

# PRO BAHN *Post*

---

 Rundbrief von PRO BAHN Oberbayern
 

---

Dezember 2017



Einer der samstäglichen ICEs auf der Fahrt nach Garmisch: Ab dem Fahrplanwechsel am 10. Dezember hält der ICE auch in Weilheim – ein Ereignis das allerdings angesichts der schnelleren Verbindungen nach Berlin ab dem 10. Dezember nur lokale Beachtung erfahren dürfte. Während jedoch für die Neubaustrecke Nürnberg–Erfurt Milliarden investiert wurden, geht der Nahverkehr in der Fläche praktisch leer aus. (Bild: M. Wiegner)

- 
- PRO BAHN-Post-Abo 2018 – Seite 2
  - Kurznachrichten – Seite 2
  - Verkehrswende in Zürich – mehr Autos in München – Seite 4
  - PRO BAHN-Regionalversammlung 2017 – Seite 5
  - Wettbewerb im unterfinanzierten Markt – Seite 7
  - Verkehrsgeschichte München–Mühdorf–Simbach – Seite 9
  - Haltepunkt Weilheim Süd auf gutem Weg – Seite 10

## **PRO BAHN-Post-Abo 2018**

Wie immer möchten wir zum Jahresende die PRO BAHN-Mitglieder, die im nächsten Jahr die Papierversion der PRO BAHN-Post beziehen möchten, und die Nichtmitglieder (auch diejenigen, die als Abonnenten auf die Zusendung der Papierversion verzichten) wieder an die Verlängerung ihres Abos erinnern. Der Preis für das Jahresabo bleibt unverändert, das Abo für das Jahr 2018 kostet also 14,40 Euro.

Falls Sie also 2018 weiterhin die Papierversion erhalten wollen oder kein PRO BAHN-Mitglied sind, so überweisen Sie bitte – soweit noch nicht geschehen – 14,40 Euro auf das Konto 37 20 730 bei der Sparda-Bank München (BLZ 700 905 00) (IBAN DE83 70090500 0003720730, BIC GENODEF1S04). Bitte geben Sie Ihre Adresse an, wenn Sie kein Mitglied sind. Bitte beachten Sie, dass das Januarheft noch an alle bisherigen Leser verschickt wird, um vergessliche Abonnenten ein letztes Mal zu erinnern.

PRO BAHN-Mitglieder, die nur die elektronische Version lesen, brauchen gar nichts tun – ihr Abo wird im kommenden Jahr automatisch fortgesetzt.

## **Kurznachrichten**

### **MVV-Tarifreform verschoben**

Seit Jahren arbeitet der Münchner Verkehrsverbund an einer „Tarifstrukturreform“. Ursprünglich als „großer Wurf“ angekündigt, stritt man zuletzt über Detailfragen. Der Versuch von PRO BAHN Oberbayern, eine Beteiligung an der Reformdiskussion zu erreichen, wurde schon vor einiger Zeit abgelehnt. Am 24. November hat die MVV GmbH in einer Pressemitteilung nun – offensichtlich etwas verschämt hinter den beabsichtigten Änderungen versteckt – mitgeteilt, dass die Tarifreform verschoben wird (<http://www.mvv-muenchen.de/de/aktuelles/presse/pressemitteilungen/index.html>). Begründung: „Die MVV-Gesellschafter haben die Entscheidungsprozesse aber noch nicht abgeschlossen ...“. Neuer Zieltermin ist jetzt erst einmal Dezember 2018.

### **PRO BAHN Bayern bei Staatsminister Joachim Herrmann**

Für ihr Engagement für die Bahnstrecke Viechtach–Gotteszell hat PRO BAHN Bayern am 30.9.2017 verschiedenen Personen den Bayerischen Fahrgastpreis verliehen. Da einer der Preisträger, Staatsminister Herrmann, damals nicht anwesend sein konnte, wurde ihm der Preis am 21. November nachträglich verliehen ([https://www.pro-bahn.de/bayern/presse\\_show\\_bayern.php?id=905](https://www.pro-bahn.de/bayern/presse_show_bayern.php?id=905)). PRO BAHN sieht in der Entscheidung für den Probetrieb politischen Mut, verbindet mit dem Fahrgastpreis aber auch die Erwartung auf weitere Reaktivierungen.

## **München verschläft beim Klimaschutz die Zukunft**

Zur Weltklimakonferenz der Vereinten Nationen in Bonn in der ersten Novemberhälfte hat PRO BAHN Oberbayern in einer Pressemitteilung die Münchner Verkehrspolitik kritisiert (<https://www.pro-bahn.de/oberbayern/presse/>). PRO BAHN sieht in München alles andere als ein Vorbild für Klimaschutz und Verkehrswende, denn hier wächst der Autoverkehr weiter auf Kosten des Öffentlichen Verkehrs (ÖV) und die innerstädtische Luftqualität ist eine der schlechtesten in ganz Deutschland. Viele ÖV-Projekte wurden und werden verschleppt und behindert; die Liste der Versäumnisse und Fehler wird immer länger. Dass es anders geht, zeigt der Artikel auf S. 4 am Beispiel der Stadt Zürich.

## **ICE-Halt Weilheim**

Ab dem Fahrplanwechsel halten die samstäglichen ICEs auf der Bahnlinie München–Garmisch auch in Weilheim. Die PRO BAHN-Kreisgruppe Weilheim-Schongau nimmt dies am 16. Dezember zum Anlass für eine gemeinsame Fahrt mit dem ersten in Weilheim haltenden ICE Richtung Garmisch (Abfahrt 12.59 Uhr) bis Murnau. Fahrscheine bitte selbst besorgen. Wer Lust hat, kann sich noch etwas in Murnau aufhalten und z.B. den Weihnachtsmarkt besuchen.

## **Altstadtbahn Wasserburg**

Auf einer privaten Webseite gibt es Fotos und Videos zur Altstadtbahn Wasserburg (<http://altstadtbahn-wasserburg.de/>). Weitere Informationen gibt es natürlich auch bei PRO BAHN (<https://www.pro-bahn.de/wasserburg/>). Momentan läuft eine extrem zähe, kräfte- und geldzehrende gerichtliche Auseinandersetzung zwischen dem Bieterkonsortium Wasserburger Altstadtbahn, dem auch PRO BAHN Oberbayern angehört, und dem Freistaat Bayern, der eine Klage gegen seinen Stilllegungsbescheid verhindern möchte. Beachten Sie bitte deshalb auch den Spendenhinweis auf der Webseite von PRO BAHN Wasserburg.

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

*Weiterbildung für engagierte Fahrgäste*

### **Teil 4 am 13.12.2017: Eisenbahntechnik**

Im Dezember findet der vierte und letzte Teil des Kursangebots von PRO BAHN Oberbayern ([https://www.pro-bahn.de/bayern/pdf/seminar\\_2017\\_flyer.pdf](https://www.pro-bahn.de/bayern/pdf/seminar_2017_flyer.pdf)) statt. Der Kursteil „Technik für den Fahrgast“ gibt eine Einführung in die Leit- und Sicherheitstechnik der Eisenbahn. Er findet am 13. Dezember ab 17:30 Uhr in unserer Geschäftsstelle statt. Kurzfristige Anmeldungen sind noch unter e-Mail [oberbayern@pro-bahn.de](mailto:oberbayern@pro-bahn.de) oder Tel. 089/530031 möglich.

## Verkehrswende in Zürich – mehr Autos in München

Anfang November konnte man in einer Pressemitteilung lesen, dass die Stadt Zürich den selbst gesetzten Zielen einer Reduzierung des motorisierten Individualverkehrs (MIV) sehr nahe ist. Zitat: „Der Anteil des ÖV, Fuss- und Veloverkehrs als Hauptverkehrsmittel am Stadtzürcher Gesamtverkehr ist zwischen 2010 und 2015 um gesamthaft 5 Prozentpunkte auf total 75 Prozent gestiegen. Vor allem der ÖV und der Veloverkehr haben zugelegt. ... Der Anteil des motorisierten Individualverkehrs als Hauptverkehrsmittel nahm zwischen 2010 und 2015 um fünf Prozentpunkte ab und liegt nun bei 25 Prozent – dem tiefsten Anteil aller Städte im Städtevergleich. Auch europaweit erreicht Zürich mit 25 Prozent MIV-Anteil einen Tiefstwert und belegt damit einen absoluten Spitzenplatz“ (<https://kuerzer.de/pmzueri>).

Auch anderen Schweizer Städten ist etwas gelungen, von dem deutsche Städte träumen: das Verkehrswachstum wurde durch Öffentlichen Verkehr und Radverkehr aufgefangen (<https://kuerzer.de/swissinfo>). Nicht nur, dass wir in Deutschland weit weg von solch einer Entwicklung sind, die Tendenz läuft dank stümperhafter Verkehrspolitik von Bund, Ländern und Kommunen genau in die falsche Richtung: Der Autoverkehr wächst.

Beispiel München: Die Abendzeitung vermeldet „Immer mehr Autos im Stadtgebiet“ (<https://kuerzer.de/az1027>), der Bayerische Rundfunk nimmt sich den Nöten der Autofahrer an: „Bremst München die Autofahrer bewusst aus?“ (<https://kuerzer.de/br1017>) und auch in den Stadtvierteln gibt es Zustimmung dazu, etwas zu opfern, um „Mehr Platz für Autofahrer“ (also eigentlich für Autos) zu schaffen (<http://www.sz.de/1.3710750>).

Dagegen kommt man in der bayerischen Hauptstadt mit dem Trambahnausbau nicht weiter und der U-Bahn-Bau ist bekanntlich nicht ganz billig und dauert auch eine Weile. Der einzige Bereich, in dem man sofort etwas tun kann – mehr Buslinien, mehr und längere Busse – hilft bei Stau nicht sonderlich weiter (selbst der Sinn von Busspuren wird in München angezweifelt) und führt zu Platzproblemen an Knotenpunkt-Haltestellen. Bezüglich Fahrradfreundlichkeit kann die selbsternannte „Radlhauptstadt“ viel besser schöne Konzepte aufstellen statt wirklich etwas zu tun.

Überhaupt kein Rezept hat München gegen Gehsteigparker in Wohngebieten. Es gibt Gegenden, da ist man als Fußgänger – insbesondere mit Gepäck oder Kinderwagen – gezwungen auf der Fahrbahn zu laufen, weil der Gehweg von immer größer werdenden PKWs blockiert ist. Jede Art von Unrechtsbewusstsein prallt am vermeintlichen Recht ab, sein Auto in Reichweite zu parken, also letztlich am Recht des Stärkeren – eine Philosophie wie im Mittelalter, bei der die Rücksichtslosigkeit zunimmt und die Stadt München zuschaut. Dass nebenbei dann auch Haltestelle und Tramtrassen zugeparkt werden, ist ein dem ÖV-Nutzer bekannter Nebeneffekt.

Warum geht es nicht nur in München, sondern in fast allen deutschen Städten, in die falsche Richtung? Es entsteht der Eindruck der, dass man sehenden Auges in ein immer größeres Dilemma hineinrennt. Finden „Lobby-Manöver“, wie sie die Autoindustrie erfolgreich in Brüssel veranstaltet, um ihre miesen Abgaswerte behalten zu können (<http://www.sz.de/1.3730788>), auf allen Ebenen statt? In Rathäusern, Ämtern und Ministerien? Liegen die Ursachen des Versagens mehr in der Unfähigkeit der Verantwortlichen in Stadt und Land begründet oder in deren mangelndem Willen? Oder sind die Deutschen einfach anders gestrickt als die Schweizer und die Verkehrswende bleibt hier ein unerreichbares Ziel?

Für Leute und Verbände, die etwas ändern wollen, sind die Verhältnisse extrem mühsam. Die Politik ist inzwischen sehr geübt darin, Forderungen zwar zuzustimmen und sie mit Worten zu unterstützen, aber wenn es um konkrete Aktionen geht, passiert so gut wie nichts. Diese demotivierende politische Strategie hat dazu geführt, dass ehrenamtliches Engagement sehr kräftezehrend geworden ist. Man braucht einem langem Atem und möglichst viele Verbündete. PRO BAHN Oberbayern ist Mitglied im Aktionsbündnis für saubere Luft in München, beim dem die Verkehrswende das Ziel aller Bemühungen ist. Der Ausbau des Öffentlichen Personenverkehrs (ÖPNV) ist dabei einer der wichtigsten Bausteine.

Zürich werden wir nicht mehr einholen – die Schweizer kann man ob ihrer Haltung zu Verkehrsfragen und ihrer Verkehrspolitik nur beglückwünschen und beneiden. Daran, dass sich auch das Autoland Deutschland und die BMW-Stadt München in Richtung Verkehrswende bewegt, arbeiten wir. Und je mehr Unterstützung wir bekommen, umso besser sind unsere Chancen.

Edmund Lauterbach

## **PRO BAHN-Regionalversammlung 2017**

Am 11. November fand die Mitgliederversammlung von PRO BAHN Oberbayern statt. Auf dem Programm stand diesmal ein Gastvortrag von Dr. Bernd Rosenbusch, dem Geschäftsführer der Bayerischen Oberlandbahn GmbH (BOB), der in seinem Vortrag „Kann es in einem unterfinanzierten Eisenbahnmarkt mit den heutigen Strukturen überhaupt echten Wettbewerb geben?“ ein brisantes Thema ansprach (siehe Artikel von Norbert Moy in diesem Heft), das auch viele externe Besucher anzog.

In seinem Bericht des Vorstands an die Versammlung erwähnte der Regionalvorsitzende Norbert Moy, dass vor 25 Jahren die Gründung des PRO BAHN Regionalverbands Oberbayern erfolgte (7. November 1992). Er bedankt sich bei Renate Forkel für das Schatzmeisteramt über die komplette Zeit sowie die Übernahme der Redaktion der PRO BAHN-Post. Ferner lobt er Wilhelm Mack für seine Arbeit im Bereich der Südostbayernbahn (SOB) und ABS 38 nach Mühlendorf, Frank

Lipke für die Teilnahme im MVV-Beirat, Günther Polz stellvertretend für die Aktiven im „Rosenheimer Bereich“ und Matthias Wiegner für's Protokollschreiben. Andreas Frank dankt im Namen des Regionalverbands Norbert Moy für seine kontinuierliche und vielfältige Arbeit.

Norbert Moy erwähnt, dass im Rahmen der Verleihung des bundesweiten Bundesverbraucherschutzpreises an PRO BAHN explizit das Engagement von Karl Bürger für den Bahnhalt Walpertskirchen gelobt wurde. Er stellt den Stand des juristischen Kampfes um die Altstadtbahn nach Wasserburg vor. Der nächste Verhandlungstermin vor dem Verwaltungsgerichtshof steht noch nicht fest.

Beispielhaft zählt er Schwerpunkte der Aktivitäten des RV Oberbayern auf: einen Vortrag zur Wasserburger Strecke beim Reaktivierungstreffen in Eggmühl (18. März), Unterstützung der „S4-jetzt“-Initiative, Politikberatung zum Haltepunkt Weilheim Süd, Grußwort bei einer Zugsegnung des BRB-Lint VT237, Organisation von verkehrspolitischen Exkursionen, Abendseminare für engagierte Fahrgäste, Teilnahme am „Aktionsbündnis für saubere Luft in München“, Beiträge zur Erstellung von Strukturgutachten und anderer Regionalpläne (Regionen 17 und 18), sowie die Begutachtung des umgebauten Weilheimer Bahnhofs aus Fahrgastsicht.

Zum Abschluss betont er die Bedeutung des Aktiventreffens und den großen Umfang des „Tagesgeschäfts“ (Automatenschulung, Treffen mit Verkehrsunternehmen, Fachbeiräte Energie in Tölz und Weilheim, ÖPNV-Kommission in Garmisch-Partenkirchen, MVV-Beirat, sowie die Pressearbeit). Nicht zu vergessen seien die Dienste von Mitgliedern des RV Oberbayern für den PRO BAHN Bundesverband, beispielsweise Andreas Frank für den Fahrgastdialog, Edmund Lauterbach für soziale Medien und Matthias Wiegner für die Mitgliederverwaltung und die Webseiten. Andreas Frank stellt noch kurz den „Ideenzug“ der Deutschen Bahn vor, der im Rahmen einer Exkursion des Fahrgastbeirats der Südostbayernbahn besucht wurde.

Renate Forkel berichtet über das Mitteilungsblatt des RV Oberbayern „PRO BAHN Post“ und das kostenlose Online-Abo für Mitglieder. Sie präsentiert eine Übersicht über die Finanzsituation der letzten Jahre. Im aktuellen Jahr gab es überdurchschnittlich hohe Ausgaben für die Kosten der ersten Instanz der Klage gegen den Stilllegungsbeschluss der Altstadtstrecke. Sie bedankt sich bei allen Spendern für ihre finanzielle Unterstützung.

Wichtigster Tagesordnungspunkt war die Diskussion und Beschlussfassung einer Satzungsänderung zur Umbenennung des Regionalverbands Oberbayern in Bezirksverband Oberbayern. Damit soll einer bereits vollzogenen Satzungsänderung des Landesverbands Rechnung getragen werden. Eine weitere Änderung betrifft das Stimmrecht der Fördermitglieder, die gemäß der bisherigen Satzung in der Regionalversammlung kein Stimmrecht haben. Künftig sollen Fördermit-

glieder in der Bezirksversammlung jeweils mit einer Stimme vertreten sein. Die Mitgliederversammlung beschließt diese Satzungsänderung mit den vorgelegten Änderungen einstimmig bei einer Enthaltung.

Zum Abschluss stellt Herr Gall einen Antrag zur Errichtung eines Kreuzungsbahnhofs Menterschwaige und bittet um entsprechende Forderungen gegenüber Politik und Verwaltung. Der Antrag wird nach kurzer Diskussion einstimmig angenommen.

Matthias Wiegner

## **Wettbewerb im unterfinanzierten Markt – eine kritische Analyse von Dr. Rosenbusch**

Schon der Titel „Kann es in einem unterfinanzierten Eisenbahnmarkt mit den heutigen Strukturen überhaupt echten Wettbewerb geben?“ ließ erwarten, dass Dr. Bernd Rosenbusch, Geschäftsführer der Bayerischen Oberlandbahn GmbH (BOB), auf der Jahresversammlung von PRO BAHN Oberbayern die Zuhörer mit einer brisanten Analyse aber auch provokanten Thesen zum aktuellen Zustand des SPNV konfrontieren wird. Gerade auch PRO BAHN hat ja immer die Erfolge von Regionalisierung und Wettbewerb im Schienennahverkehr positiv bewertet, als da wären eine massive Ausweitung des Fahrplanangebots, moderne Fahrzeuge und günstige Ticketangebote.

Aus Sicht eines Verkehrsunternehmens stellt sich die aktuelle Situation aber weniger rosig dar: Außer dem DB-Konzern, der noch dank vorhandener „alter“ – also freihändig vergebener Verkehrsverträge (S-Bahn München) noch dicke Gewinne aus dem SPNV erwirtschaften kann, arbeiten die meisten Verkehrsunternehmen an der Grenze der Wirtschaftlichkeit, viele schreiben sogar seit Jahren Verluste, die nur über andere Geschäftsbereiche innerhalb der meist großen Konzerne ausgeglichen werden.

Warum das so ist, erklärte Rosenbusch am Beispiel Meridian: Die vom Besteller geforderte Pünktlichkeitsgarantie von 96 Prozent wurde bislang kaum erreicht, die Ursachen aber lagen nur zum geringen Teil im Einfluss des Unternehmens: Baustellenfahrpläne, Störungen bei der Infrastruktur, kurzfristig anberaumte Grenzkontrollen kosten Fahrgeldeinnahmen, aber auch Pönale, die das Verkehrsunternehmen aber nicht nach dem Verursacherprinzip an DB Netz weiterreichen kann. Die BOB hat daher eine Klage gegen die Geschäftsbedingungen der DB Netz AG eingereicht, das Ergebnis wird sicher von allen NE-Bahnen mit Spannung erwartet.

Fahrzeuge und Werkstätten sind ein weiteres Thema, das die Unternehmen belastet. Während die Verkehrsverträge meist für maximal 12 Jahre vergeben wer-

den, ist das Zugmaterial auf eine Lebensdauer auf 30 Jahre ausgelegt, entsprechend lang ist auch die Abschreibungsfrist für neue Fahrzeuge. Um das Restwertisiko für den Fall, dass der Folgevertrag verloren wird, zu minimieren, kaufen viele Unternehmen daher nicht die Fahrzeuge, sondern mieten sie über entsprechende Leasingunternehmen an. Ein noch langfristigeres Invest stellen die Werkstattseinrichtungen dar: Für die Meridianzüge wurde innerhalb des betrieblichen Netzes keine geeignete Fläche gefunden, nach einer Interimslösung in Regensburg werden die Züge nun in Augsburg gewartet – die Zuführung der Züge ist natürlich mit zeitlichem und finanziellem Aufwand verbunden.

Angesichts der knappen Finanzmittel für die Schiene in Deutschland forderte Rosenbusch eine neue Setzung der Prioritäten. 2,5 Milliarden Fahrgäste sind pro Jahr in Nahverkehrszügen unterwegs, dagegen nur 120 Millionen in den weißen Zügen des Fernverkehrs. Auch DB Netz vereinnahmt seine Trassenentgelte zu zwei Dritteln aus dem SPNV. Doch der Bund investiert fast nur in die großen Magistralen.

Ein Beispiel macht das krasse Missverhältnis deutlich: Für die Neubaustrecke Nürnberg–Erfurt–Berlin hat der Bund 10 Milliarden Euro ausgegeben, erwartet werden gut 9400 Reisende pro Tag. Setzt man diesen Invest in Bezug zu der Zahl der Reisenden pro Tag, ergibt sich ein Wert von über einer Million Euro pro Reisenden/Tag. Die Elektrifizierung der BOB wird mit 120 Millionen angesetzt, pro Reisenden/Tag wäre das aber nur ein vergleichsweise kleines Invest von 38.000 Euro – das aber der Bund trotzdem nicht tätigen will.

Entsprechend kritisch sieht Rosenbusch daher das finanzielle Engagement für die Reaktivierung von Zweigstrecken und denkt dabei darüber nach, ob in Schwachlastzeiten Züge durch Busse ersetzt werden könnten. Seine provokante These: „Warum reaktivieren wir Strecken, wo man für das gleiche Geld einen 15-Minutentakt mit dem Bus fahren könnte?“ Seine Rechnung: Ein Bus fährt zu Kosten von drei Euro pro Kilometer, während die Erstellung eines Zugkilometers bis zu 12 Euro kostet. Dabei hinterfragt er aber nicht die Struktur der Trassenentgelte, die er als Unternehmen als Kosten verbuchen muss, letztlich aber doch nur Preise sind, deren Struktur höchst umstritten ist. Auch Frage der Kostenwahrheit beim Straßen-Bus-Verkehr spielt eine Rolle: Warum zahlt der Bus nicht auch eine Maut wie der Zug?

Ein wenig erinnert diese Frage an längst abgeschlossene Diskussionen der 80-er Jahre, als PRO BAHN noch für die Sinnhaftigkeit durchgehender Taktfahrpläne streiten musste. Doch damit sollte man das Thema nicht abtun, Rosenbuschs bewusst eingesetzte Provokation kann ein Weckruf sein: Warum ist es der Politik und den Akteuren im SPNV in 30 Jahren nicht gelungen, die Ideen aus den letzten Jahrzehnten für eine Flächenbahn umzusetzen, sei es bei den Fahrzeugen, der Infrastruktur oder schlicht bei der Struktur einer verursachergerechten Kostenzuteilung?



Die lebhafteste Diskussion nach dem Vortrag zeigte, wie sehr das Thema den Verband bewegt. Letztlich ist aber auch die gesellschaftliche Frage, die PRO BAHN treiben muss: Wieviel Bahn wollen wir uns leisten und was ist es uns wirklich wert?

Norbert Moy

### **„Leserbrief“ der Redaktion**

Ich weiß nicht, ob Dr. Rosenbusch, seine Aussage, dass eine schlecht besetzte Regionalbahn durch fünf Busse im 10-Minuten-Takt ersetzt werden sollte, nur als Provokation genutzt hat oder ob er es wirklich glaubt. Egal, ich halte diese Äußerung auf jeden Fall für hochgefährlich – irgendwann kommt das bei der Politik an und es heißt „das ist ja auch die Meinung der Betreiber“, wenn abendliche Zugleistungen, z.B. nach Schongau oder Schliersee abbestellt werden. Dass die Rechnung von Dr. Rosenbusch eine Milchmädchenrechnung ist, ist offenkundig, schließlich will er ja das durch Streichung dieser abendlichen Zugleistungen gesparte Geld für Zugverkehr im Ballungsraum verwendet sehen. Damit ist klar, dass die Landkreise die fünf Busse nicht bestellen werden sondern zähneknirschend maximal einen pro Stunde, schließlich bekommen sie ja auch nicht das durch die entfallende Zugleistung gesparte Geld. Und wenn dann die Fahrgäste wegbleiben, dann werden eben einzelne Busse gestrichen, was insgesamt zu weniger Fahrgästen führt – in der Konsequenz auch in den verbliebenen Zügen. Dann haben wir wieder die Situation der 1980er Jahre zurück. Und spätestens dann, wenn die schlecht besetzten Zugleistungen gestrichen werden, dann dürfen nicht mehr „nur“ die Fahrgäste sondern auch die Betreiber die Dummen sein.

Renate Forkel

## **München–Mühdorf–Simbach: Bewegte Verkehrsgeschichte mit umwälzender Zukunft**

Karl Bürger, PRO BAHN-Mitglied aus Walpertskirchen, ist nicht nur engagierter Bahnhofspate, der seinen „Heimatbahnhof“ Walpertskirchen von einer stilllegungsbedrohten Schmutzdecke zu einem Schmuckstück mit Blumenschmuck und Museum aufgewertet hat (<http://www.probahn-walpertskirchen.de/>), sondern auch Buchautor. Sein zweites Buch „München–Mühdorf–Simbach: Glanz, Niedergang und Renaissance einer königlich bayerischen Eisenbahn“ behandelt nicht nur diese Strecke, sondern auch alle ihre Zweigstrecken, unter anderem die längst stillgelegte Dampfstraßenbahn Neuötting–Altötting.

Wie schon Karl Bürgers erstes Buch „Von königlich bayerischen Zeiten zur S-Bahn und Flughafenbahn“ (2013) ist auch sein neues Buch nicht nur für den Eisenbahnfreund interessant, sondern für alle, die Interesse an Zeitgeschichte

ganz allgemein und Verkehrspolitik im besonderen haben. Zwar steht die Eisenbahngeschichte im Vordergrund, aber das Werk wirft auch immer wieder Seitenblicke auf die Lebensumstände der Menschen, die Gegebenheiten der jeweiligen Zeitabschnitte und auch auf andere Verkehrsträger.



Das Buch (ISBN 978-3-00-056474-1) umfasst 272 Seiten und kostet 39,90 Euro. Bemerkenswert ist, dass von den 532 Abbildungen des Buches (davon 347 in Farbe) 368 bisher unveröffentlicht waren. Es kann bei Karl Bürger ([karl-buerger@t-online.de](mailto:karl-buerger@t-online.de), Tel. 08122/3597) direkt bestellt oder über den Buchhandel bezogen werden.

Renate Forkel

## Haltepunkt Weilheim Süd auf gutem Weg

Nach fast zweijähriger Diskussion um eine weitere Haltestelle an der Pfaffenwinkelbahn im Stadtgebiet von Weilheim zeichnet sich nun eine Lösung und ein Konsens unter allen Beteiligten ab. Der Bauausschuss des Stadtrats befürwortet nun eine Lösung, bei der die Stadt für 1,1 Millionen Euro eine Unterführung unter der Garmischer Strecke als Reisendenzugang finanziert, während die Bahnsteiganlage im Rahmen der Stationsoffensive Bayern vom Freistaat und DB Station & Service bezahlt wird. 50 bis 70 Prozent der Baukosten für die Unterführung werden durch Zuschüsse abgedeckt.

Durch die Lage des Bahnsteigs im Zwickel zwischen Garmischer und Schongauer Strecke ist der Zugang zum Gewerbegebiet Trifthof sichergestellt. Als positiven Nebeneffekt bewerten die Stadträte insbesondere die Tatsache, dass mit der Unterführung gleichzeitig auch ein Zugang für Fußgänger und Radfahrer zwischen Stadtmitte und Trifthof erschlossen wird und damit künftig illegale Gleisquerungen überflüssig werden. An der Erarbeitung dieser Lösung hat auch PRO BAHN mitgewirkt. Freistaat und Bahn rechnen mit einer Eröffnung noch vor 2022.

Norbert Moy

Herausgeber: PRO BAHN Regionalverband Oberbayern e.V., Agnes-Bernauer-Platz 8, 80687 München; Telefon 089 / 53 00 31, Fax 089 / 53 75 66, <https://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: <https://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.**

Sa. 02.12. So. 03.12., Sa. 09.12. und So. 10.12.; Obing (14 und 16 Uhr) / Bad Endorf (15 und 17 Uhr), Zustieg auch an Unterwegshalten; **Nikolausfahrten auf der Lokalbahn Endorf-Obing**; Info und Anmeldung: [https://www.leo-online.org/posts.php?c\\_parent=24](https://www.leo-online.org/posts.php?c_parent=24) und Tel. 0151/2020 7626

Di. 05.12. 18:30 Uhr; München, TU München, Vorhoelzer Forum, 5. Stock, Arcisstr. 21; **Vortrag** in der Reihe „Der öffentliche Verkehr – Katalysator für die Stadtentwicklung“: Dr. Marc Perez, TTK TransportTechnologie-Consult Karlsruhe/Lyon: „Neue Bahnhöfe in Europa – Grüne Wiese oder Städtebau?“ Veranstalter: Münchner Verkehrsgesellschaft u. Lehrstuhl für Raumentwicklung, TU München; Info: <http://www.re.ar.tum.de/vortragsreihe-verkehr/>.

Mi. 06.12. 18:30 Uhr; Bad Reichenhall, „Avalon-Hotel“, Restaurant „Masala“, Bahnhofsplatz 14; **Monatstreffen** des Verkehrsforums Berchtesgadener Land; (offenes Treffen für alle, die sich informieren oder Probleme und Erfahrungen einbringen wollen); Info: <http://www.verkehrsforum-bgl.de/aktuell1.html>.

So. 10.12., Tegernsee (10:15 und 15:15 Uhr), Gmund, Schaftlach, Holzkirchen (11:30 und 15:50 Uhr); **Dampffugfahrten** (Fahrkarten ohne Anmeldung im Zug erhältlich); Info: <http://www.localbahnverein.de/> unter „Termine“ und Tel. 089/4481288.

Sa. 23.12. Obing (16:10 Uhr) / Bad Endorf (17:30 Uhr), Zustieg auch an Unterwegshalten; **Friedenslichtfahrt der Lokalbahn Endorf-Obing**; Info und Anmeldung: Siehe Termin am 02.12. und (erst nach dem 15.12.) Tel. 0151/2020 7626.

Mi. 03.01. 18:30 Uhr (Termin noch nicht bestätigt); Bad Reichenhall, „Avalon-Hotel“, Restaurant „Masala“, Bahnhofsplatz 14; **Monatstreffen** des Verkehrsforums Berchtesgadener Land; Info: Siehe Termin am 06.12.

- **Informationen zur Vortragsreihe der IG Münchner Schienenverkehrsfreunde** siehe <http://www.localbahnverein.de> unter „DGEG-Gruppe“.

## 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 i.d.R. am 1. und 3. Mittwoch im Monat ab 19.00 Uhr in der Geschäftsstelle, Stammtisch in München am letzten Mittwoch im Monat ab 19.30 Uhr im „Rechthaler Hof“, Arnulfstraße 10, München (gegenüber Nordausgang Hbf).

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).

Fr. 01.12. 19 Uhr; Geschäftsstelle; **Stadt- und Kreisgruppe München**

Sa. 02.12. Sa. 09.12., Sa. 16.12., 23.12. und Sa. 30.12., 12 Uhr; Wasserburg, „Café Central“, Herrengasse 5–7; **Stammtisch** der PRO BAHN Ortsgruppe Wasserburg; Info: R. Kurzmeier ([rainer@blumen-kurzmeier.de](mailto:rainer@blumen-kurzmeier.de)), B. Meerstein ([bernd@meerstein.de](mailto:bernd@meerstein.de))

Mi. 06.12. 19 Uhr; Geschäftsstelle; **Aktiventreffen**

Mi. 13.12. 17:30 Uhr; Geschäftsstelle; **Weiterbildungsveranstaltung, Teil 4: Eisenbahntechnik**; Info und Anmeldung: [Oberbayern@pro-bahn.de](mailto:Oberbayern@pro-bahn.de), [https://www.pro-bahn.de/bayern/pdf/seminar\\_2017\\_flyer.pdf](https://www.pro-bahn.de/bayern/pdf/seminar_2017_flyer.pdf)

Do. 14.12. 19 Uhr; Rosenheim; „Mail-Keller“, Schmettererstr. 20; **Stammtisch der Stadt- und Kreisgruppe Rosenheim**; Info: Wolfgang Günther (080 62/4027), Günther Polz (080 63/7928)

Sa. 16.12. 12:50 Uhr; Bahnhof Weilheim (Gleis 3); **Ausflug; ICE-Fahrt** (Abfahrt 12:59 Uhr) nach Murnau (Fahrtschein muss von jedem Teilnehmer selbst gekauft werden). Info (ab 10.12.): [r.forkel@gmx.de](mailto:r.forkel@gmx.de).

Mo. 18.12. 19:30 Uhr; Augsburg, Zeughaus, Zeugplatz 4; **PRO BAHN-Treff Schwaben**; Info: [w.karg@bayern.pro-bahn.de](mailto:w.karg@bayern.pro-bahn.de), [errol.yazgac@pro-bahn.de](mailto:errol.yazgac@pro-bahn.de), 08251/53887 und [http://www.pro-bahn.de/bayern/index\\_termin.htm](http://www.pro-bahn.de/bayern/index_termin.htm) unter „Schwaben“

Mi. 20.12. 19 Uhr; Geschäftsstelle; **Aktiventreffen**

Mi. 27.12. ab 19:30 Uhr; München; Gaststätte „Rechthaler Hof“; **Stammtisch**

Mi. 03.01. 19 Uhr; Geschäftsstelle; **Aktiventreffen**

Fr. 05.01. 19 Uhr; Geschäftsstelle; **Stadt- und Kreisgruppe München**

- Bitte beachten Sie den früheren Termin des PRO BAHN-Treffs Augsburg.
- Das Treffen der Kreisgruppe Weilheim-Schongau entfällt im Dezember.

Termine anderer Veranstalter siehe vorherige Seite.

---

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

---