garmisch nach Uffing um 18.35 Uhr mitunter so hoffnungslos überfüllt waren, dass sich die Busfahrer weigerten abzufahren, wenn nicht zuvor einige Fahrgäste den Bus wieder verlassen würden.

Renate Forkel

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 13,20 Euro auf das Konto 37 20 730, Sparda Bank München, BLZ 700 905 00 (IBAN DE83 7009 0500 0003 7207 30, BIC GENODEF1S04). Internetversion für Mitglieder und Abonnenten der Papierversion kostenlos, allgemein frei verfügbar nach einem Monat.

Alle Rechte vorbehalten. Beiträge, die mit vollem Namen gekennzeichnet sind, geben nicht unbedingt die Meinung der Redaktion bzw. des Verbandes wieder.

Schluss mit langen Wegen am Münchner Hauptbahnhof! PRO BAHN fordert eine zusätzliche Bahnsteigverbindung

<http://www.pro-bahn.de/muenchen/petition>

Termine anderer Veranstalter

PRO BAHN-Termine und allgemeine Hinweise siehe nächste Seite.

- So. 06.09., So. 13.09., So. 20.09. und So. 27.09.; Bad Endorf (9:55, 11:55, 15:20 und 17:20 Uhr) / Obing (8:55, 10:55, 14:20 und 16:20 Uhr); **Touristikverkehr auf der Lokalbahn Endorf-Obing mit VT 26**; Info: <https://www.leo-online.org/>, Tel.: 0174/2898 903
- Mo. 07.09. 18:30 Uhr; Bad Reichenhall, „Avalon-Hotel“ Bahnhofsplatz 14; **Monatstreffen** Verkehrsforum Berchtesgadener Land (offenes Treffen für alle, die sich informieren oder Probleme und Erfahrungen einbringen wollen); Info: M. Behringer, H. Hofmann, 08651/762390, info@verkehrsforum-bgl.de und <http://www.verkehrsforum-bgl.de/aktuell.html>
- Bis 13.09. jeweils Fr.-So. 10–17 Uhr; Freilassing, Lokwelt; **Fotoausstellung** „Fotografische Liebeserklärungen an die Eisenbahn“, im Lokwelt-Eintritt enthalten; Info: <http://www.lokwelt.freilassing.de/>
- Fr. 18.09. bis So. 20.09.: Augsburg; **Sonderfahrt mit VT98 nach Heidelberg und Göppingen**; Info: Initiative Fuchstalbahn, <http://neu2015.fuchstalbahn.com/aktuelle-termine/> und Tel.: 08243/993929.
- Sa. 03.10. und Sa. 10.10.: Schongau/Landsberg, Bahnhof; **Pendelfahrten mit VT98 auf der Fuchstalbahn**; Info: Siehe Termin am 18.09.
- Mo. 05.10. 18:30 Uhr; Bad Reichenhall, „Avalon-Hotel“ Bahnhofsplatz 14; **Monatstreffen** des Verkehrsforums Berchtesgadener Land; Info: Siehe Termin am 07.09.
-

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“, Rumpfstr. 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. 02.09. 19 Uhr; Geschäftsstelle; **Aktiventreffen**

Fr. 04.09. 19 Uhr; Geschäftsstelle; **Stadt- und Kreisgruppe München**

Sa. 05.09., 12.09., 19.09. und 26.09., 12 Uhr; Wasserburg, „Schranne“, **Stammtisch** der PRO BAHN Ortsgruppe Wasserburg; Info: Rainer Kurzmeier (rainer@blumen-kurzmeier.de), Bernd Meerstein (bernd@meerstein.de)

Do. 10.09. 19 Uhr; Rosenheim; „Mail-Keller“, Schmetterstr. 20; **Stammtisch der Stadt- und Kreisgruppe Rosenheim**; Info: Wolfgang Günther (080 62/4027), Günther Polz (080 63/7928)

Mi. 16.09. 19 Uhr; Geschäftsstelle; **Aktiventreffen**

Do. 24.09. 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)

Mo. 28.09. **17:30 Uhr** (Achtung, früherer Beginn); Augsburg, Zeughaus, Zeugplatz 4; **PRO BAHN-Treff Schwaben**; „muTiger – (Fahrgast-)Training für Zivilcourage“, Basisschulung zur Zivilcourage mit praktischen Übungen (Dauer 4 Stunden, kostenlos, Anmeldung erforderlich). Info: joerg.lange@pro-bahn.de; errol.yazgac@pro-bahn.de, 0160/93896180 und http://www.pro-bahn.de/bayern/index_termin.htm unter „Schwaben“.

Mi. 30.09. ab 19:30 Uhr; München; Gaststätte Zwinger-
eck; **Stammtisch**

Fr. 02.10. 19 Uhr; Geschäftsstelle; **Stadt- und Kreisgruppe München**

Mo. 05.10. 19 Uhr; Wasserburg, Gaststätte „Paulanerstuben“, Marienplatz 9; **Diskussionsveranstaltung** „Wie geht es weiter mit der Altstadtbahn?“; Info: Rainer Kurzmeier (rainer@blumen-kurzmeier.de), Bernd Meerstein (bernd@meerstein.de) und S. 2.

Mi. 07.10. 19 Uhr; Geschäftsstelle; **Aktiventreffen**

Sa. 10.10. 13:45 Uhr; Nürnberg, Kulturbrauerei Lederer, Sielstraße 12; **Mitgliederversammlung** von PRO BAHN Bayern (Rahmenprogramm: 10:15 Uhr, Werkstatt Nürnberg der DB Regio Franken, Dörflerstr. 10). Einladung wird im September an alle Mitglieder verschickt. Info: http://www.pro-bahn.de/bayern/index_termin.htm.

- Bitte früheren Beginn und Anmeldung beim PRO BAHN-Treff Schwaben im September beachten!

Termine anderer Veranstalter siehe vorherige Seite.
