

PRO BAHN *Post*

 Rundbrief von PRO BAHN Oberbayern

Dezember 2019



Schneepflug im Bahnhof Garmisch-Partenkirchen: Wie der vergangene Winter gezeigt hat, reichen die verfügbaren Räumfahrzeuge bei starken Schneefällen nicht aus. Die Bayerische Eisenbahngesellschaft BEG fordert in der aktuellen Ausgabe ihrer „Bahnland-Bayern-News“, dass die Infrastruktur wieder zuverlässiger und krisenresistenter gemacht werden muss. Bild: M. Wiegner

- PRO BAHN-Post-Abo 2020 – Seite 2
- Kurznachrichten – Seite 2
- MVV-Erweiterung: Nicht alle sind begeistert – Seite 3
- Landesversammlung in Coburg – Seite 5
- BEG-Broschüre: Achtung Dauerbaustelle – Seite 8
- PRO BAHN-Bezirksversammlung 2019 – Seite 9

PRO BAHN-Post-Abo 2020

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) an die Verlängerung ihres Abos erinnern.

Das Abo für das Jahr 2020 kostet **15 Euro**.

Falls Sie also 2020 als Mitglied die Papierversion erhalten wollen oder kein PRO BAHN-Mitglied sind, so überweisen Sie bitte – soweit noch nicht geschehen – 15 Euro auf unser Konto mit der IBAN DE83 70090500 0003720730 (BIC GENO-DEF1S04) bei der Sparda-Bank München. 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

Live-Map S-Bahn München

Im November 2018 schaltete die DB den sogenannten Live-Fahrplan der S-Bahn München ab. Diese seit 2011 bestehende grafische Darstellung zeigte Zugpositionen und Verspätungen auf Basis von Google Maps. Im Februar 2019 wurde stattdessen eine neu entwickelte „Live-Map“ für die Smartphone-App „München Navigator“ vorgestellt, die jedoch statt Informationen zum kompletten Zuglauf nur noch bahnhofsbezogene Verspätungsangaben lieferte. Jetzt, ein Jahr nach Abschalten des Live-Fahrplans, hat die DB eingesehen, dass eine solche geographische Darstellung auch für Webbrowser sinnvoll ist, und die Live-Map in die „Aktuelle Betriebslage“ (https://www.s-bahn-muenchen.de/s_muenchen/view/service/aktuelle_betriebslage.shtml) integriert.

Horber Schienen-Tage: Bekämpfung der Klimakrise braucht jetzt mehr Bahn

Klimakrise und hohe Luftschadstoffbelastung haben zur Erkenntnis geführt: Deutschland braucht die Verkehrswende, Dekarbonisierung und dafür deutlich mehr Bahn. Laut Koalitionsvertrag sind doppelt so viele Fahrgäste sowie die Stärkung des Güterverkehrs auf der Schiene geplant, das sehen die Teilnehmer der Horber Schienen-Tage als Mindestziel. Um diese Ziele erreichen zu können, sind die Maßnahmen dafür zu priorisieren, die Planungsvorschriften zu entschlacken und gleichzeitig eine frühzeitige und ernsthafte Bürgerbeteiligung einzuführen. Die geforderten Maßnahmen sind unter <https://horber.schienen-tage.de/37/resolution.html> zu finden.

Deutschlandtakt: Fahrpläne 2030

Einen fiktiven Fahrplan für das Jahr 2030 sowie die Fahrpläne seit dem Jahr 1987 kann man unter http://grahnert.de/fernbahn/datenbank/suche/index.php?fahrplan_jahr=2030 abrufen (Erläuterung <http://www.grahnert.de/fernbahn/datenbank/dtakt2030/>). Insgesamt ergibt sich hier eine deutlich bessere Visualisierung dessen, was uns mit dem Deutschlandtakt eventuell erwartet, als in den Grafiken und Präsentationen des BMVI <https://www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Artikel/E/zukunftsbuendnis-schiene.html>.

Keine Expressbahn zum Münchner Flughafen

Der Münchner Stadtrat ist verärgert über die Deutsche Bahn, weil es bis auf weiteres keine Expressbahn zum Münchner Flughafen geben wird (<https://www.merkur.de/-13210631.html>). Ganz verständlich ist die Haltung der Stadträte jedoch nicht: Unmittelbar nach dem Aus für den Transrapid hat PRO BAHN Verbesserungen für die Flughafenanbindung vorgeschlagen (<https://www.pro-bahn.de/oberbayern/presse/20080509.html>). Insbesondere Widerstände aus dem Münchner Norden wegen der Befürchtung längerer Schließzeiten der Bahnübergänge führten jedoch dazu, dass alle Pläne scheiterten. Und mehr als 10 Jahre später ist man keinen Schritt weiter, da die Stadt München sich einseitig auf die Verbindung via S8 zum Flughafen mit großer Tunnellösung bei Daglfing/Johanneskirchen festgelegt hat.

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

MVV-Erweiterung: Nicht alle sind begeistert

Die Erweiterung des Münchner Verkehrsverbunds (MVV) scheint derzeit so gut wie besiegelt zu sein, die Diskussion in der Politik hat eine nie gekannte Dynamik angenommen. Noch vor einem Jahr war beispielsweise selbst die vollständige Integration einer Buslinie von Wolfratshausen nach Penzberg in den MVV-Tarif im Kreistag von Weilheim-Schongau angesichts der Kosten für die Durchtarifizierungsverluste noch höchst umstritten, nun hat der Kreistag mehrheitlich für einen Beitritt des kompletten Landkreises gestimmt – ohne die Gesamtkosten zu kennen!

Jetzt wurde eine Studie – finanziert vom Freistaat und von den Landkreisen – in Auftrag gegeben, die die Eignung der Landkreise untersucht und die Nachfrage- und Erhebungsdaten erhebt, aus denen dann die finanzielle Belastung für die Landkreise abgeschätzt werden kann. Nach jetzigem Stand werden außer Altötting, Traunstein, Pfaffenhofen alle oberbayerischen Landkreise einbezogen, die bislang nicht in einem Verkehrsverbund liegen. Dass ein ordentlicher ÖPNV auch richtig Geld kosten wird, haben bereits einige Kommunalpolitiker erkannt, genauso aber, dass man mit den heutigen Angeboten insbesondere im regionalen Busverkehr kaum

noch Menschen zum Umstieg auf den ÖPNV bewegen kann.

Am stärksten wird der bisherige Platzhirsch im regionalen Busverkehr, die DB-Tochter Regionalverkehr Oberbayern GmbH (RVO), von der Umstellung auf den MVV-Tarif betroffen sein. Die lebte bisher gut mit dem alten Konzessionsrecht, das ihr für die sogenannten eigenwirtschaftlichen Verkehre weitgehend freie Hand bei der Fahrplangestaltung ließ, und ihr im Falle von Wünschen des Aufgabenträgers nach zusätzlichen Fahrten auf einer Linie die Stellung eines Monopolisten einräumte. Dabei erwirtschaftet die RVO bei „eigenwirtschaftlichen“ Linien den Großteil der Einnahmen nicht aus den Tickets der Fahrgäste, sondern von der öffentlichen Hand durch gesetzliche Regelungen für die Beförderung von Schülern und Behinderten. Entsprechend war das Angebot nur auf diese Nutzgruppen ausgerichtet.

Wenn nun die Landkreise die neu fortgeschriebenen Nahverkehrspläne umsetzen werden und für die Ausschreibungen den MVV beauftragen, dürfte das Ende der „Komfortzone“ gekommen sein: Die RVO wird um ihre Linien mit Wettbewerbern kämpfen müssen.

Kein Wunder also, dass die RVO bei den Kommunen eher Stimmung gegen die MVV-Erweiterung macht und auf mögliche negative Folgen hinweist. Die Argumentation der RVO, dass das Geld für die MVV-Erweiterung besser in der Verdichtung der Fahrpläne angelegt wäre, ist wenig hilfreich, ebenso auch der Vorschlag, besser einen eigenen Verbund im Oberland aufzuziehen. Hier hat die RVO in den vergangenen Jahren nicht nur versäumt, mit Qualität etwa bei der Anschlusssicherung zum Zug oder der Vertaktung von Fahrplänen den regionalen Busverkehr in die moderne Zeit zu überführen. Oft genug war sie der Bremsen beim Ausbau des Busnetzes.

Die Landkreise haben umgekehrt die Aufgabenträgerschaft der RVO bereitwillig überlassen, weil das schlicht die billigste Lösung war. Das lange Verharren in der Komfortzone rächt sich nun für beide Seiten. Leidtragende können die Mitarbeiter der RVO sein, deren Arbeitsplätze möglicherweise durch Konkurrenzunternehmen gefährdet werden, die ihre Mitarbeiter deutlich unter dem Tarif bezahlen. Ob sich in Oberbayern allerdings Busfahrer finden lassen, die zum Billiglohn arbeiten, darf angesichts des leergefegten Arbeitsmarkts bezweifelt werden. Größer ist schon die Gefahr, dass die DB-Tochter selbst nicht-tarifgebundene Subunternehmen gründet, die ihre Mitarbeiter kündigen und zu billigen Löhnen wieder einstellen.

Hier wird es also sinnvoll sein, den Wettbewerb wie bei der Schiene erst allmählich anlaufen zu lassen und die RVO vorerst mit Verkehrsdurchführungsverträgen in die neue Zeit zu überführen. Standards bei Qualifikation der Mitarbeiter, Tarifbindung der Verkehrsunternehmen und Qualitätsstandards bei Service und Fahrzeugen könnten einen fairen und sozialen Wettbewerb sicherstellen.

Aber auch den Freistaat und damit die BEG könnte die MVV-Erweiterung vor Probleme stellen. Denn es zeichnet sich ab, dass die Durchtarifierungsverluste künftig der jeweilige Aufgabenträger begleichen muss, also die BEG für den Schienenverkehr, die Landkreise für ihren ÖPNV. Die finanziellen Ausgleichsmaßnahmen dürften je nach Netz im Millionenbereich liegen und damit die bisherige Kalkulation der BEG auf den Kopf stellen. Nur wenn die knappen Regionalisierungsmittel wie angekündigt kräftig erhöht werden, dürfte das zu stemmen sein.

Interessant auch, wie die Umstellung bei laufenden Verkehrsverträgen umgesetzt werden kann – müsste dann der bisherige Nettovertrag durch einen Bruttovertrag ersetzt werden, weil ja die Einnahmen nicht mehr an die jeweiligen Verkehrsunternehmen, sondern erst an den MVV gehen?

Nicht zuletzt wird es auch Bahnkunden geben, die nicht vom Verbundtarif profitieren. Das sind vor allem die Fahrgäste, die dank einer BahnCard die Fahrpreise schon jetzt unter das Niveau eines Verbundtarifs drücken konnten. Es wäre schon angebracht, diesen besonders treuen Kunden auch künftig im Verbund einen Rabatt anzubieten, wie es viele Verbünde ja schon praktizieren.

Es liegt auf der Hand, dass an einem flächendeckenden Verbundtarif, einem verkehrsmittelübergreifenden abgestimmten Fahrplan und klaren Qualitätsstandards kein Weg mehr vorbeiführt. Es ist auch gesetzt, dass es im Großraum München auch nur einen Verbund geben sollte und nicht einen Flickenteppich von Verbänden. Es ist auch richtig und notwendig, alle Probleme offen zu benennen und zu adressieren. Die Fahrgäste erwarten aber auch, dass alle Beteiligten hier ihre Partikularinteressen zurücknehmen und konstruktiv zusammenarbeiten. Letztlich kann es angesichts der drängenden Verkehrs- und Umweltprobleme nur ein Ziel geben: Viele zufriedene Fahrgäste sind der entscheidende Erfolgsfaktor für Bahn und Bus.

Norbert Moy

Bayerischer Fahrgastpreis 2019

Landesversammlung in Coburg

Die Mitgliederversammlung von PRO BAHN Bayern fand am 2. November in Coburg statt. Nachdem die vorangegangenen Landesversammlungen in Obing und Viechtach stattfanden, wurde diesmal eine Stadt mit ICE-Anschluss gewählt – schade dass ausgerechnet an diesem Tag der für die Anreise zur Landesversammlung optimale ICE nicht verkehrte. Aber die Anreise mit dem Regionalexpress über die Schnellfahrstrecke ging auch recht flott.

Im Rahmen der Landesversammlung hat PRO BAHN Bayern den Bayerischen Fahrgastpreis verliehen, den PRO BAHN Bayern jährlich an Personen oder In-

stitutionen vergibt, die sich besonders für die Belange der Fahrgäste eingesetzt haben.

Ausgezeichnet wurden in diesem Jahr die Industrie- und Handelskammer zu Coburg und die Stadt Eisfeld in Thüringen für ihr beispielhaftes Engagement um die Anbindung von Coburg und Südthüringen an das Eisenbahnnetz. Beide Preisträger setzen sich gemeinsam mit PRO BAHN und anderen Partnern dafür ein, dass wieder eine Bahnverbindung von Eisfeld nach Coburg aufgebaut wird.



Die Preisträger des Bayerischen Fahrgastpreises 2019, der Vater des Bayern-Taktes Andreas Schulz (links), IHK Präsident Friedrich Herdan (2. von rechts) und der Eisfelder Bürgermeister Sven Gregor (rechts) mit dem PRO BAHN-Landesvorsitzenden Winfried Karg. (Bild: E. Lauterbach)

Die IHK zeichnet sich zudem durch großen Einsatz aus, um eine möglichst gute Anbindung von Coburg an die Schnellfahrstrecke Erfurt–Nürnberg zu erreichen, die ansonsten an den Menschen in der Region Coburg und Südthüringen vorbei gebaut wurde. Sie hat mit großer Hartnäckigkeit erreicht, dass die Schnellfahrstrecke Erfurt–Nürnberg durch die Verbindungskurven von und nach Coburg einen Nutzen für die Region hat. So können jetzt die schnellen Regionalexpresszüge fahren, und Coburg wurde zum ICE-Bahnhof, so PRO BAHN-Vorsitzender Winfried Karg bei der Ehrung.

Mit einem Sonderpreis wurde Andreas Schulz für sein berufliches Lebenswerk als Chefplaner bei der Bayerischen Eisenbahngesellschaft (BEG) geehrt. Schulz hat erst bei der damaligen Deutschen Bundesbahn den Allgäu-Schwaben-Takt entwickelt und dann, seit seinem Wechsel zur Bayerischen Eisenbahngesellschaft BEG, dort den Bayern-Takt. Schulz gilt als „Vater des Bayerntakts“, der meist stündliche Verbindungen für die Bahnstrecken gebracht hat, oft im merkbaren Taktfahrplan. Die Geehrten hoben in ihren Dankesworten die gute Zusammenarbeit mit dem Fahrgastverband PRO BAHN hervor.

In der anschließenden Mitgliederversammlung von PRO BAHN Bayern wurden die bayerischen Delegierten für die Bundesverbandstage in den Jahren 2020 und

2021 gewählt und über eine Änderung der Satzung abgestimmt.

Als Delegierte gewählt wurden Lukas Iffländer, Matthias Wiegner, Jörg Lange, Jörg Bruchertseifer, Norbert Moy, Andreas Frank, Renate Forkel, Edmund Lauterbach, Christian Moritz, Timm Kretschmar, Errol Yazgac und Manuel Rodriguez. Ersatzdelegierte sind Wolf Bandemir, Günther Polz, Dirk Kipper-Gobin, Siegfried Lemmer, Helmut Graf und Frank Lipke.

Mit der Einladung zur Landesversammlung stellte der Landesvorstand einen Antrag zur Satzungsänderung, um die Satzung aus dem Jahr 2010 an die aktuellen Gegebenheiten anzupassen. Der Entwurf der neuen Satzung sowie eine Version mit Kennzeichnung der Änderungen ist im Internet unter https://www.pro-bahn.de/bayern/pdf/antrag_satzung.pdf und https://www.pro-bahn.de/bayern/pdf/antrag_satzung_changes.pdf verfügbar.

Winfried Karg erläuterte in der Versammlung noch einmal die Änderungsvorschläge. Durch einem Teil der Änderungen soll der Existenz selbständiger und nicht-selbständiger Untergliederungen des Landesverbands besser Rechnung getragen und unnötig komplexe Regelungen vereinfacht werden, bei einigen weiteren Änderungen wurden jedoch nur unpräzise Formulierungen präziser formuliert. Die Versammlung stimmte der vorgeschlagenen Satzungsänderung einstimmig zu.

Zum Abschluss wurde eine auf einem Vorschlag des Landesvorstands basierende Resolution verabschiedet. In dieser wird die Politik dazu aufgefordert, mehr Geld in den Ausbau des Öffentlichen Verkehrs zu investieren – das sei sinnvoller als auf Dumpingpreise beim Tarif zu setzen. Zudem dringt PRO BAHN darauf, dass Planungen für neue Schienenverkehrsangebote vereinfacht und beschleunigt werden:

Bessere Angebote – weniger Bürokratie

Der Fahrgastverband PRO BAHN Bayern appelliert an die zuständigen Politiker aller Ebenen, mehr Geld in bessere Angebote der Öffentlichen Verkehrsmittel zu investieren und bürokratische Hemmnisse abzubauen.

Die derzeit an verschiedenen Stellen geplanten oder schon umgesetzten Preissenkungen im Öffentlichen Verkehr bringen nichts, wenn der Andrang nicht bewältigt werden kann. PRO BAHN befürchtet, dass bei nächster Gelegenheit sinkende Steuereinnahmen diese Preissenkungen wieder rückgängig gemacht werden müssen. Die Folge wird sein, dass das ausgegebene Geld damit wirkungslos verpufft sein wird. Dagegen führen ausgebauter Liniennetze mit guten Anschlüssen, dichtem Fahrplan und zeitgemäß ausgestatteten Fahrzeugen nachweislich zu dauerhaften Fahrgaststeigerungen.

Gleichzeitig dringt der Fahrgastverband darauf, dass der Ausbau der Öffentlichen Verkehrsmittel wesentlich schneller erfolgen muss. Es kann nicht sein, dass vor der

Elektrifizierung einer Eisenbahnstrecke ein langwieriges und aufwändiges Planfeststellungsverfahren notwendig ist, während die Elektrifizierung einzelner Autobahnabschnitte ohne Planfeststellung erfolgt. Gleiches gilt für Ersatzinvestitionen bei Bahnstrecken (etwa das Ersetzen alter Brücken durch neue) und die Modernisierung der Sicherungstechnik (Umstellung auf ETCS) – auch in diesen Fällen ist ein Planfeststellungsverfahren fehl am Platz.

PRO BAHN Bayern fordert alle Ebenen der Politik dazu auf, sich umgehend für die Realisierung dieser beiden Punkte einzusetzen. Nur so lassen sich die angestrebten Klimaziele erreichen.

Renate Forkel

BEG-Broschüre

Achtung: Dauerbaustelle

Hauptthema der aktuellen Ausgabe der „BahnlandBayern News“ ist die Finanzierung der Schieneninfrastruktur. Diese Thematik ist für den Fahrgast von essenzieller Bedeutung, da eine nicht funktionierende Infrastruktur kaum einen zuverlässigen Fahrplan erlaubt. Zahllose Verspätungen und Zugausfälle bezeugen, dass es dringenden Handlungsbedarf gibt. Insofern ist es sehr lobenswert, dass die Bayerische Eisenbahngesellschaft (BEG) in der genannten Broschüre die wichtigsten Hintergründe erklärt und Verbesserungsvorschläge formuliert.

Bei der Finanzierung wird bei Infrastrukturmaßnahmen zwischen Instandhaltung, Ersatzinvestitionen sowie Neu- und Ausbau unterschieden. In die erste Gruppe gehören Unterhaltsmaßnahmen aufgrund des „normalen Verschleisses“. Sie sollen aus den Trassenpreisen und Stationsgebühren gezahlt werden, für die inzwischen deutlich mehr als die Hälfte der Regionalisierungsmittel aufgewendet werden muss. Wenn der Verschleiss so groß ist, dass eine Reparatur nicht mehr darstellbar ist, wird eine Ersatzinvestition getätigt. Diese wird über die Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung bezahlt, also öffentliche Mittel, die der Bund der Deutschen Bahn zur Verfügung stellt. Für DB Netz als Infrastrukturbetreiber gibt es also keinen Anreiz, vorausschauend in das Schienennetz zu investieren, weil man den Ersatz ja nicht selber zahlen muss, sondern die öffentliche Hand, heißt es in der Broschüre. Neue Strecken, Gleise oder Haltepunkte werden über das Schienenwegeausbaugesetz (BSWAG) oder das Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (GVFG) durch den Bund oder über Sonderprogramme – beispielsweise der Länder – finanziert. Für alle Finanzierungstöpfe gilt natürlich, dass nur so viele Maßnahmen umgesetzt werden können, wie Mittel zur Verfügung stehen.

Außerdem nennt der Artikel in den BahnlandBayern News verschiedene Möglichkeiten, um einen zuverlässigen Betrieb zu gewährleisten. Unter anderem

wird die bereits erwähnte präventive Instandhaltung gefordert und mehr Personal in der Fläche. Besonders wichtig ist die Erstellung von Störfallkonzepten, um bei Verspätungen oder Zugausfällen schnell Ersatzreisemöglichkeiten zu schaffen; inklusive einer besseren Information der Fahrgäste – alles Maßnahmen, die auch PRO BAHN seit langem fordert. Die Engpässe bei der Personalausstattung und die langen Planungszeiten wurden inzwischen auch in der Tagespresse thematisiert und dürften großen Kreisen der Bevölkerung bewusst sein.

Schließlich weist die BEG noch auf ein „Gerechtigkeitsproblem“ hin, wenn derzeit die Verkehrsunternehmen bei Verspätungen oder Anschlussverlusten Pönale zahlen müssen, obwohl der Verursacher eigentlich das Infrastrukturunternehmen ist.

In der Broschüre wird unerwartet deutlich „Klartext“ gesprochen. Da die BEG nicht im „luftleeren Raum“ agiert, kann man annehmen, dass die Analyse und die geforderten Maßnahmen auch von der bayerischen Staatsregierung geteilt werden. Es bleibt zu hoffen, dass nach den Worten auch intensiv an der Umsetzung der vorgeschlagenen Maßnahmen gearbeitet wird. Leider mussten diesbezüglich Fahrgäste schon manche Enttäuschung erleben, aber die Hoffnung stirbt bekanntlich zuletzt.

Die Broschüre kann man in gedruckter Form oder als pdf-File anfordern unter <https://beg.bahnland-bayern.de/de/newsroom/publikationen#bb-news>.

Matthias Wiegner

PRO BAHN-Bezirksversammlung 2019

Am 16. November fand die Mitgliederversammlung des Bezirksverbands Oberbayern statt. Wie üblich gab es vor der Versammlung einen Gastvortrag, wobei der diesjährige Vortragende, der Geschäftsführer des Münchner Verkehrsverbands MVV, Dr. Bernd Rosenbusch, wegen der aktuellen Diskussion zur Erweiterung des MVV-Gebiets und der im Dezember in Kraft tretenden Tarifreform überdurchschnittlich viele Zuhörer aus Politik und Verwaltung anzog.

Natürlich ging Dr. Rosenbusch in seinem Vortrag auf diese Themen ein, aber auch auf das Spannungsfeld Politik-ÖPNV. In diesem Zusammenhang stellte er fest, dass vor dem Hintergrund der Klimathematik mehr Geld für den dringend erforderlichen Ausbau des ÖPNV im Ballungsraum München erforderlich ist.

Neue Infrastruktur für S-Bahn und U-Bahn müsse jetzt finanziert werden, damit sie langfristig zur Verfügung steht. Da jedoch – schließlich dauert ein Planfeststellungsverfahren etwa 10 Jahre – nach drei Jahren noch keine kurzfristigen Verbesserungen bemerkbar seien, bestehe die Gefahr, dass zur Verfügung gestellte Mittel dann wieder gestrichen würden. Das darf aber auf keinen Fall passieren,

und er bittet hier auch PRO BAHN um Unterstützung.

Ein Problem hierbei ist auch, dass der Bahnbau sehr stark reguliert ist, während beispielsweise der Bau von Umgehungsstraßen deutlich einfacher zu realisieren sei. Bis jedoch mehr S- und U-Bahnverkehr möglich sei, bleibe nur die Möglichkeit, den Busverkehr auszubauen – auch in der Region rund um München. Kurzfristige Verbesserungen in München seien derzeit ohnehin nur über mehr Busspuren zu erreichen. Wegen seines guten Wirkungsgrads sei eigentlich der O-Bus sinnvoll, ein Problem sind hier allerdings die zu erwartenden Einsprüche der Anwohner gegen die Oberleitung.

Mit der Absicht, eine einheitliche Mobilitätsplattform zu schaffen, die die derzeit erforderlichen 14 Apps abdecken soll, dürfte der MVV auf die Zustimmung von PRO BAHN rechnen können – jedenfalls dann, wenn diese App hält, was sie verspricht.

Zum Abschluss plädierte Dr. Rosenbusch noch dafür, dass tarifliche Maßnahmen – Stichwort „365-Euro-Ticket“ – zwar sinnvoll sind, aber keinesfalls zu Lasten des Angebots gehen dürfen. Tarifliche Maßnahmen allein führen nicht zum Umsteigen vom Auto auf den ÖPNV, sondern vielmehr eine Verbesserung des Angebots und die einfachere Nutzung.

Nach dem Vortrag gab es natürlich eine angeregte Diskussion bis weit in die anschließende Mittagspause hinein.

In der Mitgliederversammlung berichteten der Vorsitzende Norbert Moy sowie Andreas Barth und Andreas Frank exemplarisch über verschiedene Aktivitäten wie die Einflussnahme bei Nahverkehrsplänen der Landkreise und in München, die Teilnahme an Fahrgastbeiräten, Pressemitteilungen sowie die Bearbeitung von Anfragen der Presse, Exkursionen, Infostände, Aktivitäten zur Verbesserung der Information der Fahrgäste bei Baumaßnahmen und die aktuell laufende Petition zur Werdenfelsbahn. Breiteren Raum nahm in dem Bericht von Norbert Moy der aktuelle Stand des Gerichtsstreits um die Altstadtstrecke in Wasserburg ein: die Klageberechtigung des Konsortiums wurde von der 2. Instanz anerkannt. Die Klage wurde zwar abgewiesen, aber Revision am Bundesverwaltungsgericht in Leipzig zugelassen.

Dies schlug sich auch im Kassenbericht der Schatzmeisterin nieder: Für die zweite Instanz und die bereits jetzt zu zahlenden Gerichtskosten für die Verhandlung am Bundesverwaltungsgericht waren in diesem Jahr über 14000 Euro zusätzlich aufzubringen. Dank der Unterstützung durch den Landesverband Bayern und vieler großzügiger Spender, denen die Schatzmeisterin im Namen von PRO BAHN Oberbayern herzlich dankt, war dies jedoch möglich. Da der Prozess sich noch weiter hinziehen dürfte, bittet PRO BAHN Oberbayern auch weiterhin um Ihre Unterstützung.

Wegen der hohen Ausgaben für den Prozess um die Wasserburger Altstadtbahn wurde eine Abstimmung zur Entlastung des Vorstands durchgeführt. Wilhelm Mack stellte den Antrag auf Entlastung des Vorstands, der bei Enthaltung des Vorstands einstimmig angenommen wird.

Renate Forkel

Herausgeber: PRO BAHN Bezirksverband 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; Lektorat: Helmut Lerche, Matthias Wiegner. 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 15 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, nach einem Monat allgemein frei verfügbar.

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. 30.11. So. 01.12., Sa. 07.12. und So. 8.12.; Bad Endorf / Obing ; **Nikolausfahrten auf der Lokalbahn Endorf-Obing** Info und Anmeldung: <https://chiemgauer-lokalbahn.com/fahrplaene-und-co/fahrplaene/> und Tel. 0151/6779 4888.

Mi. 04.12. 18:30 Uhr; Bad Reichenhall, „Hotel Axelmannstein“, Salzburger Str. 2-6; **Monatstreffen** des Verkehrsforums Berchtesgadener Land und Rupertiwinkel: (offenes Treffen für alle, die sich informieren oder Probleme und Erfahrungen einbringen wollen); Info: <https://www.verkehrsforum-bgl.de/>.

Mo. 23.12. Bad Endorf/Obing; **Friedenslichtfahrt der Lokalbahn Endorf-Obing**; Info und Anmeldung: Siehe Termin am 30.11. und Tel. 0151/2020 7626.

Mi. 08.01. (Termin noch nicht gesichert) 18:30 Uhr; Freilassing, Schulungsraum im Bahnhofsgebäude; **Monatstreffen** des Verkehrsforums Berchtesgadener Land und Rupertiwinkel: Info: <https://www.verkehrsforum-bgl.de/>.

- **Informationen zur Vortragsreihe der IG Münchner Schienenverkehrsfreunde** siehe <http://www.localbahnverein.de> unter „DGEG-Gruppe“.
- **Es ist noch nicht gesichert, ob das monatliche Treffen des Verkehrsforums Berchtesgadener Land und Rupertiwinkel am 8. Januar oder doch am 1. Januar stattfindet.**

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, üblicherweise im Gasthaus „Klinglwirt“, Balanstr. 16 (S-Bahn oder Tram bis Rosenheimer Platz).

Änderungen und weitere Termine finden Sie unter <https://www.pro-bahn.de/bayern/termine.htm>.

Mi. 04.12. 19 Uhr; Geschäftsstelle; **Aktiventreffen**

Fr. 06.12. 19 Uhr; Geschäftsstelle; **Regionalgruppe München.**

Sa. 07.12. 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)

Do. 12.12. 18 Uhr; Rosenheim; „Flötzinger Bräustüberl“, Samerstraße 17, **Stammtisch der Stadt- und Kreisgruppe Rosenheim**; Info: Wolfgang Günther (080 62/4027), Günther Polz (080 63/7928)

Mo. 16.12. Augsburg, Zeughaus, Zeugplatz 4 (Hollsaal, Zugang durch Tür „Aufgang Treppe“); **PRO BAHN-Treff Schwaben**; J. Lange, PRO BAHN: „Fugger Express – Wunsch und Wirklichkeit“; Info: winfried.karg@pro-bahn.de, https://www.pro-bahn.de/bayern/index_termin.htm unter „Schwaben“

Mi. 18.12. 19 Uhr; Geschäftsstelle; **Aktiventreffen**

Fr. 27.12. ab 19:30 Uhr; München; **Achtung, eventuell geänderter Treffpunkt!** Gasthaus „Klinglwirt“, Balanstr. 16 oder Gasthaus „Bavaria“, Bayerstr. 81; **Stammtisch**

Sa. 04.01. 12 Uhr; Wasserburg, „Café Central“, Herrengasse 5–7; **Stammtisch** der PRO BAHN Ortsgruppe Wasserburg; Info: siehe Termin am 02.11.

- **Im Dezember findet der Stammtisch in München an einem Freitag und eventuell an einem anderen Treffpunkt statt. Bitte unter https://www.pro-bahn.de/bayern/termin_show_one.php?id=2298&app=obb informieren.**
- **Das Treffen der Regionalgruppe München im Januar findet voraussichtlich erst am 10. des Monats statt. Ob das erste Aktiventreffen im Januar auf den 8. Januar verlegt wird oder entfällt, liegt noch nicht fest.**

Termine anderer Veranstalter siehe vorherige Seite.

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