

PRO BAHN *Post*

Rundbrief von PRO BAHN Oberbayern

Februar 2018



Fahrzeug der U-Bahn-Linie U6 in Garching-Hochbrück. Nach den Plänen der Stadt München soll nach Garching irgendwann die U9 fahren. (Bild: Edmund Lauterbach)

- Kurznachrichten – *Seite 2*
- Etappensieg für Wasserburger Altstadtbahn – *Seite 3*
- Die Geheimnisse der Preiserhöhung im Bahnverkehr – *Seite 4*
- Entschuldigung – ich hatte hier reserviert – *Seite 7*
- Eine neue U-Bahn für München – *Seite 8*
- Ausstellungsbesuch: 101 Jahre Eisenbahn in Peiting – *Seite 9*

Kurznachrichten

Münchner Stadtrat: Endlich Zustimmung zu Tram-Nordtangente

Am 24. Januar hat der Münchner Stadtrat mehrheitlich zugestimmt, dass die Münchner Verkehrsgesellschaft (MVG) die Planungen für die Nordtangente weiter vorantreiben darf (<https://www.merkur.de/-9555850.html>). Auf einem etwa einen Kilometer langen Teilstück würde die Tram mit Akkubetrieb durch den Englischen Garten fahren. Vier neue Haltestellen sind vom Elisabethplatz bis zur Tivolistraße geplant. PRO BAHN Oberbayern begrüßt diese positive Entscheidung über diesen wichtigen Lückenschluss in einer Pressemitteilung (<https://www.pro-bahn.de/muenchen/presse/20180124.html>) und fordert eine zügige Umsetzung.

PRO BAHN zu ÖPNV-Offensive München

Die von SPD und CSU vorgestellte ÖPNV-Offensive für München muss nach Ansicht von PRO BAHN durch kurzfristig wirksame Maßnahmen ergänzt werden. Ideen für zusätzliche U-Bahn-Strecken, die erst in ferner Zukunft realisiert werden können, lösen nicht die derzeitigen Verkehrsprobleme. Konkret fordert PRO BAHN München alle von der MVG vorgeschlagenen Busspuren sowie weitere Expressbuslinien einzurichten und die neuen Wohngebiete in Freiham und im Nordosten zunächst per Trambahn anzubinden (<https://www.pro-bahn.de/muenchen/presse/20180112.html>).

Elektromobilität auf der Schiene fördern

Am 23. Januar hat der bayerische Verkehrsminister ein Konzept „Bayerische Elektromobilitäts-Strategie Schiene zur Reduzierung des Dieserverkehrs im Bahnnetz in Bayern“ (BESS) vorgelegt (<http://www.stmi.bayern.de/med/aktuell/archiv/2018/180122elektromobilitat/>) – bei den regionalen Projekten wird unter anderem Ebersberg–Wasserburg genannt. Der Elektrifizierungsgrad in Bayern lag 2015 bei 51 % und hat sich seitdem wenig verbessert, es gibt jetzt aber einige Ausbauprojekte. Da die Bahnstrecken aber überwiegend Bundeseigentum sind, ginge es deutlich flotter voran, wenn der Bund aktiv mitziehen würde. Bereits am Vortag hat PRO BAHN Bayern die bayerischen Bundestagsabgeordneten aufgefordert, sich für den massiven Ausbau des elektrischen Bahnbetriebs in Bayern einzusetzen (https://www.pro-bahn.de/bayern/presse_show_bayern.php?id=914).

PRO BAHN fordert Konsequenzen aus Stellwerks- und Signalstörungen

Während in Berlin die digitale Zukunft der Bahn verkündet wurde, saßen im Raum München am 25. Januar schon wieder einmal viele Fahrgäste aufgrund eines längeren Stellwerksausfalls fest. PRO BAHN Oberbayern hat die DB und den Freistaat Bayern in einer Pressemitteilung aufgefordert, endlich Konsequenzen aus den Behinderungen durch Ausfall der Infrastruktur zu ziehen, Fahrgäste an-

gemessen zu entschädigen und sich bei der S-Bahn-Pünktlichkeit nicht mehr selber zu belügen (<https://www.pro-bahn.de/oberbayern/presse/20180125.html>).

Weitere aktuelle Meldungen findet man auch auf den Webseiten von PRO BAHN unter <http://www.pro-bahn.de/aktuell/>. Meist wird dort auch auf weitergehende Informationen verwiesen.

Verwaltungsgerichtshof Bayern lässt die Berufung zu

Etappensieg für Wasserburger Altstadtbahn

Auf dem Weg zur Wiederherstellung der Wasserburger Altstadtbahn konnte PRO BAHN gerade einen Etappensieg verbuchen: Nachdem vor gut einem Jahr das Verwaltungsgericht München die Klage des Konsortiums „Wasserburger Altstadtbahn“, an dem PRO BAHN beteiligt ist, gegen den Stilllegungsbescheid des Freistaats Bayern für nicht zulässig erklärt hatte, hat nun der Verwaltungsgerichtshof Bayern die Berufung des Konsortiums zugelassen. Das ist jedoch noch keine Entscheidung zum Stilllegungsbescheid selbst, sondern nur darüber, dass das Konsortium weiter vor Gericht die Zulassung seiner Klage gegen den Stilllegungsbescheid erstreiten darf.

Besser wäre jedoch, wenn sich das Gericht nicht mit Fragen der Zulässigkeit der Klage aufhalten würde, sondern zur Sache selbst verhandeln würde. Oder aber, wenn die Stadt uns endlich ein vernünftiges Angebot für die Streckenübernahme machen würde oder die Strecke selbst herrichten würde, wozu sie gesetzlich verpflichtet ist.

PRO BAHN hat wiederholt kritisiert, dass die Stadt den Stilllegungsantrag aufgrund einer falschen Nutzen-Kosten-Berechnung gestellt hat und damit die Wiederaufnahme des Zugverkehrs blockiert hat. Die verkehrliche Entwicklung im Großraum München und die jüngst publik gewordenen Pläne, den Filzenexpress zur elektrifizierten S-Bahn auszubauen, haben dem damaligen Gutachten der Stadt mittlerweile alle Grundlagen entzogen. So ergibt sich die skurrile Situation, dass der Freistaat eine S-Bahn über die Dörfer bis Reitmehring baut, gleichzeitig aber die letzten vier Kilometer in die Stadt stilllegen will.

Auch wenn wir uns bis zur endgültigen Rettung der Wasserburger Altstadtstrecke wohl noch durch diverse Gerichtsinstanzen kämpfen müssen und ein jahrelanger Rechtsstreit zu erwarten ist, so ist doch die Zulassung der Berufung ein wichtiges Etappenziel für die Wiederinbetriebnahme der Strecke und damit für eine schnelle umsteigefreie Verbindung von der Wasserburger Altstadt bis nach München.

Norbert Moy

Die Geheimnisse der Preiserhöhung im Bahnverkehr

Im Herbst 2017 haben DB Regio und weitere im Personenverkehr tätige Bahnunternehmen eine Preiserhöhung im Schienenpersonennahverkehr (SPNV) zum vergangenen Fahrplanwechsel im Dezember von durchschnittlich 2,3 Prozent angekündigt; für Einzeltickets wurden 2,4 Prozent genannt (https://www.tbne.de/fileadmin/PDF_tbne/Allg_BefoerdBed/2017/Presseinformation_Preisma%c3%9fnahme_NV_TBNE_2017.pdf). Der Fahrplanwechsel liegt nun einige Wochen hinter uns, und in der Zwischenzeit erreichten PRO BAHN etliche Beschwerden von Fahrgästen im Regionalverkehr außerhalb von Verbänden, deren Fahrpreise deutlich stärker angestiegen sind, als in den Medien angekündigt.

Im Folgenden werden einige Beispiele genannt, die sich alle auf eine einfache Fahrt 2. Klasse ohne Bahncard beziehen. So stieg der Fahrpreis von München Hauptbahnhof nach Uffing von 14,70 Euro auf 15,80 Euro, also um 1,10 Euro, während es von München-Pasing nach Uffing nur 60 Cent teurer wurde. Die Preissteigerung ab Hauptbahnhof liegt mit knapp 7,5 Prozent deutlich über dem von der DB genannten Durchschnittswert. Ins sechs Kilometer weiter entfernte Murnau liegt der Fall genau umgekehrt: ab Hauptbahnhof wurde es im Dezember um 50 Cent teurer; ab Pasing stieg der Fahrpreis um 1,10 Euro und damit sogar um mehr als 7,5 Prozent. Ins noch einmal sechs Kilometer weiter entfernte Ohlstadt zahlt man ab Pasing nur 40 Cent mehr als im Vorjahr.

Vergleicht man die Fahrpreise von Weilheim nach Eschenlohe, Oberau und Farchant, so ergeben sich Preissteigerungen von 10 Cent, 70 Cent und 20 Cent, wobei der Fahrpreis nach Oberau um fast acht Prozent teurer wurde. Von Garmisch-Partenkirchen nach Uffing blieb der Preis unverändert, während die um sieben Kilometer längere Fahrt nach Huglfing 70 Cent – das sind ebenfalls fast acht Prozent – teurer wurde. Die Liste solcher Fälle lässt sich auch für andere Strecken und Bahnunternehmen beliebig fortsetzen. Der Ärger der betroffenen Fahrgäste ist auch deswegen so groß, weil sie schon ein Jahr vorher, im Dezember 2016, mit Preissteigerungen von zum Teil über acht Prozent zur Kasse gebeten wurden.

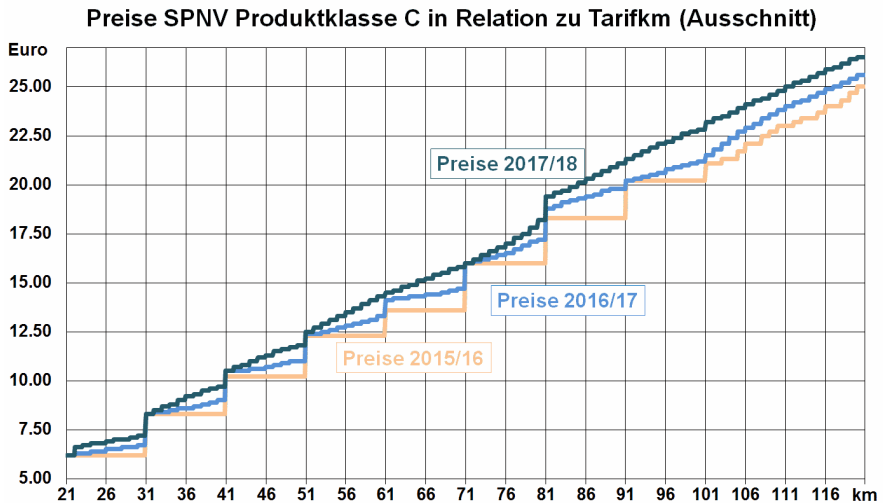
Die diversen Fahrgasteingaben hat PRO BAHN als Anlass genommen, sich die Preise noch einmal genauer anzuschauen. Die aktuelle Preistabelle findet man unter „Nationaler Verkehr“ auf https://www.bahn.de/p/view/home/agb/agb_befoerderungsbedingungen.shtml. Preislisten gibt es zum Beispiel auch im Bayern-Kursbuch oder zusammen mit Informationen zur Ermittlung der Tarifentfernungen unter <https://www.tbne.de/Entfernungswerk-Preislisten.241.0.html>.

Das Ergebnis des Vergleichs der Preise im Bahn-Nahverkehr: die durchschnittliche Preiserhöhung bei Fahrkarten für einfache Fahrt 2. Klasse beträgt im Entfer-

nungsbereich bis 200 (Tarif-)Kilometer etwa 4,2 Prozent. Die höchste Preissteigerung gab es mit 7,95 Prozent bei einer Entfernung von 38 Kilometern.

Wie kommen also die Bahnunternehmen auf 2,3 Prozent? Die Antwort auf diese Frage ist zunächst in der Tatsache zu suchen, dass es im Regionalverkehr außer Fahrkarten für einfache Fahrt sehr viele andere Ticketarten gibt. Zu nennen sind in erster Linie die verschiedenen Typen von Zeitkarten für Pendler, aber auch Ländertickets, Quer-durchs-Land-Tickets, regionale Tickets, Hopper-Tickets usw. Bei einigen davon wurden die Preise erhöht – zum Teil überdurchschnittlich – bei anderen nicht oder nur gering. Für die Durchschnittsbildung wird nun über alle diese Ticketarten ein gewichtetes Mittel gebildet, bei dem dann der Wert von 2,3 Prozent herauskommt.

Trotz dieser Erklärung stimmt aber die angegebene Erhöhung von 2,4 Prozent für die Preise der Einzeltickets überhaupt nicht mit unserer Betrachtung der Fahrpreise bis 200 Tarifkilometer überein. Für den Fahrgast, der nur seine gewohnte Fahrkarte und deren Preis sieht, ist das alles noch viel weniger nachvollziehbar, woraus sich ein Teil der Verärgerung erklärt. Vielleicht kann man daher auf Unternehmensseite noch einmal über etwas mehr Transparenz und verbesserte Kommunikation nachdenken.



Preisentwicklung seit 2015. Graphik: E. Lauterbach

Die zweite Frage ist: Wie kommt es zu den merkwürdigen Schwankungen bei der Erhöhung der Preise? Der Grund hierfür liegt in der Historie begründet. Früher waren die Fahrpreise nach Entfernungszonen aufgeteilt, die bis zu zehn Kilometer groß waren, und in denen identische Preise galten. Das führte zu einer stark gestuften Preiskurve. Im Dezember 2016 wurde diese Aufteilung aufgegeben.

Damit die Preise für bestimmte Relationen nicht schlagartig sehr stark ansteigen, wurde die gestufte Kurve aber nicht in einem einzigen Schritt durch eine neue Kurve ersetzt. Stattdessen wird eine Strategie verfolgt, die in mehreren Schritten zu einer glatteren, stufenfreien Preiskurve führt. Das Ziel ist also eine gerechtere Preisgestaltung, auch wenn es sich für betroffene Fahrgäste bestimmter Entfernungsbereiche anders darstellt.

Für einige Tarifentfernungen (z.B. bei 6 km, 11 km, 21 km oder auch 71 km, aber nicht bei 41 km oder 61 km) gab es seit Dezember 2015 gar keine Erhöhung. Aber nicht überall, wo der Fahrpreis pro Kilometer durch die Stufen recht hoch war, hat man auf Preiserhöhungen verzichtet, auch wenn dort die Steigerung meist gering ausfiel. Beschwerden von Fahrgästen, die aufgrund dieser Tatsachen keine oder nur mäßige Preiserhöhungen erlebt haben, sind naturgemäß nicht bekannt. Anders sieht es aus, wenn wegen der Stufenfunktion der Kilometerpreis ursprünglich unter dem Durchschnitt lag. Dort wurden die Preise zum Teil zweimal hintereinander kräftig erhöht.

Die Entwicklung zu einer glatteren Preiskurve ist noch nicht abgeschlossen. Heute hat man als Zwischenschritt einen Preis pro Kilometer, dessen grafische Darstellung zwar weniger, aber merkwürdig unregelmäßig verteilte Stufen hat. Warum es an bestimmten Stellen der Preiskurve immer noch zum Teil recht große Stufen gibt, während sie an anderen Stellen bereits ausgeglichen wurden, erschließt sich auch nach einer Erklärung durch DB Regio nicht vollständig.

Jedenfalls scheint man bei der DB und anderen Bahnunternehmen nicht allzu viel Rücksicht darauf zu nehmen, dass man durch die Art und Weise der Preisanpassung bestimmten Kundengruppen nun schon zum zweiten Mal Erhöhungen von sechs bis acht Prozent statt der angekündigten 2,3 Prozent zumutet. Dass die Fahrgäste das unfair finden, und dass durch die Nennung von schwer nachvollziehbaren Zahlen die Glaubwürdigkeit erschüttert wird, scheint niemanden von den Verantwortlichen zu stören. PRO BAHN ist überzeugt, dass die durchaus begrüßenswerte Abkehr vom gestuften Preissystem auch kundenfreundlicher gestaltet werden könnte.

Unter <https://goo.gl/XScS6x> findet man eine Präsentation zum Thema dieses Artikels.

Edmund Lauterbach

PRO BAHN Post-Archiv

Das Archiv der PRO BAHN-Post umfasst die Ausgaben der letzten dreizehn Jahre. Unter http://www.pro-bahn.de/bayern/pbp_archiv.htm findet man die Titel der Beiträge mit Links zu den PDF-Files der PRO BAHN Post-Hefte, in denen der jeweilige Artikel erschienen ist.

Entschuldigung – ich hatte hier reserviert ...

... dieser Satz kommt einem als Pendler im Fernverkehr bekannt vor. Und das öfters als einem lieb sein kann, besonders seitdem die Reservierungsanzeigen in den ICs/ECs und auch ICEs in den letzten Monaten mehr schlecht als recht funktionieren. PRO BAHN Oberbayern wandte sich u.a. deshalb an DB Fernverkehr. Im Antwortschreiben wurden „im Fokus stehende Qualitätsmaßnahmen“ angekündigt, welche die „Stabilisierung der Reservierungsanzeigen“ zum Ziel haben, nachdem das Problem auch bei der DB wohlbekannt ist.

Noch ist es zu früh über diese Maßnahme zu urteilen, teilweise funktionieren die Anzeigen in ICs inzwischen wohl besser – andererseits gab es in letzter Zeit viele ausgefallene Anzeigen in ICEs, bei denen es in den vergangenen Jahren weit weniger Probleme gab.

Was aber im Fernverkehr derzeit schon eher schlecht klappt, wird jetzt auch noch undurchdacht im Regionalverkehr angewendet: Seit 2016 gibt es auf einigen Verbindungen sowohl bei DB Regio als auch bei privaten EVUs eine Platzreservierung. Gedacht ist dieses Angebot für Zeitkarteninhaber, welche für 40 Euro im Jahr täglich für eine spezifische Hin- und Rückfahrt einen Sitzplatz reservieren können. Die DB bewirbt die Reservierung besonders für stark ausgelastete Züge. Aber genau in einem überfüllten Pendlerzug dürfte es fragwürdig sein, ob der Fahrgast mit einer Reservierung diesen Anspruch wirklich durchsetzen kann. Auf den Zugbegleiter – falls überhaupt vorhanden – sollte er sich nicht verlassen.

Dem beworbenen Vorteil stehen zudem handfeste Nachteile gegenüber: Das System Bahn wird noch komplizierter und intransparenter. In keinem Zug ist es klar erkennbar, wann welcher Sitzplatz denn nun tatsächlich reserviert ist. Was im Fernverkehr derzeit schlecht klappt, wird nun im Regionalverkehr erst gar nicht mehr versucht. Stattdessen werden ganze Wagenbereiche als „Stammplatzbereiche“ oder „Reservierungszonen“ ausgewiesen. Steigt man als gewöhnlicher Fahrgast nun in den falschen Wagen ein, befindet man sich sofort in der Zwickmühle, sich auf den freien Platz zu setzen mit schlechtem Bauchgefühl oder sich weiter durch den Zug zu kämpfen. Unbedarfte Fahrgäste, für die der Ticketkauf im Bahnverkehr sowieso schon eine Hürde darstellt, haben jetzt ein noch komplexeres System vor sich, mit zusätzlicher Frustgefahr, falls man eine Station nach dem Einstieg wieder vom Platz vertrieben wird.

Das ganze Reservierungssystem im Regionalverkehr ist wieder einmal halbherzig umgesetzt und in der Konsequenz nicht zu Ende gedacht. Solch eine Vorgehensweise schafft deutlich mehr Probleme und Ärger, als dass es zu einer Verbesserung des Bahnsystems beiträgt. So ist es auch nicht verwunderlich, dass das Angebot so gut wie gar nicht angenommen wird. Was wiederum die Frage aufwirft, wer denn die treibende Kraft dieser Maßnahme war? Die Bahnkunden waren es jedenfalls (mal wieder) nicht!

Man könnte über das Thema noch halbwegs wohlwollend blicken, wenn die Züge mit einer präzisen und funktionierenden Reservierungsanzeige ausgestattet wären. Angesichts der heutigen IT-Möglichkeiten und Kosten von Elektronikkomponenten ist das nicht zuviel verlangt. Die DB gibt ihr Geld aber lieber für Futurelab und einen Zug der Zukunft aus, der in der Realität nie ankommen wird. Das Leben kann halt so schön sein, wenn man sich nicht um reale Probleme kümmern muss.

Harald Nikolisin

Eine neue U-Bahn für München

Am 17. Januar wurde im Münchner Rathaus ein sogenannter „Bekennnisbeschluss“ für eine neue U-Bahn-Strecke im Innenstadtbereich gefasst – Arbeitstitel: U9. Die Beschlussvorlage mit dem vollständigen Titel „Zukunftsfähigkeit des Münchner U-Bahn-Netzes – Bekennnisbeschluss für die Entlastungsspanne U9 sowie dafür erforderliche Vorhaltemaßnahmen für einen zusätzlichen U-Bahnhof am Hauptbahnhof“ enthält einige interessante Fakten und Grafiken (auf <https://www.muenchen-transparent.de/antraege/4745307> im Dokument BVU94.1.18).

Im ersten Konzept zur U9 (Abb. 1 auf Seite 5 im genannten Dokument) sollte die Strecke im bestehenden Bahnhof Implerstraße abzweigen, zum Bahnhof Theresienwiese, weiter über Hauptbahnhof und einem neuen Bahnhof Pinakotheken verlaufen und dann bei der Station Giselastraße wieder in die U3/U6-Strecke einmünden. Als Option war eine Verbindung zur U2 Nord zwischen Hauptbahnhof und Theresienstraße vorgesehen, sowie als mögliche Alternativen eine Station Bavariapark sowie die Anbindung im Norden zu U3/U6 an der Münchner Freiheit.

Nach Überarbeitung des Konzepts ist zurzeit folgendes geplant:

- Neubau einer Station Implerstraße/Poccistraße mit Anbindung zum geplanten Regionalzughalt auf dem Südring. Die beiden bestehenden Bahnhöfe Poccistraße und Implerstraße werden aufgehoben.
- Neubau einer Station Esperantoplatz auf der Ostseite der Theresienwiese statt Führung über den bestehenden Bahnhof Theresienwiese. Als maßgeblicher Grund für diese Variante wird die Lage der U9-Station am Hauptbahnhof angegeben.
- U9-Station Hauptbahnhof parallel zur U1/U2 und in ähnlicher Tieflage. Zwischen der U9 und der U1/U2 läge dann das Zugangsbauwerk zur zweiten Stammstrecke.
- Abzweig zum U2-Bahnhof Theresienstraße, der auf der Ostseite einen et-

was abgesetzten dritten Bahnsteig bekäme.

- Neubau der Stationen Pinakotheken und Elisabethplatz. Ausschlaggebend für Elisabethplatz waren Sicherheitsbedenken bei zu langen Tunnelstrecken ohne Zwischenhalt. (Anmerkung: bei der Hamburger U4 hatte man wohl diese Bedenken nicht.)
- Kreuzungsbahnhof Münchner Freiheit, mit westlich, schräg zu U3/U6 liegenden neuen Bahnsteigen, die ein Umsteigen am Nordkopf der Station ermöglichen.
- Anbindung an die U6 am Bahnhof Dietlindenstraße. Eine Verknüpfung mit der U3-Nord ist nicht mehr vorgesehen, da die U2-Nord-Anbindung eine vergleichbare Verbindung herstellt.

Der Beschluss vom Januar ist wichtig, damit rechtzeitig sogenannte Vorhaltemaßnahmen am Hauptbahnhof geplant werden können, und um die U9 beim Neubau des Empfangsgebäudes zu berücksichtigen. Allein die Kosten dieser Vorhaltemaßnahmen werden mit 11 Mio. Euro geschätzt. Die Baukostenschätzung für das U9-Bauwerk unter dem Hauptbahnhof liegt bei 35 Mio. Euro, Planungskosten dafür wären noch einmal 5,5 Mio. Euro (plus 8 Mio. Euro für „Unvorhergesehenes“).

Und dann gibt es noch eine Zahl für „Planungs- und Baukosten Gesamtstrecke inkl. Vorhaltemaßnahmen für die beschriebene Vorzugsvariante (Preisindex 2017)“: ca. 3 Milliarden Euro.

Ein Zeitplan existiert nur für die Mittelbereitstellung der Vorhaltemaßnahmen am Hauptbahnhof, nicht für Planung und Bau der U9. Wenn alles im Sinne der MVG verläuft, wird man wohl eine Inbetriebnahme in der zweiten Hälfte der 2030er-Jahre anvisieren. Bis dahin bestehen aber noch viele Unwägbarkeiten – technische, finanzielle und politische.

Edmund Lauterbach

10. Februar 2018: Exkursion zur Ausstellung im „Klösterle“ in Peiting

101 Jahre Eisenbahn in Peiting

„Mit der Eröffnung der Bahnlinie von Peißenberg nach Schongau am 11. Januar 1917 hat der wirtschaftliche Aufstieg der ehemaligen Bergwerksgemeinde Peiting begonnen. Die Heimatfreunde erinnern deshalb in einer Sonderausstellung im Museum im Klösterle an die 100-jährige Eisenbahngeschichte“ schreiben die Schongauer Nachrichten am 5. September 2017. Und weiter heißt es am 27. November über die seit September laufende Ausstellung: „Die Ausstellung „100 Jahre Eisenbahn in Peiting“ ist der Besuchermagnet des Museums.“

Acht Pläne mit Stand vom 15. März 1917 stellen die Strecke ebenso anschaulich dar wie mehr als 100 historische Bilder an den Stellwänden. Zahlreiche Ausstellungsstücke von Eisenbahn wie von den Eisenbahnern sowie Modelle der eingesetzten Lokomotiven und Triebwagen der letzten 100 Jahre ergänzen die Ausstellung. Miteinbezogen wurde das maßstabsgerechte Modell des Bahnhofes Peiting Ost. Erwähnt wird auch der Einsatz der Gemeinde Peiting für eine Fortsetzung der Bahn über Steingaden nach Füssen und Reutte, wie auch aus Petitionen verschiedener Orte hervor geht, und die entsprechende Berücksichtigung bei der Planung des Bahnhofes Peiting Ost.



Nicht nur im Museum gibt es Historisches zu sehen, sondern auch am Bahnhof Peiting Ost. Bild: N. Moy

Die Ausstellung ist noch bis 28. Februar 2018 jeweils mittwochs von 14 bis 17 Uhr geöffnet. Das Museum im Klösterle (Peiting, Kapellenstraße 1) befindet sich etwa 500 m westlich des Bahnhofes Peiting Ost.

Die PRO BAHN Kreisgruppe Weilheim-Schongau hat für **Samstag, den 10. Februar 2018, 14 Uhr** eine Sonderführung vereinbart. Anreise ab Weilheim mit BRB 86575 um 13.18 Uhr, Beschaffung der Fahrscheine nach Peiting Ost in Eigenregie (Fahrscheine sind auch am Automaten im Zug erhältlich). Anschließend ist eine Einkehr in Peiting oder Weilheim vorgesehen. Weitere Informationen: reinermoeller@gmx.net.

Reiner Möller

Bitte unterstützen Sie die Arbeit von PRO BAHN durch Ihre Mitgliedschaft

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

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 erreichbar, die Abonnentenverwaltung über 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.

Mi. 07.02. 14.02., 21.02 und 28.02, 14–17 Uhr; Peiting, Museum im Klösterle (Peiting, Kapellenstraße 1)/ **Sonderausstellung** „100 Jahre Eisenbahn in Peiting“; Info: <https://www.peiting.de/tourismus/kultur/peiting/museum-im-kloesterle>.

Mi. 07.02. 18:30 Uhr (Termin noch nicht bestätigt!); 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/aktuell.html> und lokale Presse.

So. 11.02., Tegernsee (10:15 und 15:15 Uhr), Gmund, Schaftlach, Holzkirchen (11:30 und 15:50 Uhr); **Dampfbzugfahrten** (Fahrkarten ohne Anmeldung im Zug erhältlich); Info: <http://www.localbahnverein.de/> unter „Termine“ und Tel. 089/4481288.

Mi. 07.03. 18:30 Uhr (Termin noch nicht bestätigt); Bad Reichenhall, „Avalon-Hotel“, Restaurant „Masala“, Bahnhofsplatz 14; **Monatstreffen** des Verkehrsforums Berchtesgadener Land; Info: Siehe Termin am 07.02.

So. 11.03., Tegernsee (10:15 und 15:15 Uhr), Gmund, Schaftlach, Holzkirchen (11:30 und 15:50 Uhr); **Dampfbzugfahrten** (Fahrkarten ohne Anmeldung im Zug erhältlich); Info: siehe Termin am 11.02.

• **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.

Fr. 02.02. 19 Uhr; Geschäftsstelle; **Stadt- und Kreisgruppe München**

Sa. 03.02. Sa. 10.02., Sa. 17.02. und Sa. 24.01., 12 Uhr; Wasserburg, „Café Central“, Herrengasse 5–7; **Stammtisch** der PRO BAHN Ortsgruppe Wasserburg; Info: R. Kurzmeier (rainer@blumen-kurzmeier.de), B. Meerstein (bernd@meerstein.de)

Mi. 07.02. 19 Uhr; Geschäftsstelle; **Aktiventreffen**

Do. 08.02. 19 Uhr; Rosenheim; „Flötzinger Bräustüberl“ (wahrscheinlich 1. Stock), Samerstraße 17, **Stammtisch der Stadt- und Kreisgruppe Rosenheim**; Info: Wolfgang Günther (080 62/4027), Günther Polz (080 63/7928)

Sa. 10.02. 14 Uhr; Peiting, Museum im Klösterle (Peiting, Kapellenstraße 1) / Anreise ab Weilheim: 13:18 Uhr BRB Richtung Schongau; **Besuch der Sonderausstellung** „100 Jahre Eisenbahn in Peiting“ mit Führung; Info: n.moy@bayern.pro-bahn.de, Reiner Möller reinermoeller@gmx.net.

Mi. 21.02. 19 Uhr; Geschäftsstelle; **Aktiventreffen**

Do. 22.02. 19 Uhr; Weilheim, GH Holzworm, Münchner Str. 36; **Treffen der Kreisgruppe Weilheim-Schongau**; Info: Norbert Moy (n.moy@bayern.pro-bahn.de)

Mo. 26.02. 19:30 Uhr; Augsburg, Zeughaus, Zeugplatz 4; **PRO BAHN-Treff Schwaben**; Bastian Goßner, Sprecher der Nichtbundeseigenen Eisenbahnen im TBNE „Der Eisenbahntarif TBNE – Durchtarifierung bei Nutzung mehrerer Eisenbahnunternehmungen im Schienenpersonennahverkehr“; Info: w.karg@bayern.pro-bahn.de, errol.yazgac@pro-bahn.de, 08251/53887 und http://www.pro-bahn.de/bayern/index_termin.htm unter „Schwaben“

Mi. 28.02. ab 19:30 Uhr; München; Gaststätte „Rechthaler Hof“; **Stammtisch**

Fr. 02.03. 19 Uhr; Geschäftsstelle; **Stadt- und Kreisgruppe München**

Mi. 07.03. 19 Uhr; Geschäftsstelle; **Aktiventreffen**

• **Bitte beachten Sie die Änderung des Treffpunkts beim Stammtisch der Kreisgruppe Rosenheim.**

Termine anderer Veranstalter siehe vorherige Seite.