

# PRO BAHN *Post*

Rundbrief von PRO BAHN Oberbayern

August 2016



Die Verhältnisse auf der Pfaffenwinkelbahn Weilheim-Schongau sind symptomatisch für viele Schienenstrecken in der Region: Verbesserungen bei der Infrastruktur scheitern an der Verkehrspolitik allgemein oder am Desinteresse von einzelnen Politikern und DB Netz. (Bild: Matthias Wiegner)

- Terminhinweis: Landes- und Regionalversammlung – *Seite 2*
- Kurznachrichten – *Seite 2*
- S-Bahn ohne Halt – *Seite 3*
- Besichtigung der BBT-Baustelle Ahrental – *Seite 6*
- Expressbus X900 Starnberg Nord / Buchenau – *Seite 9*
- Anschlusssicherung bei Bus-Linie 728 – *Seite 10*

*Für den Terminkalender*

## **Landesversammlung und Regionalversammlung**

Die Mitgliederversammlung von PRO BAHN Bayern findet dieses Jahr am Samstag, dem 29. Oktober in Augsburg statt.

Die Mitgliederversammlung von PRO BAHN Oberbayern ist am Samstag, dem 12. November – wie immer ab 11 Uhr im Münchner Hofbräuhaus. Als Gastreferent konnte dieses Mal Bernhard Weisser, Geschäftsleiter der S-Bahn München, gewonnen werden.

## **Kurznachrichten**

### **PRO BAHN-Treff Augsburg: Exkursion am 6. August**

Am Samstag, dem 6. August 2016 führt PRO BAHN Schwaben eine Exkursion zur Neubaustrecke Stuttgart–Ulm durch (Details und Teilnahmegebühr siehe <http://www.pro-bahn.de/schwaben/index.php?content=termin&id=1760>). Nach einer Einführung in Ulm geht es mit dem Baustellenbus zum Tunnelportal Dornstadt und Lehrer zum Tal. Treffpunkt ist in Augsburg 8.10 Uhr vor dem DB-Reisecenter, dann gemeinsame Anreise nach Ulm mit dem Fugger-Express um 8.22 Uhr. Treffpunkt in Ulm vor dem Hbf ist 9.50 Uhr. Das Programm in Ulm dauert bis etwa 13 Uhr, anschließend Fahrt nach Weißenhorn und dort gemeinsame Einkehr. Die Teilnehmerzahl ist beschränkt, aber einige Restplätze sind noch frei. Anmeldung bitte möglichst vor dem 1. August bei [winfried.karg@pro-bahn.de](mailto:winfried.karg@pro-bahn.de) oder ab 19 Uhr unter 08251/53887.

### **Pfaffenwinkelbahn: Kein Halt am Schongauer Krankenhaus**

Die Verlängerung der Pfaffenwinkelbahn Weilheim–Schongau mit einem neuen Haltepunkt am Schongauer Krankenhaus, für den sich der Kreistag von Weilheim–Schongau ausgesprochen hatte, wurde vom Bayerischen Staatsministerium des Innern, für Bau und Verkehr abgelehnt. Im Wahlkreis von Bundesverkehrsminister Dobrindt wird viel für den Verkehr getan: Straßentunnel für dreistellige Millionenbeträge: Klar doch! Und wenn eine Umgehungsstraße mal ein paar Millionen teurer wird als geplant: auch egal! Aber wenn es um den Bahnverkehr geht, passiert nichts. Einem Artikel im Kreisboten vom 20. Juli ist zu entnehmen, dass Bundesminister und Kreisrat Alexander Dobrindt (CSU) zwar den Nutzen sehe, aber „die Kriterien für den Bahnhof werden nicht erfüllt. Andere Lösungen, wie eine Busverbindung, müssen gefunden werden.“ Wieder eine Chance weniger, die Pfaffenwinkelbahn attraktiver zu machen.

## **Pfaffenwinkelbahn: Haltepunkt Weilheim-Süd beerdigt**

Und noch eine weitere schlechte Nachricht von der Pfaffenwinkelbahn: Was bei den gegebenen politischen Zuständen zu befürchten war, ist nun eingetreten: Die einen wollen nicht, die anderen kümmern sich nicht und den dritten ist es sowieso egal, Hauptsache der Straßenverkehr läuft. Infolge dessen wurde im Weilheimer Bauausschuss der Bau eines Haltepunktes „Weilheim Süd“ abgelehnt (<http://www.merkur.de/lokales/weilheim/weilheim/bahn-halt-weilheim-sued-pass-6592049.html>).

## **Neuer Bahnhof „Ingolstadt Audi“**

Dafür kommt der Bahnhof „Ingolstadt Audi“ an der Bahnstrecke Ingolstadt–Treuchtlingen. Der Halt soll Ende 2019 eröffnet werden. Die Kosten von 7,2 Millionen Euro für die Station teilen sich die DB Station & Service AG und der Freistaat sowie die Stadt Ingolstadt und die AUDI AG (<http://www.stmi.bayern.de/med/pressemitteilungen/pressearchiv/2016/262b/index.php>).

## **Trassenpreisbremse für den Nahverkehr – Gefahr für den Fernverkehr?**

Bundestag und Bundesrat haben ein Gesetz zur Stärkung des Wettbewerbs im Eisenbahnbereich beschlossen, dessen Hauptbestandteil ein Eisenbahnregulierungsgesetz ist. Dass die Steigerung der Trassenpreise für den Nahverkehr begrenzt wurde, könnte aber negative Wirkung auf den Fernverkehr haben (<https://www.allianz-pro-schiene.de/> unter „Themen“). PRO BAHN und andere Verbände fordern die Halbierung der Trassenpreise ([http://www.pro-bahn.de/presse/pm\\_bv\\_show.php?id=183](http://www.pro-bahn.de/presse/pm_bv_show.php?id=183)) für alle Züge. Dies ginge aber nur mit einer deutlichen Aufstockung der Bundesmittel für das Schienennetz. Hier gehört Deutschland europaweit zu den Schlusslichtern.

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

## **S-Bahn ohne Halt**

Ende Juni tauchten mehrere Presseberichte zu S-Bahnen auf, die an Haltestellen durchgefahren waren. Dabei lag kein Fehler des Lokführers vor, sondern es handelt sich um eine Variante der Reaktion der DB auf Verspätungen und Störfälle. Genannt wurde zunächst die S3 nach Maisach; seitens der DB wurde aber klar gemacht, dass man diese Maßnahme auch auf anderen Strecken durchführt.

Bei dem in der Presse angeführten Beispiel wurde in der abendlichen Hauptverkehrszeit von Lochhausen ohne Halt bis Maisach gefahren. Zum einen ist das in Lastrichtung, zum anderen haben zwei der ausgelassenen Stationen – Gröbenzell und Olching – jeweils ein deutlich höheres Fahrgastaufkommen als Maisach.

Aus Sicht der Fahrgäste ist es zunächst keine große Zumutung, bei einem 10-

Minuten-Takt auf den nächsten Zug zu warten. Man muss aber davon ausgehen, dass die folgende S-Bahn ebenso verspätet ist wie diejenige, die man verlassen muss. Außerdem wird der Folgezug deutlich voller sein.

Natürlich hat die S-Bahn Gründe für ihr Vorgehen. Zunächst will man, dass ein verspäteter Zug möglichst schnell wieder pünktlich wird. Kommt er das nächste Mal von Maisach nach Pasing, soll er sich in die Stammstrecke einfädeln, ohne andere Züge zu behindern. Und zumindest für die Fahrt ab Maisach gegen die Lastrichtung muss man keine Pönale zahlen. Allerdings liegt es auch am Zuschnitt der Infrastruktur – an dem die DB nicht ganz unschuldig ist –, dass vorzeitiges Wenden oft nicht dort möglich ist, wo es aufgrund der Fahrgastzahlen sinnvoll wäre. Diese Tatsache zeigt sich auch bei Baustellen, wenn viel zu lange Streckenabschnitte gesperrt werden müssen, weil Wendemöglichkeiten fehlen.

Die Zahl der betroffenen Zugfahrten soll in Relation zum gesamten S-Bahn-Betrieb nur im Promillebereich liegen. Aber was heißt das bei der üblichen Zählweise der DB schon? Es ist fast immer die Hauptverkehrszeit (HVZ) betroffen – ein Zeitraum, in dem wohl zehnmal mehr Fahrgäste unterwegs sind als in Schwachlastzeiten. Aber auf Kunden statt auf Züge zu schauen setzt eine Kundenorientierung voraus, die man bei der DB leider in vielen Bereichen vermisst. Entsprechend hat PRO BAHN aufgrund der Vorfälle erklärt, dass man trotz der Begründung der DB kein Verständnis für das Vorgehen hat, insbesondere wenn gut frequentierte Bahnhöfe betroffen sind und es über Einzelfälle hinaus geht.

Die Bayerische Eisenbahngesellschaft (BEG) sieht laut Süddeutscher Zeitung ([www.sueddeutsche.de/1.3053993](http://www.sueddeutsche.de/1.3053993)) im Auslassen von Haltestellen „zumindest kein größeres Problem“. Es sei Aufgabe der S-Bahn, die „hierfür richtige Entscheidung eigenverantwortlich und wohlüberlegt zum Vorteil der Mehrzahl der Fahrgäste“ zu treffen. Diese Haltung der BEG ist nicht gerade ein Ansporn dafür, dass es bei der Münchner S-Bahn besser wird. „Eigenverantwortlich“ ist ein Freibrief des eigentlich verantwortlichen Auftraggebers an die DB. Und es kann auch nicht immer nach der „Mehrzahl der Fahrgäste“ gehen. Die S-Bahn lässt ja systematisch immer die gleichen Halte aus – es trifft also immer wieder dieselben Fahrgäste. Das gilt auch für das häufig vorkommende vorzeitige Wenden von Zügen, das im Gegensatz zu den beschriebenen Beispielen auch im 20-Minuten-Takt die Fahrgäste an den Stationen stehen lässt.

Alle Fahrgäste – egal ob sie an Abschnitten zu- oder aussteigen, die der S-Bahn das Auslassen von Stationen einfach machen, oder nicht – zahlen nach dem gleichen MVV-Tarif. Es ist sogar so, dass weiter draußen, wo eher mal ein Zughalt wegen vorzeitigem Wenden oder Vorbeifahren am Bahnsteig entfällt, die Fahrgäste im Durchschnitt deutlich mehr für ihre Fahrkarten zahlen als im inneren Bereich rund um München. Sie sind damit eigentlich die treueren Kunden der S-Bahn und werden umso öfter dafür bestraft. Die Fahrgastrechte des Staatskonzerns DB sind leider so aufgebaut, dass S-Bahn-Pendler praktisch keine Chance

haben, für ausgefallene Halte oder Züge einen Ausgleich zu bekommen. Wenn aber der monetäre Druck fehlt, und gleichzeitig die BEG einen Freibrief erteilt, kann es nur immer schlechter werden. Genau das beschreibt aber die Entwicklung der letzten Monate und Jahre.

In einem Merkur-Artikel (<http://www.merkur.de/-6524078.html>) liest man auch die Aussage „Ich will an dieser Dispositionsentscheidung festhalten“ von S-Bahn-Chef Weisser. Aber heißt das nicht gleichzeitig: „Ich will an diesem Sparfahrplan festhalten“? Man kann nicht erwarten, dass ein System wie das der Münchner S-Bahn mit fünf Minuten Wendezeit an Endstationen stabil funktioniert. Um das zu ändern müsste man halt mehr Züge fahren lassen, und man hätte in der Vergangenheit etwas sorgfältiger planen müssen: zum Beispiel mehr Wendegleise, damit man auch Platz für längere Wendezeiten hat, oder den immer wieder verschobenen Umbau am Pasinger Bahnhof-Westkopf.

Letztlich hat sich die DB unter Anleitung diverser bayerischer Verkehrsminister in diese Situation hineinmanövriert. Mehr als zehn Jahre lang wird einseitig auf einen zweiten Stammstreckentunnel gesetzt. Kleinere Ausbauten zur Stabilisierung des Fahrplans gab es viel zu wenige. Angefangen mit der Lage in Pasing, über den Ostbahnhof, das Werk in Steinhausen, bis zu den Außenstrecken.

Mit viel Pomp wurde vor vielen Jahren dort, wo es möglich war (und nicht unbedingt da, wo es nötig wäre), der 10-Minuten-Takt in der Hauptverkehrszeit eingeführt. Heute ist eigentlich klar, dass man damit ein Fahrplankonstrukt geschaffen hat, das nicht dauerhaft stabil fahrbar ist. Was wir erleben, ist ein Fahrplan auf Abruf. Wenn es gut läuft, fährt man die Taktverdichter, wenn man Probleme hat, lässt man es sein, oder lässt Stationen aus. Und Probleme hat man fast täglich!

Es ist im Prinzip ein positives Ziel, Züge so schnell wie möglich wieder pünktlich zu bekommen. Aber zum einen kann das nicht die oberste Maxime sein, sondern es muss darum gehen, den Schaden der auf Kundenseite entsteht zu minimieren. Da muss man auch mal eine längere Verspätung in Kauf nehmen, wenn im Gegenzug Fahrgäste mitgenommen werden können, die sonst stehen bleiben. Und zum anderen wären die Ziele der DB akzeptabler, wenn eine Rückkehr zum Fahrplan wirklich flott gelingen würde. In Realität ziehen sich die Störungen aber über Stunden hin, obwohl man mittels vorzeitiger Wenden und Auslassen von Halten sehr viele Menschen stehen lässt. Für viele Fahrgäste verstärkt die DB durch Störfallprogramme die negative Wirkung, statt sie abzumildern!

Natürlich ist die ingenieurmäßige Sicht auf die S-Bahn als technisches System wichtig. Nur so kann das Zusammenspiel von Infrastruktur und Fahrplan erfasst und geplant werden. Für ein Unternehmen, das mit Kunden zu tun hat, ist aber die andere Sichtweise mindestens ebenso wichtig: es geht um Fahrgäste, um real existierende Menschen, um deren Nöte und Erwartungen. Würde man

diese Sichtweise anwenden, hätte man sofort erkannt, dass für sowieso schon unter Verspätung leidende Kunden ein am Bahnsteig vorbeifahrender Zug, oder der Zwang, den Zug kurz vor Erreichen des Ziels zu verlassen, eine ziemliche Provokation ist. Noch schlimmer wird es, wenn jemand eine Durchsage nicht mitbekommt oder versteht, und zwangsweise zu einer Station befördert wird, wo er nie hin wollte.

Der allergrößte Teil der Probleme der DB besteht darin, dass sie diese Sichtweise nicht beherrscht, dass sie nicht in der Lage ist, die Perspektive ihrer Kunden anzunehmen. Die dann immer wieder aufflammende teils extrem negative Berichterstattung ist die unmittelbare Folge dieser Unfähigkeit. Im ÖPNV stehen die DB und die S-Bahn München damit leider nicht alleine – auch andere Verkehrsbetriebe weisen entsprechende Mängel auf. Bezeichnend ist beispielsweise, dass man erst in diesem Jahr den Branchentreff „Deutscher Nahverkehrstag“ unter das Motto „Entdeckung des Fahrgastes“ stellte. Das ist sicher nicht nur für PRO BAHN um Jahrzehnte zu spät.

Edmund Lauterbach

## **Besichtigung der BBT-Baustelle Ahrental**

Das Bayerische Innenministerium hatte für den 06. Juni die Medien zu einer Baustellenbesichtigung am Brenner-Basis-Tunnel (BBT) und einer anschließenden Podiumsdiskussion geladen. Wolfgang Günther und Günther Polz von der Kreisgruppe Rosenheim konnten daran teilnehmen.

Nach Anreise per Zug ging es vom Innsbrucker Bahnhof mit ca. 80 Teilnehmern in zwei Bussen zur Baustelle Ahrental etwa 15 km südlich von Innsbruck. Dort wird oberirdisch der Ausbruch deponiert und daneben ein aus Kies bestehender Hügel als Baumaterial abgetragen. Das Ausbruchmaterial (Bündner Schiefer) wurde anfänglich als Zuschlagstoff für ungeeignet angesehen. Neuere Untersuchungen ergaben jedoch, dass es doch zu 95% verwertbar ist.

Der Zufahrtsstollen (zweispurige Straße) führt 1,8 km weit mit 10% Gefälle in den Berg hinein zu einer großen Kaverne, von der aus beide Tunnelröhren sowohl nach Nord als auch nach Süd vorangetrieben werden. Der Vortrieb erfolgt, bezogen auf das Gesamtprojekt, zum größeren Teil durch Sprengung, zum kleineren Teil mit Tunnelbohrmaschinen. Bis jetzt sind etwa 50 km von insgesamt 230 km Tunnellänge (einschließlich Erkundungsstollen) ausgebrochen. Der bestehende Innsbrucker Güterumgehungstunnel erhält einen parallel verlaufenden Rettungsstollen, da er zukünftig auch von Personenzügen genutzt werden soll. Die in Franzensfeste anschließende Neubaustrecke nach Waidbruck soll flacher trassiert werden als die ebenfalls noch ziemlich neue Bestandsstrecke, da diese eine zu starke Steigung aufweist. Der Tunnel soll nach derzeitigem Stand 8

Milliarden Euro kosten; bis zur Fertigstellung 2026 erhöht sich der Betrag durch Inflation auf 10 Milliarden. Die Kapazität der Altstrecke liegt bei 280 Züge/Tag, die des neuen Tunnels bei 400 Züge/Tag.



*Besichtigung der Tunnelbaustelle (Bilder: Wolfgang Günther)*

Anschließend fand eine Podiumsdiskussion mit Minister Herrmann, dem Tiroler Landeshauptmann Platter (später mit seinem Stellvertreter Geißler), dem Südtiroler Landesrat für Verkehr Mussner und BBT-Vorstand Bergmeister statt; die Moderation übernahm eine ORF-Journalistin. An der folgenden Diskussion beteiligten sich auch der DB-Konzernbevollmächtigte K.D. Josel, der Rosenheimer Landrat Berthaler und einige Bürgermeister aus dem Inntal. Die Moderatorin konfrontierte die Teilnehmer zu Beginn der Diskussion mit folgenden Statements: 1) Der LKW-Verkehr über den Brenner hat in den ersten 4 Monaten 2016 um 7.5% zugenommen. 2) In Südtirol ist die Planung der Zulaufstrecke ins Schwimmen geraten.

Laut Bergmeister könnte die gegenwärtige Gütermenge am Brenner von insgesamt 50 Millionen Tonnen jährlich komplett durch den Tunnel befördert werden. Für eine Verlagerung auf die Schiene wäre die Schaffung von Güter-Terminals entlang der auf den BBT zulaufenden Korridore nötig. Eine Arbeitsgemeinschaft der drei Staatsbahnen soll diese vorantreiben. Auch Personenbahnhöfe müssen umgebaut werden analog der Schweiz.

Landesrat Mussner stimmte zu, dass die Planung in Südtirol festhängt. Die Gemeinden müssen die Strecke in ihre Bauleitplanung übernehmen. Dazu will sich auch der Landeshauptmann vor Ort einschalten. Bis 2019 soll die Planung der Zulaufstrecke fertig sein. Bezüglich der Verlagerung der Güter ist nach Mussners Aussage bereits ein Umdenkprozess im Gang.

Landeshauptmann Platter meint, dass die Wirtschaft großes Interesse am BBT hat. Es brauche aber entsprechende Angebote. Welche Transport/Verladesysteme werden sich durchsetzen? Sektorale Fahrverbote (gegen die Bayern natürlich opponiert) könnten den derzeitigen Anstieg der Gütermengen abfangen. Insgesamt lassen sich damit aber nur etwa 10% des LKW-Verkehrs verlagern. Die Bevölkerung in Tirol erwartet jedoch Lösungen bei der Verkehrsbelastung. Die öster-

reichische Maut liegt derzeit doppelt so hoch wie in Deutschland oder Italien und soll nochmals um 25% gesteigert werden. Ein Korridor mit hoher Maut in Tirol würde sich aber auf die gesamte Strecke München–Verona auswirken, da die Verlagerer dann schon in den vorgelagerten Terminals auf die Schiene gehen. Die österreichische Unterinntalstrecke soll in naher Zukunft weiter ausgebaut werden (vorerst bis Schafstau).

Für Innenminister Herrmann ist die Beseitigung des Nadelöhrs am Brenner und auf den Zulaufstrecken wichtig. Er gibt zu, dass Deutschland – eigentlich die DB – mit der Planung der Zulaufstrecke im Rückstand ist. Ebenfalls wichtig ist ihm die Akzeptanz der Bevölkerung, die deshalb in den Planungsprozess eingebunden sei.

Der DB-Konzernbevollmächtigte Josel weist darauf hin, dass die gemeinsame Planung der Zulaufstrecke im bayerischen Inntal und weiter bis Schafstau wegen unterschiedlicher rechtlicher Vorschriften (z.B. Lärmgrenzwerte) anspruchsvoll ist. Nach Verfügbarkeit des BBT werden Züge mit 740 m Länge und 3000 Tonnen Anhängelast verkehren (derzeit 500 m und 1300 Tonnen). Daher werden anfangs weniger Züge durch den Tunnel fahren als vor der Eröffnung. Die EuroCity-Züge München–Italien werden dann eventuell auf einen Stundentakt verdichtet. Josel betont, dass die Trassenpreise bei der Nutzung der Schiene, auch beim BBT, eine gewichtige Rolle spielen. Im Übrigen wird der Güterverkehr auf den Magistralen zwar bei der Planung priorisiert, nicht aber beim Betrieb.

Laut Landrat Berthaler steht die Bevölkerung im Inntal der Ausbau-Planung positiv gegenüber. Er plädiert ebenfalls dafür, die Güter nicht erst in Rosenheim auf die Bahn zu bringen. Weiterhin ist er gegen alle österreichischen Maßnahmen, die den LKW-Verkehr erschweren, und weist darauf hin, dass auch Bayern durch österreichischen LKW-Korridor-Verkehr belastet wird. Auch einzelne Bürgermeister aus dem Inntal meldeten sich zu Wort. Der Rückstand bei der Zulaufstrecke in Bayern wird bedauert. Für das bayerische Inntal erhofft man sich eine weitgehend unterirdische Lösung, die aber aufgrund der Kosten vielleicht nicht machbar ist. Man erwartet, dass Österreich sektorale Fahrverbote durchsetzen wird.

Resumee:

- Keiner der Diskutanten geht die Frage, wie die Güter von der Straße auf die Schiene gebracht werden können, ernsthaft an.
- Der Behauptung von Landeshauptmann Platter, dass sich eine spürbare Maut in Österreich schon weit vor der Landesgrenze auf den Schienengüterverkehr auswirkt, sollte in Bezug auf die Situation in der Schweiz und im deutschen Rheintal nachgegangen werden.

Günther Polz



## **Expressbus X900 Starnberg Nord / Buchenau**

Am 1.7. ist die Stadt- und Kreisgruppe München mit dem Expressbus X900 von Starnberg Nord nach Fürstenfeldbruck gereist, begleitet vom Verkehrsdezernenten des Landratsamtes Fürstenfeldbruck, Hermann Seifert.

Der Expressbus X900 ist eine Tangentialverbindung zwischen den S-Bahn Stationen Starnberg Nord (S6), Gilching-Argelsried (S8), Fürstenfeldbruck (S4) und Buchenau (S4). Während man mit der S-Bahn mit Umsteigen in München-Pasing für die Strecke 51 Minuten benötigt, fährt der Bus in nur 33 Minuten von Starnberg Nord nach Fürstenfeldbruck, sofern ihn der starke Verkehr nicht ausbremst. Preiswerter ist die Fahrt auch, da der Umweg über München-Pasing nicht zu bezahlen ist.

Bei Ankunft in Starnberg Nord stellte die PRO BAHN-Gruppe fest, dass von der S6 kein optimaler Übergang auf den Bus besteht, die S-Bahn aus München erreicht Starnberg Nord um 18.02 Uhr und 18.22 Uhr, der Bus verlässt den Starnberger Nordbahnhof um 18.24 Uhr. Herr Seifert erläuterte aber, dass der Bus nicht für eine Umsteigerelation aus Richtung München ausgelegt ist.

Die Linie X900 verkehrt im Stundentakt und verließ pünktlich um 18.24 Uhr den Starnberger Nordbahnhof. Sie verkehrt auf direktem Wege nach Gilching-Argelsried, an diesem Freitagabend war auch kein starker Verkehr, so dass der Bus pünktlich war. Kurz vor Gilching biegt der Bus ins Gilchinger Gewerbegebiet ab, um die Haltestelle im Gewerbegebiet zu erreichen. Hier muss derzeit noch ein größerer Umweg gefahren werden, es gibt aber bereits Überlegungen, durch eine andere Haltestellenlage auf die Umwegfahrt zu verzichten. Ein zweiter Abstecher, der sich nicht vermeiden lässt, führt zum Bahnhof Gilching-Argelsried, der leider nicht direkt an der Durchgangsstraße liegt.

Ab Gilching-Argelsried führt der Weg des Busses über Alling, das über eine Haltestelle an der Hauptstraße angeschlossen ist, direkt zum Bahnhof Fürstenfeldbruck, der aus beiden Richtungen angefahren werden kann und danach weiter nach Buchenau. Am Fürstenfeld haben wir den Bus verlassen. Im Schatten des Klosters beendeten wir den Abend mit einem Gaststättenbesuch.

Herr Seifert erläuterte noch seine Pläne zur Erweiterung des Expressbusnetzes, unter anderem soll die Expressbuslinie X900, die momentan nur an Werktagen im Stundentakt verkehrt, auch an Sonn- und Feiertagen verkehren und an Wochenenden zum Starnberger See fahren. Auch mit der Auslastung des Busses ist Herr Seifert zufrieden, die Linie hat bis zu 1.000 Fahrgäste am Tag, selbst am Freitagabend bei geringerer Fahrgastnachfrage gab es auf Teilstrecken immer wieder Zu- und Aussteiger, diese Linie scheint also nicht unbekannt zu sein.

Eine weitere Expressbuslinie von Seefeld-Hechendorf nach Fürstenfeldbruck ist bereits in Planung, hierbei können einige Wohngebiete (z.B. Schöngiesing) an-

geschlossen werden, die bisher nicht gut an den ÖPNV angebunden sind. Diese Buslinie wurde inzwischen vom Energie-, Umwelt- und Planungsausschuss einstimmig dem Kreistag zur Ausschreibung empfohlen. Wenn die Kreistage der Landkreise Starnberg und Fürstenfeldbruck dies noch im Juli beschließen, dann kann ausgeschrieben werden. Start der Linie wäre dann Dezember 2017.

Insgesamt kann die Aktivität der Landkreise Fürstenfeldbruck und Starnberg bei der Einrichtung einer kreisübergreifenden Tangentialverbindung nur gelobt werden. Dass Herr Seifert positive Akzente für den ÖPNV setzt, beweist unter anderem, dass die Ruftaxen, die den eher dünn besiedelten Westen des Landkreises Fürstenfeldbruck bedienen, inzwischen offizielle MVV-Linien sind und mit MVV-Fahrausweisen benutzt werden können.

Frank Lipke

## **Anschlusssicherung bei Bus-Linie 728**

Ein positives Beispiel, wie ein engagierter Fahrgast und aufgeschlossene, kompetente Verantwortliche Verbesserungen für die Fahrgäste erreichen konnten, ist aus Petershausen zu berichten: Wegen der häufigen Verspätungen der Regionalbahn RB 59104 München–Petershausen–Nürnberg (17:29 Uhr ab München) wurde der direkte und fahrplanmäßig eigentlich optimale Anschluss an die Bus-Linie 728 Richtung Markt Indersdorf in Petershausen häufig nicht erreicht. Oft wurde der Bus nur um wenige Minuten verpasst. Für die Pendler war dies besonders frustrierend, da es sich um den letzten Anschluss handelt.

Bahnhofspate und PRO BAHN-Mitglied Josef Mittl hat sich dieser Problematik angenommen und die Verspätungen der RB 59104 drei Monate lang dokumentiert und sich anschließend an das Landratsamt Dachau gewandt. Dort setzte man sich mit dem MVV und dem Busunternehmen in Verbindung. Als kurzfristige Maßnahme wurde schließlich die Abfahrt der Buslinie 728 in Petershausen um zwei Minuten, d.h. von 17.58 Uhr auf 18 Uhr verschoben. Damit kann wohl ein Großteil der Verspätungen abgefangen werden, die Anschluss-Attraktivität für die S-Bahn- und Regionalzuggpendler bleibt dennoch erhalten. Das Busunternehmen wird außerdem das Fahrpersonal entsprechend sensibilisieren, so dass auf verspätete Züge etwas gewartet wird.

Bereits einen Tag nach Einführung der Maßnahme hat sich diese bei einer S-Bahn-Verspätung positiv ausgewirkt. Der gesamte Vorgang zeigt, dass durch genaue Hinweise von Fahrgästen und die Dialog- und Handlungsbereitschaft der Verantwortlichen Probleme auch kurzfristig und sinnvoll gelöst werden können.

Renate Forkel nach E-Mails von Josef Mittl

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](mailto:pbp-redaktion@muenchen.pro-bahn.de) erreichbar, die Abonnentenverwaltung über [pbp-abo@muenchen.pro-bahn.de](mailto: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 14,40 Euro auf unser Konto bei der Sparda Bank München, IBAN DE83 7009 0500 0003 7207 30, BIC GENODEF1S04 (Konto 37 20 730, BLZ 700 905 00). 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.

---

## Termine anderer Veranstalter

PRO BAHN-Termine und allgemeine Hinweise siehe nächste Seite.

- Di. 02.08. München, Deutsches Museum Verkehrszentrum, Theresienhöhe 14a; **Kinderführung zur Trambahn** für Kinder von 6 bis 12 Jahren. Info: <http://www.deutsches-museum.de/verkehrszentrum/information/aktuell/>
- Mi. 03.08. 18:30 Uhr; Bad Reichenhall, „Avalon-Hotel“, Restaurant „Masala“, Bahnhofsplatz 14; **Monatstreffen** Verkehrsforum Berchtesgadener Land, (offenes Treffen für alle, die sich informieren oder Probleme und Erfahrungen einbringen wollen); Info: M. Behringer (08654/50804, [mr.behringer@t-online.de](mailto:mr.behringer@t-online.de)) und <http://www.verkehrsforum-bgl.de/aktuell.html>.
- So. 07.08., So. 14.08. und So. 28.08.; Bad Endorf (9:55, 11:55, 13:35, 15:20 und 17:20 Uhr) / Obing (8:57, 10:57, 12:47, 14:22 und 16:22 Uhr); **Touristikverkehr auf der Lokalbahn Endorf-Obing mit VT 26** (am 07.08. Dorffest „1300 Jahre Obing“); Info: <https://www.leo-online.org/>, Tel.: 0151/2020 7626
- Sa. 20.08. und So. 21.08.; Bad Endorf (09:51, 12:25, 15:25, 18:05) / Obing (08:40 (nur 21.08.), 11:15, 14:15, 16:55); **Dampfzugfahrten auf der Lokalbahn Endorf-Obing**; Info: [https://www.leo-online.org/posts.php?c\\_parent=27](https://www.leo-online.org/posts.php?c_parent=27), Tel.: 0151/2020 7626
- Mi. 07.09. 18:30 Uhr; Bad Reichenhall, „Avalon-Hotel“, Restaurant „Masala“, Bahnhofsplatz 14; **Monatstreffen** des Verkehrsforums Berchtesgadener Land; Info: Siehe Termin am 03.08.
- Bis 02.10. München, Deutsches Museum Verkehrszentrum, Theresienhöhe 14a; **Sonderausstellung** „Der neue Hauptbahnhof: Eine Chance für München“; Info: <http://www.deutsches-museum.de/verkehrszentrum/ausstellungen/> unter „Sonderausstellungen“

## 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).

Änderungen und weitere Termine finden Sie unter [http://www.pro-bahn.de/bayern/index\\_termin.htm](http://www.pro-bahn.de/bayern/index_termin.htm).

Mi. 03.08. 19 Uhr; Geschäftsstelle; **Aktiventreffen**

Fr. 05.08. 19 Uhr; Geschäftsstelle; **Stadt- und Kreisgruppe München**

Sa. 06.08. 8:10 Uhr; Augsburg, Hbf, vor dem DB-Reisezentrum; **Exkursion des PRO BAHN-Treff Schwaben** zur Baustelle der NBS Stuttgart-Ulm; Beschränkte Teilnehmerzahl, Anmeldung erforderlich! Info und Anmeldung bis 01.08.: [winfried.karg@pro-bahn.de](mailto:winfried.karg@pro-bahn.de) oder ab 19 Uhr unter 08251/53887 und [http://www.pro-bahn.de/bayern/index\\_termin.htm](http://www.pro-bahn.de/bayern/index_termin.htm) unter „Schwaben“.

Sa. 06.08., 13.08., 20.08. und 27.08., 12 Uhr; Wasserburg, „Schranne“, **Stammtisch** der PRO BAHN Ortsgruppe Wasserburg (Nur bei ausreichender Beteiligung. Bitte im August vorher nachfragen); Info: Rainer Kurzmeier ([rainer@blumen-kurzmeier.de](mailto:rainer@blumen-kurzmeier.de)), Bernd Meerstein ([bernd@meerstein.de](mailto:bernd@meerstein.de))

Do. 11.08. 19 Uhr; Rosenheim; „Mail-Keller“, Schmettererstr. 20; **Stammtisch der Stadt- und Kreisgruppe Rosenheim**; Info: Wolfgang Günther (080 62/4027), Günther Polz (080 63/7928)

Mi. 17.08. 19 Uhr; Geschäftsstelle; **Aktiventreffen**

Mi. 31.08. ab 19:30 Uhr; München; Gaststätte „Zwinger-eck“; **Stammtisch**

Fr. 02.09. 19 Uhr; Geschäftsstelle; **Stadt- und Kreisgruppe München**

Mi. 07.09. 19 Uhr; Geschäftsstelle; **Aktiventreffen**

- Bitte erkundigen Sie sich – zumindest wenn Sie von auswärts kommen – sicherheitshalber vorher, wenn Sie während der Urlaubszeit im August den Stammtisch der Ortsgruppe Wasserburg besuchen möchten.
- Das Treffen der Kreisgruppe Weilheim-Schongau entfällt im August.
- PRO BAHN Treff-Schwaben: Exkursion am 6. August anstelle des üblichen Treffens am Monatsende.

Termine anderer Veranstalter siehe vorherige Seite.

---

**Damit Ihre Interessen als Fahrgast vertreten werden:**

**Jetzt Mitglied werden bei PRO BAHN!**

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