

PRO BAHN *Post*

Rundbrief von PRO BAHN Oberbayern

September 2016



PRO BAHN fordert schon seit Jahren für den Münchner Hauptbahnhof eine zweite Querungsmöglichkeit am westlichen Ende der Bahnhofshalle. Nun ist man diesem Ziel einen Schritt näher gekommen – die bayerische Staatsregierung übernimmt die Planungskosten für einen Fußgängersteg. (Bild: E. Lauterbach)

- Kurznachrichten – *Seite 2*
- Führerscheinenzug als Strafe? – *Seite 3*
- Weilheim: Chance auf Komfortsteigerung verpasst – *Seite 4*
- Hauptbahnhof-Querung: DB kann Planung ausschreiben – *Seite 7*
- PRO BAHN kritisiert Ausbaugesetze zum BVWP – *Seite 7*
- Abschied vom Autoreisezug – *Seite 8*
- Unterwegs mit der INVG – *Seite 10*

Kurznachrichten

Weilheimer Stadtrat will doch den Haltepunkt Weilheim-Süd

Eine große Überraschung gab es bei der Sitzung des Weilheimer Stadtrats am 28. Juli: Nachdem der Bauausschuss den Bau eines neuen Haltepunktes „Weilheim-Süd“ an der Pfaffenwinkelbahn einstimmig abgelehnt hatte, erschien die Ablehnung durch den Stadtrat unvermeidlich (siehe Meldung in der PRO BAHN Post vom August). Überraschenderweise entschied sich der Stadtrat anders. Während anfangs noch die Tendenz bestand, sich dem Votum des Bauausschusses anzuschließen, schlug die Stimmung im Laufe der Diskussion immer mehr pro Bahnhalt um. Mit zwei Gegenstimmen wurde schließlich der Beschluss gefasst, das Projekt weiterzuführen und an der inzwischen favorisierten Variante (im Zwickel zwischen dem Gleis Richtung Garmisch und dem Gleis Richtung Schongau) festzuhalten (<http://www.kreisbote.de/lokales/weilheim-schongau/erneuter-anlauf-bahnhalt-weilheim-au-6649251.html>).

Schöner Warten im Münchner Hauptbahnhof

In der Schalterhalle des Münchner Hauptbahnhofs befanden sich noch vor einiger Zeit Schalter der S-Bahn München, die im Januar durch ein Kundenzentrum im Zwischengeschoss ersetzt wurden. Die DB hat nun den freigewordenen Raum für den Einbau einer Nische mit „innovativen Wartewelten“ mit Kinderspielecke und einem Imbissstand genutzt – Details erfährt man aus einer Pressemitteilung der DB vom 16. August (<http://www.deutschebahn.com/presse/muenchen/de/aktuell/presseinformationen/>). PRO BAHN begrüßt diese Neuerung, die für Fahrgäste, die die DB-Lounge nicht nutzen dürfen, auf jeden Fall ein Fortschritt ist.

Besserer Nahverkehr mit weiß-blauen Zügen

In einer Pressemitteilung fordert PRO BAHN den Freistaat Bayern auf, die Fahrzeuge für zukünftige Ausschreibungen selbst zu beschaffen, statt die Verkehrsunternehmen damit zu betrauen (http://www.pro-bahn.de/bayern/presse_show_bayern.php?id=862). Für den Freistaat als Besteller hätte ein Fahrzeugpool unter anderem finanzielle Vorteile und vor allem gäbe es weniger Probleme, wenn Ausschreibungen – wie derzeit bei der S-Bahn in Nürnberg – in einem langen Rechtsstreit enden und dadurch die Fahrzeugbestellung verzögert wird. Letztendlich hätten die Fahrgäste also erhebliche Vorteile.

ALEX bleibt ALEX (zumindest vorläufig)

Die Verbindungen von München nach Hof/Furth i.W. sowie nach Lindau/Oberstdorf will die Bayerische Eisenbahngesellschaft (BEG) als Übergangsvertrag wieder an die Länderbahn vergeben (<http://beg.bahnland-bayern.de/de/presse/pressemitteilungen>, Meldung vom 1.8.2016). Auf dem Nordabschnitt soll es ab 2017 einen verbesserten Fahrplan mit mehr Zugver-

bindungen geben; im Süden bleibt es beim jetzigen Leistungsumfang. Ein Teil des Wagenparks wird durch modernere Fahrzeuge ersetzt. Bemerkenswert ist, dass die Züge mit WLAN-Routern für einen kostenfreien Internetzugang ausgestattet werden sollen. Während es im Nordabschnitt (Zugteil Furth i.W.) beim bekannten Bistro („Alex-Treff“) bleibt, ist nach Hof und Oberstdorf/Lindau nur noch „mobiles Catering am Platz“ vorgesehen. Es soll aber weiterhin Fahrscheine ohne Aufpreis im Zug geben.

Gotteszell–Viechtach: Der Probetrieb kommt, die Wanderbahn geht

Ab 12. September beginnt der zweijährige Probetrieb auf der Bahnstrecke Gotteszell–Viechtach, den die Bayerische Eisenbahngesellschaft (BEG) an die Länderbahn vergeben hat (<http://beg.bahnland-bayern.de/de/presse/pressemitteilungen>, Meldung vom 29.6.). Damit enden die regelmäßigen Touristikfahrten, die der Verein „Wanderbahn im Regental“ seit der Stilllegung vor 25 Jahren an den Wochenenden angeboten hat (<http://www.wanderbahn.de/>). Ohne den Einsatz des Vereins würde diese Bahn heute wohl nicht mehr existieren. Die historischen Züge der Wanderbahn haben aber beim dichten Taktverkehr mit 18 Zugpaaren täglich keinen Platz mehr im Fahrplan. Letzter Betriebstag der Wanderbahn ist der 11. September. Vor Ort ist man allerdings bemüht, den historischen VT 07 der RAG, mit dem die Fahrten der Wanderbahn zuletzt durchgeführt wurden, in Absprache mit der bestellenden BEG zumindest ab und zu im Regelverkehr einzusetzen.

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

Führerscheinentzug als Strafe oder unschuldig Bahnfahren?

Mit dem Gesetzesvorschlag, Straftätern künftig statt mit Geldstrafen mit dem Entzug der Fahrerlaubnis zu drohen, hat Bundesjustizminister Maas sein Thema für das Sommerloch gefunden. Die Argumentation, Geldstrafen würden oft aus der Portokasse beglichen und ein Leben ohne Autofahren sei aber dagegen eine wirksame Strafe, mag zunächst schlüssig klingen. Sie offenbart aber in erschreckender Weise die Sicht der Politik und von Teilen der Gesellschaft auf die Wertigkeit unserer Verkehrsmittel. Denn die Strafe „Führerscheinentzug“ heißt vollständig buchstabiert: Neben zu Fuß gehen und Radfahren wird der Straftäter auch auf öffentliche Verkehrsmittel angewiesen sein. Bahn und Bus also als Strafvoll-Zug?

Es kommen also interessante Zeiten auf uns zu: Neue Gesichter im Zug werden morgens dann mit dem Satz begrüßt „Na, was Du denn ausgefressen?“, andere werden ungefragt betuern, dass sie ohne Strafbefehl und unschuldig im Zug sitzen.

Weitere Fragen werden aufkommen: Wie muss der öffentliche Verkehr ausgestaltet sein, dass er auch wirklich zur Abschreckung taugt? Harte Sitze, rigide Fahrscheinkontrollen mit Leibbesichtigung, falsche Durchsagen, absichtlich verpasste Anschlüsse oder plötzliche Streckensperrungen? Eigens für Straftäter eingerichtete komfortlose Abteile ohne Sitze könnten wiederum eine unzulässige Diskriminierung darstellen. Und was tun, wenn sich herausstellt, dass der ÖV gar nicht so schlecht ist, wie ihn sich Herr Maas vorstellt und die Abschreckung nicht eintritt?

Verschwörungstheoretiker werden auftreten, die nachweisen, dass die aktuellen Qualitätsmängel der DB ein Konzept bilden und nur als Vorlaufbetrieb für den Maas'schen Gesetzentwurf dienen, sie werden die Beschaffung des ungeliebten Neigezugs VT 612 oder die Ausfälle von Klimaanlage schlüssig der Abschreckungsstrategie zuordnen können.

Wir Fahrgäste sollten aber nicht wieder meckern, sondern die positiven Seiten sehen: Durch unser tägliches Bußwerk entstehen uns gegebenenfalls auch juristische Vorteile: Pendler des Fuggerexpress können vor Gericht mildernde Umstände geltend machen und mit Strafminderung rechnen. Wer sich hartnäckig auf die Zwischentakte der S-Bahn verlässt, kann bestimmt auf Unzurechnungsfähigkeit plädieren. Im nächsten Sommer werden wir uns dann mit der Frage beschäftigen, wie denn straffällige Bahnfahrer bestraft werden können. Ich werfe gleich mal einen Vorschlag in die Runde: Statt ICE muss der Delinquent eine Fernbusreise nicht unter fünf Stunden Dauer unternehmen – oder geht's noch schlimmer?

Norbert Moy

Neuer Bahnsteig des Weilheimer Bahnhofs in Betrieb

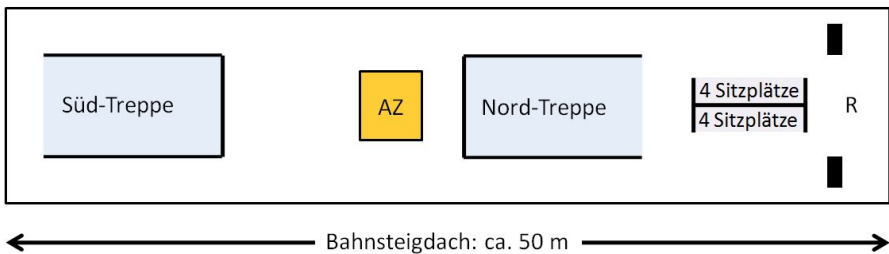
Chance auf Komfortsteigerung verpasst

11,5 Millionen Euro sind eine Menge Geld. Soviel investieren Deutsche Bahn und öffentliche Hand in den Umbau des Weilheimer Bahnhofs zu einer barrierefreien Station. Als Hauptnutzen für die Fahrgäste wird der ebenerdige Einstieg in die Züge von Deutscher Bahn AG (DB) und Bayerischer Regionalbahn (BRB) sowie der Einbau von Aufzügen zum Hausbahnsteig, zu den Gleisen 2/3 sowie 4/5 versprochen. Durch die Erhöhung der Bahnsteige wird es künftig auch möglich sein, dass ICE-Züge in Weilheim halten. Der erste Spatenstich fand am 3. Mai 2016 statt, fertigwerden soll das Ganze im Herbst 2017.

Die erste Bauphase betraf den 280 m langen Bahnsteig für die Gleise 2 und 3. Am 9. August ist er laut einer Presseinformation der DB in Betrieb gegangen; gemerkt haben es wohl nur wenig Fahrgäste, denn noch sind nicht alle Baumaßnahmen abgeschlossen, und er wird nur von wenigen Zügen angefahren.

Der Bau von barrierefreien Bahnhöfen im Werdenfelsnetz hatte circa 2009 begonnen. Somit war der Umbau des Bahnhofs in Weilheim sicher überfällig und aufgrund der hohen Zahl von Ein- und Aussteigern grundsätzlich notwendig. Ein-, Aus- und Umsteigen in Weilheim war nämlich bisher sehr unbequem und zeitraubend – in dieser Hinsicht muss der Umbau uneingeschränkt begrüßt werden. Aber hätte man durch eine etwas praxisorientiertere Planung den Nutzen nicht erheblich steigern können? Die Antwort lautet leider „Ja“, obwohl das Konzept mit zwei Treppenzugängen zu den Mittelbahnsteigen sicherlich besser ist als die ärgerliche Sparlösung in Garmisch-Partenkirchen (Umbau im Jahre 2009), wo die eigentlich dringend erforderliche und ursprünglich vorhandene zweite Treppe zurückgebaut wurde.

Zum ersten fällt das neue Bahnsteigdach auf. Über Geschmack lässt sich bekanntlich streiten, aber es würde sich sicher eine breite Mehrheit finden, der das alte Dach besser gefallen hatte. Schwerwiegender ist, dass das neue Dach erheblich höher ist als das alte und die Neigung des Daches von der Bahnsteigmitte zur Bahnsteigkante ansteigend ist. Dadurch bietet es Schutz vor Regen nur bei absoluter Windstille, eine Situation, die bei Niederschlägen eher selten vorkommt. Die Sitzgruppe unter dem Dach mit zweimal vier Plätzen hat zwar einen Windschutz (zwischen den Sitzreihen sowie seitlich), aber kein zusätzliches Dach und auch keinen Schutz für Wind und Niederschlag „von vorne“. Dass es auch bessere Lösungen gibt, kann man im Bahnhof Murnau sehen.



Schematische Darstellung des neuen Bahnsteigs (Graphik: Matthias Wiegner)

Leider wurde die Überdachung auch nicht verlängert. Dieses stellt eine Verschlechterung gegenüber der bisherigen Situation dar, denn unter dem Dach sind viele Flächen im Gegensatz zu früher nicht oder nur eingeschränkt für wartende Fahrgäste nutzbar (siehe Skizze, nicht maßstabsgetreu). Unter dem südlichen Ende des Daches kommen zwei Meter Platz vor der neuen Treppe, der zum Warten absolut ungeeignet ist. Nach der Treppe gibt es eine etwa neun Meter lange als Wartezone geeignete Fläche, danach den Aufzug („AZ“), dann nochmals etwa drei Meter Wartezone, dann den zweiten Treppenaufgang, einen sehr kurzen Bereich von ebenfalls nur drei Metern vor der oben erwähnten Sitzgruppe und abschließend nochmals 3-4 Meter, die als Raucherecke („R“) ausgewiesen wer-

den. Als wenig durchdacht erscheint die Anordnung der Sitzgruppe direkt vor dem Treppenaufgang: durch die Schaffung dieses Engpasses, in dem auch noch ein Abfallbehälter aufgestellt wurde, wird der Zu- und Abgang zum Bahnsteig erheblich behindert. Erschwerend kommt hinzu, dass – wie die Erfahrung von zahllosen anderen Bahnhöfen und auch Beobachtungen an den ersten Betriebstagen zeigen – dort besonders gerne Radler mit ihren Rädern und Fahrgastgruppen (beispielsweise Schulklassen oder Wandervereine) warten.

Außerhalb des Daches gibt es noch zwei Sitzgruppen nördlich und eine südlich mit jeweils vier Plätzen. Sie haben keinerlei Witterungsschutz. Insgesamt wurden drei Informationsvitrinen aufgestellt, davon eine unter dem Dach zwischen der Südterrasse und dem Aufzug.

Verschlechtert hat sich auch die Anordnung der Zugzielanzeigen am Bahnsteig. Die bisherige Anzeige etwa 10 m nördlich des Daches wurde in eine Entfernung von etwa 50 m verlegt. Möglicherweise werden jedoch noch Anzeigen in der Nähe des nördlichen Treppenaufgangs installiert (schwarze Rechtecke in der Skizze) – bei Redaktionsschluss waren aber lediglich Träger zu erkennen. Bleibt zu hoffen, dass sie wirklich dem Anschluss von Anzeigen dienen werden und dass die Anordnung es erlaubt, die Anzeige auch vom Treppenaufgang aus und von allen relevanten Standorten am Bahnsteig lesen zu können.

Wirklich überrascht (und zwar positiv), dass am Südende des Bahnsteigs eine Rampe gebaut wurde, so dass zum Beispiel Rollstuhlfahrer auch bei nicht funktionierendem Fahrstuhl grundsätzlich den Bahnsteig verlassen könnten. Ob die Einrichtung in diesem Sinne auch genutzt wird, bleibt abzuwarten.

Insgesamt ist das Fazit also zwiespältig: Der „Pflicht“, barrierefreien Zugang zu gewährleisten, wird die DB wohl nachkommen, aber die „Kür“ ist misslungen. Es zeigt sich mal wieder, dass bei den Planungen offensichtlich eher auf Design als auf Fahrgastnutzen geachtet wird. Es ist auch nicht nachvollziehbar, dass es bei solch hohen Investitionen nicht möglich gewesen sein sollte, ein Mehr an Komfort zu realisieren, indem das Bahnsteigdach verlängert worden wäre. Wahrscheinlich gibt es aber eine Richtlinie, die besagt, dass bei n Fahrgästen ein Bahnsteigdach maximal m Meter lang sein darf. Leider sind die Beobachtungen aus Weilheim – auch wenn sich die Probleme in den Details unterscheiden – bei vielen Bahnsteigumbauten zu beobachten: vielfach hätte wahrscheinlich ohne höhere Baukosten mit etwas besserer Planung ein höherer Komfort für die Fahrgäste erreicht werden können.

Ergänzung: Der Schutz ihrer Fahrgäste vor Regen scheint bei der DB sowieso keinen hohen Stellenwert zu haben. Man schaue sich beispielweise einmal den Miniunterstand in Oberammergau an.

Matthias Wiegner

Teilerfolg für PRO BAHN-Petition

Deutsche Bahn kann Vorplanung für Hauptbahnhof-Querung ausschreiben

Vor über einem Jahr haben wir unsere Petition für besseres Umsteigen im Münchner Hauptbahnhof gestartet und eine zusätzlich Querungsmöglichkeit gefordert (siehe auch PRO BAHN Post vom August 2015). Die neuesten Entwicklungen sind sehr positiv: Wie es aussieht, stimmen nicht nur der Bayerische Landtag und der Verkehrsminister unserem Anliegen grundsätzlich zu – man hat sich überdies nun mit der DB so geeinigt, dass diese mit konkreten Planungen beginnen kann. Der Freistaat Bayern ist bereit, für die erste Phase der Vorplanungen 90 Prozent der Kosten zu übernehmen. Weiteres erfährt man in einem Online-Artikel des Münchner Merkur (<http://www.merkur.de/lokales/muenchen/zentrum/bahn-plant-bruecke-ueber-gleise-hauptbahnhof-6674334.html>).

Auch wenn vieles noch unklar ist, z.B. die endgültige Finanzierung und der Zeitplan, ist dies jedoch gegenüber der Situation im Frühjahr 2015 ein großer Fortschritt. Wir hoffen, dass die Bewegung, die nun – dank der Petition und dank allen Unterzeichnern – in die Sache gekommen ist, unvermindert anhält. PRO BAHN wird weiterhin am Thema bleiben und die weiteren Schritte von Politik und DB begleiten.

Mitteilung von PRO BAHN Oberbayern an die Unterzeichner der Petition

PRO BAHN kritisiert Ausbaugesetze zum Bundesverkehrswegeplan

Anfang August wurde der Zwischenstand des Bundesverkehrswegeplans (BVWP) durch Minister Dobrindt vorgestellt. In einer Pressemitteilung hat PRO BAHN Oberbayern seine Enttäuschung zum Ausdruck gebracht (<http://www.pro-bahn.de/oberbayern/presse/20160804.html>; in der Pressemitteilung sind auch Hinweise auf weiterführende Dokumente im Internet enthalten).

Oberbayern ist Wachstumsregion Nummer 1, aber in das Schienennetz wird weiterhin nicht genug investiert. Beispielsweise wird der notwendige Ausbau München–Garmisch trotz aller warmen Worte weiterhin ignoriert, während in die parallele Bundesstraße und Autobahn viel Geld gepumpt wird. Gleiches gilt auch für die Strecke München–Geltendorf–Lindau oder München–Freising–Landshut–Regensburg.

Die Bundesregierung kaschiert nicht einmal mehr notdürftig, dass sie kein Interesse am Schienennetz hat. Während es in der Begründung noch heißt, dass bei

Fernverkehrszügen auf der Strecke oder durchschnittlichen Reiseweiten über 50 Kilometern die Aufnahme in den BVWP erfolgt, wird dies dann bei den konkreten Projekten einfach ignoriert. Hier müssen die Bundesregierung und Minister Dobrindt nachbessern und auch die Bahnstrecken im Großraum München in den BVWP aufnehmen. Dies betrifft die oben genannten Strecken sowie die Strecke München–Mühldorf zum Chemiedreieck, die unbedingt priorisiert werden muss, damit der Ausbau auch in realistische Nähe rückt.

Auch der PRO BAHN-Bundesverband hält die Entwürfe für die Ausbaugesetze zum BVWP für nicht ausreichend und äußert sich in einer Pressemitteilung enttäuscht über die straßenlastige Ausrichtung (http://www.pro-bahn.de/presse/pm_bv_show.php?id=185). Der PRO-BAHN-Vorsitzende Detlef Neuß hätte auch für die Schienenprojekte im BVWP einen genauer definierten Zeitplan erwartet.

Kritik wird auch von der Allianz pro Schiene sowie anderen Institutionen und Personen geäußert und eine weitere Verlagerung von der Schiene zur Straße befürchtet. So sieht der Vorsitzende des Verkehrsausschusses, Martin Burkert, in einer Bundesfernstraßengesellschaft eine Institution, die einseitig Finanzmittel für den Ausbau des Straßennetzes einsammelt, während es bei der Schiene nur projektbezogen Geld gibt.

Begrüßenswert ist zwar, dass die Ausgaben für den Ausbau des Schienennetzes gemessen am Anteil des Schienenpersonenverkehrs am Modal Split im Verhältnis zum motorisierten Individualverkehr deutlich höher ausfallen. Aus Sicht vieler Kritiker wird jedoch ein zu großer Anteil des Geldes für die Schiene in wenige Großprojekte wie Stuttgart 21 investiert, was die Effizienz des Schienenausbaus und -erhalts weiter mindert. Gleichzeitig weist der VDV darauf hin, dass die Ausbaugesetze für die Bundesverkehrswege, wie schon der Entwurf für den Bundesverkehrswegeplan, eine konsequente Schwerpunktsetzung zugunsten der Schiene vermissen lassen.

Obwohl sich Minister Dobrindt für die Öffentlichkeitsbeteiligung lobt, erscheint es doch unplausibel, dass angesichts der kurzen Zeit und der insgesamt 40.000 eingegangenen Stellungnahmen alle relevanten Argumente Berücksichtigung gefunden haben.

Renate Forkel nach Pressemitteilungen von PRO BAHN

Abschied vom Autoreisezug

Für was soll die hier gezeigte Lok werben? Für den Umstieg aufs Auto? Für einen Besuch des Nürburgrings? Anhand der Artikelüberschrift ist es leicht zu erraten, beim Anschauen des Bildes aber kaum zu erkennen: für den Autoreisezug.



Für was wirbt diese Lok? (Bild: Rudi Barth)

Die Zielgruppe für Autoreisezüge waren Geschäfts- und Urlaubsreisende. Wen sollte der Rennwagen ansprechen? Diese Zielgruppe oder eine neue, nämlich Rennfahrer? Ich habe noch nie ein Rennauto gesehen, dessen Höchstgeschwindigkeit auf 80 km/h begrenzt war.

Die Lok geistert seit etwa 2010 über das Schienennetz. Damals wurde das Konzept Autoreisezug 80 Jahre alt, das Wagenmaterial 40 Jahre. Im Juli 2016, pünktlich zum verkündeten „Aus“ für den Autoreisezug, kam sie mehrmals nach München. Mit ihrer düsteren Farbgebung erinnert die Frontpartie der Lok schon etwas an das Interieur der seit 40 Jahren eingesetzten Liege- und Schlafwagen, was aber bestimmt keine Absicht der Designer des Werbemotivs war.

Bei aller Gehässigkeit, ich persönlich bin mit den ebenfalls vor dem „Aus“ stehenden Nachtzügen beruflich und privat gern gefahren. Das Thema Nachtzüge ist kompliziert; es zu hinterfragen wäre ein eigener Beitrag.

Bleiben wir beim Autoreisezug. Als die Kinder klein waren, haben wir ihn für Urlaubsreisen genutzt. Auch heute werden Autoreisezüge in der Urlaubszeit gut gebucht. Das Marktsegment „Geschäftsreisen“ ist aber mit Billigfliegern und Mietwagenportalen weitgehend weggebrochen. In den letzten Jahren wurde deshalb das Angebot immer weiter ausgedünnt, der Fahrzeugtransport verstärkt auf den LKW verlagert (siehe auch PRO BAHN Post vom Juli 2014). Also zurück zu den Anfängen. Auch vor 80 Jahren wurden Autos als Gepäck getrennt von den Fahrgästen transportiert. Diese Trennung der Transportmittel bringt Probleme mit

sich, wie wir sie vom Reisegepäck kennen: Weit vor der Abfahrt aufgeben oder am Zielort schmerzlich darauf warten?

Zuletzt, für alle, die üblicherweise die „Autoseiten“ in der Süddeutschen Zeitung überblättern: Ein sehr lesenswerter Artikel zum Abschied vom Autozug ist unter <http://www.sueddeutsche.de/auto/autoverladung-vor-dem-aus-endstation-fuer-den-autozug-1.2028951> zu finden.

Rudi Barth

Unterwegs mit der INVG

Vor etwa zwei Jahren hat sich die Ingolstädter Verkehrsgesellschaft (INVG) auf die umliegenden Landkreise ausgebreitet. Mit INVG-Fahrscheinen kann man somit in der Region 10 (umfasst die Landkreise Eichstätt, Neuburg-Schrobenhausen, Pfaffenhofen a.d. Ilm und die kreisfreie Stadt Ingolstadt) auch auf der Schiene fahren.

Meine Familie erwirbt beispielsweise eine INVG-Partnertageskarte ab Schrobenhausen bis in die Innenstadt von Ingolstadt, wenn sie Züge der BRB bis Ingolstadt Hbf nutzt und in der Innenstadt dann Busse der INVG. Mit 26,10 Euro (ab 1. September kostet sie aber 27,70 Euro) ist diese günstiger als ein Bayernticket, vor allem für mehr als zwei Personen. Die INVG erkennt im Bus das Bayernticket an, nicht jedoch die regulären Tickets der Bahngesellschaften.

Besucht meine Frau ihre Tochter in Ingolstadt am Nordbahnhof, dann löst sie in aller Regel eine Rückfahrkarte unter Berücksichtigung ihrer Bahncard 25. Das macht 9,30 Euro, ein Bayernticket würde sich hier nicht lohnen und der INVG-Tarif auch nicht. Klappt es mit dem Bahn-Anschluß in Ingolstadt Hbf nach Ingolstadt Nord nicht, muss sie für den Bus eine Karte nach dem INVG-Tarif lösen. Für solche Fälle hat sie immer eine INVG-Streifenkarte mit sechs Streifen zu 11 Euro (ab 1. September 11,20 Euro) dabei. Schön wäre somit, wenn die INVG reguläre DB-Tickets (außer dem City-Ticket) anerkennen würde.

Kürzlich waren wir gemeinsam in Ingolstadt unterwegs. Hier war die beste Lösung für die Fahrten in der Stadt eine Partner-Tageskarte der INVG für den Innenstadtbereich zu 7,50 Euro (kostet ab 1. September 7,90 Euro).

Eine Kontrolle der INVG habe ich bis jetzt erst einmal erlebt. Dabei wußte ich im Moment nicht, wo ich unsere Fahrkarte verwahrt hatte. Der Kontrolleur war geduldig und außer dass wir eine Haltestelle später aussteigen mussten, um in Ruhe den Fahrschein zu suchen, ist nichts passiert.

Hans-Georg Seefried

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 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.

So. 04.09., So. 11.09., So. 18.09. und So. 25.09.; 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

Mi. 07.09. 18:30 Uhr; Bad Reichenhall, „Avalon-Hotel“, Restaurant „Masala“, Bahnhofplatz 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) und <http://www.verkehrsforum-bgl.de/aktuell.html>.

Sa. 17.09. 11 Uhr; Fürstfeldbruck, Geschwister-Scholl-Platz (nahe Bahnhof Buchenau); **Aktionstag** zum S4-Ausbau; Veranstalter „Bürgerinitiative S4-Ausbau jetzt!“; Info: <https://www.s4-ausbau.de/>

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“

Mi. 05.10. 18:30 Uhr; Bad Reichenhall, „Avalon-Hotel“, Restaurant „Masala“, Bahnhofplatz 14; **Monatstreffen** des Verkehrsforums Berchtesgadener Land; Info: Siehe Termin am 07.09.

**Bitte unterstützen Sie die Arbeit
von PRO BAHN durch Ihre Mitgliedschaft**

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

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.

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

Sa. 03.09. und Sa. 10.09., 12 Uhr; Wasserburg, „CD Lounge“ (ehem. Meyerbräu), Schmidzeile 7; (falls dieses Lokal urlaubsbedingt schließen sollte: Café Central, Herrengasse); **Stammtisch** der PRO BAHN Ortsgruppe Wasserburg
Info: Rainer Kurzmeier (rainer@blumen-kurzmeier.de), Bernd Meerstein (bernd@meerstein.de)

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

Do. 08.09. 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. 17.09. und Sa. 24.09., 12 Uhr; Wasserburg, „Schranne“, Marienplatz 2 (falls die „Schranne“ immer noch wegen Renovierung geschlossen sein sollte: Treffpunkt siehe Termin am 03.09.); **Stammtisch** der PRO BAHN Ortsgruppe Wasserburg
Info: Rainer Kurzmeier (rainer@blumen-kurzmeier.de), Bernd Meerstein (bernd@meerstein.de)

Mi. 21.09. 19 Uhr; Geschäftsstelle; **Aktiventreffen**

Mo. 26.09. **19:30 Uhr**; Augsburg, Zeughaus, Zeugplatz 4; **PRO BAHN-Treff Schwaben**; 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. 28.09. ab 19:30 Uhr; München; Gaststätte „Zwinger-eck“; **Stammtisch**

Do. 29.09. 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)

Mi. 05.10. 19 Uhr; Geschäftsstelle; **Aktiventreffen**

Fr. 07.10. 19 Uhr; Geschäftsstelle; **Stadt- und Kreisgruppe München**

- **Achtung, bei den ersten beiden Stammtischterminen der Ortsgruppe Wasserburg geänderter Treffpunkt wegen Renovierung der „Schranne“. Bitte erkundigen Sie sich – zumindest wenn Sie von auswärts kommen – sicherheitshalber vorher, wenn Sie den Stammtisch der Ortsgruppe Wasserburg besuchen möchten.**

Termine anderer Veranstalter siehe vorherige Seite.