

PRO BAHN *Post*

 Rundbrief von PRO BAHN Oberbayern

August 2013



Obwohl es Elektromobilität in Städten bereits seit vielen Jahren gibt, liegt der Schwerpunkt in der politischen Diskussion auf der Förderung von Elektroautos. Die Meinung von Politikern in Bezug auf den Bau neuer Trambahnlinien ist Bestandteil der Wahlprüfsteine von PRO BAHN (Bild: M. Wiegner).

- Kurznachrichten – Seite 2
- Bahnknoten München – warum geht es nicht weiter? – Seite 4
- PRO BAHN für Haltepunkt Pfraundorf – Seite 6
- PRO BAHN-Wahlprüfsteine zur Landtagswahl 2013– Seite 6
- Ohlstadt: Soll die Planfeststellung nur beruhigen? – Seite 9
- Aus für das Schülerferienticket in Bayern – Seite 9

Kurznachrichten

Wasserburg: Stadt verzögert Verhandlungen

Bis zum Redaktionschluß lag immer noch kein Angebot der Stadt Wasserburg für die Übernahme der Altstadtbahn vor. Immer wieder vertröstet die Stadt das Konsortium aus BayernBahn GmbH, RSE, Innrail GmbH und PRO BAHN mit dem Hinweis auf weitere juristische Prüfungen ihres Angebots. Das Konsortium hatte bereits im November 2012 sein Interesse an der Bahn bekundet und um ein Angebot gebeten.

München: Verkehrsminister für Bahnhof Poccistraße

Am 23. Juli hat der bayerische Verkehrsminister gegenüber der Süddeutschen Zeitung seine Sympathie für einen Regionalzughalt an der Münchner Poccistraße verkündet. PRO BAHN begrüßt diese Absichten und forderte in eine Pressemitteilung (<http://www.pro-bahn.de/oberbayern/presse/20130724.html>) eine schnelle Umsetzung. Die Idee eines Bahnhofs Poccistraße für Regionalzüge und S-Bahnen mit Übergang zum gleichnamigen U-Bahnhof ist bereits mehrere Jahrzehnte alt und wurde von PRO BAHN bei jeder sich bietenden Gelegenheit vorgebracht. Der in der Nähe gelegene Südbahnhof ist seit 1985 für den Personenverkehr stillgelegt.

München: Beschluss zur Trambahn-Westtangente vertagt

In einer Ausschusssitzung zur Trambahn-Westtangente, welche die Stadtteile Neuhausen-Nymphenburg, Laim, Hadern, Sendling-Westpark und Obersendling verbinden soll, wurden am 3. Juli die Beschlüsse auf die nächste Vollversammlung des Stadtrats vertagt. In den Stadtrats-Unterlagen findet man Übersichtspläne (Anlagen 10 bis 15) und Detailpläne (Anlage 16, Plan 1 bis 4) zu der seit den 90er-Jahren des letzten Jahrhundert geplanten Tramstrecke (http://www.ris-muenchen.de/RII2/RII/ris_vorlagen_dokumente.jsp?risid=2736684). Die Münchner Trambahngegner hatten im Vorfeld der Ausschusssitzung eine Medienoffensive insbesondere mit Hilfe der Abendzeitung gestartet.

PRO BAHN lobt DB Regio für Kulanz bei Streckensperrung

Bei höherer Gewalt, z.B. im Falle von Unwetterschäden, ist die DB formal nicht zu Fahrgeldrückerstattungen verpflichtet. Während der dreiwöchigen Streckensperre im Juni zwischen Tutzing und Weilheim aufgrund von Unwetterschäden liefen jedoch Ersatzverkehr und Fahrgastinformation nicht gerade optimal, zusätzliche Betriebsstörungen und Fahrzeugausfälle hatten die Situation noch verschärft. Auch PRO BAHN hatte Kritik am Notfallmanagement geübt. Deshalb hat die DB großzügig und kulant auf die Anfragen von Bahnkunden mit Zeitkarten reagiert, die eine Rückerstattung des Fahrpreises bei der DB beantragt haben. In zahlreichen Fällen wurde den Kunden ein erheblicher Geldbetrag erstattet. In ei-

nem Schreiben hat sich die DB außerdem bei den Abo-Kunden entschuldigt und sich für die Geduld mit einem „Alpenkrimi“ und Verzehr Gutscheinen bedankt.

Verbesserungen beim Fugger-Express

Am 11. Juli wurde die Petition von PRO BAHN Schwaben zum Fuggerexpress um bayerischen Landtag behandelt (<http://www.br.de/nachrichten/schwaben/fugger-express-wirtschaftsausschuss100.html>). Für PRO BAHN ist die als Kompromiss ausgehandelte Nachrüstung der Fahrzeuge mit Gepäckablagen und die Erhöhung des Sitzabstandes ein wichtiger Etappensieg.

Ausbau des Streckenabschnitts Altmühldorf–Tüßling beginnt

Auf der Bahnstrecke München–Mühldorf gab es einmal wieder einen ersten Spatenstich: Am 29. Juli in Mühldorf begann mit einem feierlichen ersten Spatenstich der zweigleisige Ausbau des Streckenabschnitts von Altmühldorf über Mühldorf nach Tüßling (<http://www.bmvbs.de/SharedDocs/DE/Pressemitteilungen/2013/160-ramsauer-altmuehldorf-tuessling.html>). Bei der Anzahl der Spatenstiche auf dem Streckenabschnitt fragt man sich inzwischen, ob da außer Verkehrsminister Ramsauer sonst noch jemand baut? So oft wie Ramsauer da mit dem Spaten zusticht, könnte die DB da auch eine geschickte Form von Leiharbeit erfunden haben.

Autobahn wächst – Schiene schrumpft

Deutschland gehört zu den europäischen Ländern, in denen das Schienennetz zwischen 2000 und 2011 geschrumpft ist (minus 8 Prozent). Beispielsweise Italien, Frankreich und die Niederlande wiesen dagegen Wachstumsquoten zwischen 5 und 8 Prozent auf. Diese Ergebnisse zeigen laut Allianz pro Schiene kürzlich veröffentlichte Zahlen der EU-Kommission. In allen untersuchten Ländern wuchs dagegen das Autobahnnetz – in Deutschland um 9 Prozent. EU-weit nahmen Autobahnen um 27 Prozent zu und die Schiene um 2 Prozent ab (<http://www.allianz-pro-schiene.de/presse/pressemitteilungen/2013/>, Meldung vom 17. Juli).

„Sieben Legenden und die Realität“ zum 2. Münchner S-Bahn-Tunnel

Über ein Jahrzehnt nach Beginn der Planungen für einen zweiten Innentunnel in München möchte Bayerns Verkehrsminister Zeil „die Bevölkerung von Anfang an in das Projekt einzubeziehen“. Die Einbeziehung scheint aber nur darin zu bestehen, mittels eines neuen Faltblatts das Volk über die Unfehlbarkeit der bereits vor langem getroffenen Entscheidungen zu informieren und so zu tun, als bestünden die Argumente gegen den Tunnel (siehe <http://www.pro-bahn.de/oberbayern/s-bahn>), <http://www.plan-a-muenchen.de>, <http://www.tunnelaktion.de/index2.htm>) nur aus leicht widerlegbaren Legenden.

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

Bahnknoten München – warum geht es nicht weiter?

Das Bayerische Kabinett und der Bayerische Landtag haben 2010 ein Konzept zum Ausbau des Bahnknotens Münchens beschlossen. Ende 2010 wurden die Ergebnisse der Bedarfsplanüberprüfung für die Schienenwege des Bundes veröffentlicht. Dort finden sich auch Festlegungen zu Maßnahmen im Bahnknoten München. Für den Güterverkehr sind beispielsweise folgende kleinere Netzerweiterungen erwähnt:

- Wiederaufbau einer Kurve am Eisenbahn-Nordring zwischen Feldmoching und Milbertshofen (Investition Bestandsnetz, daher außerhalb der Bedarfsplanung des Bundes),
- Bau einer Kurve zwischen Daglfing und Riem („Daglfinger Kurve“),
- Bau einer Kurve zwischen Riem und Trudering („Truderinger Kurve“),
- zweigleisiger Ausbau der Verbindung Daglfing–Trudering („Truderinger Spange“).

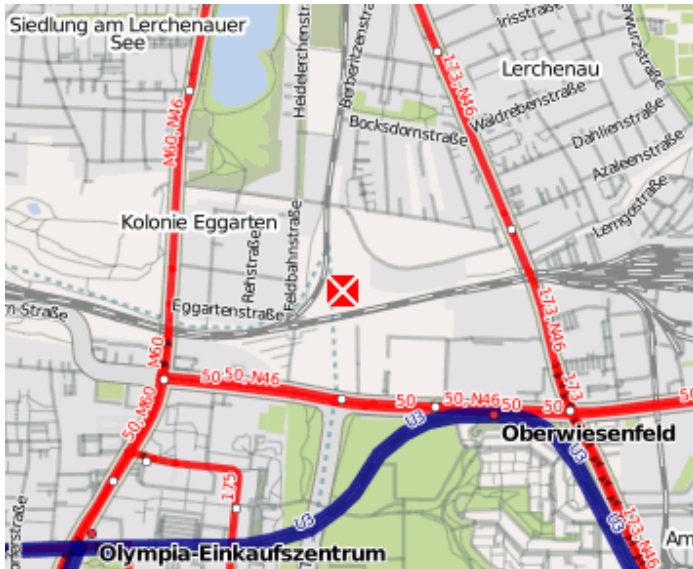
Weitere Informationen und Verweise zur Bedarfsplanüberprüfung findet man im Artikel „Flughafenexpress verdrängt S-Bahn“ der PRO BAHN Post 12/2010 (<http://www.myway.de/e.lauterbach/xs.html>).

Die Ergebnisse der Bedarfsplanüberprüfung und die Beschlüsse von Staatsregierung und Landtag stammen von 2010. Dass sich seitdem Situation und Perspektive für den Bahnknoten München nicht grundlegend geändert haben, mag man noch als Bestandteil des Desasters der Verkehrspolitik akzeptieren. Dass wir aber heute außer vielen Worten keinerlei auch nur kleine Verbesserungen vorfinden, ist schon schlechter zu verstehen. Keiner der Beteiligten – Bund, Deutsche Bahn AG, Freistaat – haben auch nur mit irgendeinem der seit Jahren und Jahrzehnten angekündigten substanziellen Schritte begonnen.

So existieren die oben aufgelisteten Netzerweiterungen für den Güterverkehr immer noch nur auf dem Papier. Insbesondere für die Verbindungskurve Feldmoching–Milbertshofen, die eine Investition ins Bestandsnetz, also kein Ausbau wäre, fehlen nur etwa 100 Meter Gleis.

Die Tatsache des fehlenden Gleisstücks als Aufhänger genommen, entstand Anfang April 2013 ein Brief zur Thematik Eisenbahnknoten München, der an Bundesverkehrsminister Ramsauer, den bayerischen Verkehrsminister Zeil und den Münchner Oberbürgermeister Ude gerichtet war.

Das Bayerische Staatsministerium für Wirtschaft, Infrastruktur, Verkehr und Technologie (StMWIVT) antwortete Anfang Mai. In seinem Brief verweist das Ministerium auf den Bund als Zuständigen sowie auf das Bahnknoten-Konzept der Staatsregierung. Explizit wird der Aussage widersprochen, dass die Planungen zum zweiten Stammstreckentunnel den Ausbau im Bereich Johanneskirchen–Daglfing blockieren.



Die Karte zeigt die Lage der fraglichen Gleiskurve
(Karte: openstreetmap.org – CC BY-SA)

Das Schreiben ans Münchner Rathaus wurde zuständigkeithalber vom Referat für Stadtplanung und Bauordnung beantwortet. Für den Güterverkehr weist man auf eine noch nicht veröffentlichte Studie hin, die aber bezüglich der thematisierten Gleiskurve zu keinem positiven Ergebnis komme. Zur Flughafenanbindung werden die bereits bekannten Argumente der Amtsplanung wiederholt. Darauf, dass die Strecke München–Freising, wenn man über den Tellerrand der Münchner Stadtgrenze hinweg schaut, verkehrlich deutlich wichtiger ist als die Anbindung zum Flughafen über die S8-Strecke, wird jedoch nicht eingegangen.

Im Juni traf ein Antwortschreiben vom Bürgerservice des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (BMVBS) ein. Die Zuständigkeit für den Wiederaufbau der Verbindungskurve wird darin allein der Deutschen Bahn AG zugewiesen. Das auf dem zweiten Stammstreckentunnel basierende Konzept für den Bahnknoten München „ist aus Sicht des Bundes sehr gut geeignet“.

Der gesamte Vorgang zeigt, wie unendlich schwierig es ist, etwas voranzubringen. Je mehr Stellen beteiligt sind, umso geringer ist das Verantwortungsgefühl der Akteure. Es wird abgewogen und hin- und hergeschoben; sichtbare Ergebnisse entstehen so gut wie keine. Seit über zehn Jahren erleben wir stattdessen Gezerre und Geschachere rund um den zweiten S-Bahn-Tunnel. Dass der Tunnel die einzige und zentrale Lösung der S-Bahn-Probleme sei, wurde ohne irgendeine Bürgerbeteiligung durch die Staatsregierung festgelegt.

Der Autor bleibt bei seiner Meinung, dass das Beharren auf diesem Standpunkt

jede Entwicklung im Bahnknoten München jahrelang verzögert hat und noch weiter verzögern wird. Als Folge davon wird über München hinaus der Bahnverkehr in ganz Südbayern auf absehbare Zeit behindert.

Den gesamten im Artikel erwähnten Schriftwechsel findet man im Internet unter <http://www.myway.de/e.lauterbach/bahn-by/nordringfm>.

Edmund Lauterbach

PRO BAHN für Haltepunkt Pfraundorf

Mit der Einführung des Meridian im E-Netz Rosenheim soll die Haltestelle Pfraundorf in der Gemeinde Raubling geschlossen werden, informierte die Rosenheimer Verkehrsgesellschaft RoVG die Rosenheimer Kreisgruppe von PRO BAHN. Der Grund: Für 2-teilige Flirt-Garnituren mit 214 m Länge sind die Bahnsteige in Pfraundorf mit 120 bzw. 150 m Länge zu kurz.

Bei der Gemeinde Raubling wie auch beim Landkreis Rosenheim regt sich Widerstand gegen diese Pläne. Auch PRO BAHN hat mit einem Schreiben an Staatsminister Martin Zeil gegen die drohende Schließung interveniert und weist dabei auf die erfolgreiche Neueröffnung von Haltepunkten im Landkreis Rosenheim hin, zuletzt an der Fachhochschule in Rosenheim. PRO BAHN fordert eine Anpassung der Bahnsteiglängen und die Bedienung von Pfraundorf als Systemhalt. Bis dahin – so der Vorschlag von PRO BAHN – sollte den Bahnkunden in Pfraundorf eine adäquate Zwischenlösung angeboten werden.

Für Verärgerung sorgt bei den Fahrgästen die Tatsache, dass die unpassenden Bahnsteiglängen den Verantwortlichen schon seit Festlegung des Fahrzeugkonzepts bekannt sein müssten.

Norbert Moy

Bayerische Landtagswahl 2013

PRO BAHN-Wahlprüfsteine zur Landtagswahl

In gut einem Monat findet die Landtagswahl in Bayern statt. Zu diesem Anlass hat der PRO BAHN-Landesverband Bayern einige verkehrspolitische Wahlprüfsteine formuliert und an die im Landtag vertretenen Parteien sowie die ödp, die Linke und die Piraten verschickt. Natürlich konnten nur wenige Punkte thematisiert werden, aber die Antworten geben sicher deutliche Hinweise darüber, wie ernst es die einzelnen Parteien mit einer ÖV-freundlichen Verkehrspolitik meinen. Da Politiker gerne betonen, wie wichtig ihnen die Schiene ist – Formulierungen wie „Vorrang für die Schiene“ oder „Förderung des umweltfreundlichen öffentlichen Verkehrs“ finden sich irgendwo in jedem Parteiprogramm – erhofft

fen wir uns, dass die fachliche Tiefe und die Ausführlichkeit, mit der die Fragen beantwortet werden, Rückschlüsse darauf liefern, ob echter politischer Wille existiert oder ob es sich nur um Floskeln handelt.

Im Falle der bayerischen Staatsregierung mit ihrem Verkehrsminister besteht zudem die Möglichkeit, das Erreichte (oder Nicht-Erreichte) mit den Ankündigungen der letzten Jahre zu vergleichen. Dazu finden sich mehr oder weniger alle ÖV-relevanten Pressemitteilungen des Verkehrsministeriums (seit der Ära Wiesheu) auf einer Webseite von PRO BAHN Bayern (unter „Fahrgast-Service/Dokumentation“, <http://www.pro-bahn.de/bayern/doku.htm>): Beim Durchlesen ist man immer wieder erstaunt, wie lange an manchen Projekten schon geplant wird, ohne dass etwas Nützliches für den Fahrgast erreicht worden wäre. Wenn während der laufenden Legislaturperiode nichts für ein bestimmtes Projekt getan wurde, fällt es schwer, etwaige Ankündigungen zu glauben, nach denen es in den folgenden fünf Jahren signifikant vorangebracht werden wird. Auch wenn in vielen Fällen der Bund zuständig ist, so sind doch alle Parteien auch bundespolitisch aktiv und könnten auch auf die „große Politik“ Einfluss nehmen.

Interessant sind sicher auch Stellungnahmen, die im Zusammenhang mit einem möglichen Ausbau der Schiene vor einer Vernachlässigung des Straßenausbaus warnen oder gar von einer Ideologie gegen das Auto sprechen. Gespannt sind wir auch auf die Reaktion der Parteien auf die immer aggressiver werdenden Forderungen der (Fern)Buslobby.

Die Wahlprüfsteine werden in Kürze auf den Internetseiten des Landesverbands veröffentlicht. Dort finden sich auch ab dem 20. August die Stellungnahmen der Parteien, sofern sie bis dahin vorliegen.

Hier nun – auch als Anregung für die Diskussion an Partei-Infoständen – die PRO BAHN-Wahlprüfsteine:

- **Bayern-Takt**

1994 wurde der Bayern-Takt mit dem Ziel eingeführt, einen integralen Takt („jede Stunde, jede Richtung“) anzubieten. Seitdem sind die Fahrgastzahlen überproportional gestiegen. Sehen Sie den Bayern-Takt deshalb als abgeschlossenes Erfolgsmodell an, oder halten Sie weitere Maßnahmen zur Vollendung des Bayern-Taktes für erforderlich? Welche Maßnahmen sind aus Ihrer Sicht beispielsweise nötig, um die Abstimmung zwischen Bahn und Bus zu optimieren? Welche Meinung haben Sie zu einem Landestarif (etwa wie in Schleswig-Holstein oder Niedersachsen)?

- **Regionale Schieneninfrastruktur**

Der Freistaat hat über die BEG mit Verkehrsunternehmen Verträge über die Erbringung von Verkehrsleistungen auf der Schiene abgeschlossen. Mit

dem Schieneninfrastrukturunternehmer besteht jedoch kein vertragliches Verhältnis. Dadurch können Wünsche der Fahrgäste in Bezug auf die Unterhaltung und den Ausbau des regionalen Schienennetzes schwer durchgesetzt werden. Welche Strategien verfolgen Sie, um mehr demokratisch legitimierten (im Gegensatz zu unternehmenspolitisch motivierten) Einfluss auf den Zustand des Schienennetzes in Bayern sicherzustellen? Können Sie sich ein finanzielles Engagement des Freistaats vorstellen, um dringend notwendige Ausbaumaßnahmen zeitnah realisieren zu können?

- **Elektromobilität**

Das Thema Elektromobilität ist gegenwärtig hochaktuell. Der Schwerpunkt in der politischen Diskussion liegt dabei auf der Förderung von Elektroautomobilen. Welche Maßnahmen sehen Sie in Bezug auf den Schienenverkehr als vordringlich an, und wie wollen Sie diese voranbringen; derzeit sind Bahnlinien ganzer Regionen – etwa im Allgäu oder in der Oberpfalz – ohne Fahrdracht? Welche Rolle spielt für Sie der innerstädtische elektrische Verkehr? Welche Meinung vertreten Sie in Bezug auf den Bau neuer Trambahnlinien?

- **Ausschreibungen im SPNV**

Die Anforderungen an die Ausgestaltung des Verkehrsangebotes im SPNV ist bei den derzeitigen Ausschreibungen für die Öffentlichkeit intransparent. Oft scheinen die Vorgaben auch unzureichend, um eine hohe Qualität des Reisens garantieren zu können. Welche Qualitätsvorgaben wollen Sie in den Ausschreibungen festschreiben? Welche Perspektiven sehen Sie, das Problem von nicht rechtzeitig verfügbaren Fahrzeugen zu lösen? Sehen Sie Handlungsbedarf in Bezug auf die Tarifgestaltung auf Strecken, auf denen mehrere Unternehmen unterwegs sind und/oder Nah- und DB-Fernverkehr angeboten wird?

- **Bahnknoten München**

Der Ausbau des Bahnknotens München hat für den Bahnverkehr in ganz Südbayern eine überragende Bedeutung. Die einzig sichtbare Aktivität besteht aber seit über zehn Jahren in Diskussionen und Planungen um den zweiten Stammstreckentunnel für die Münchner S-Bahn. Ist die Kopplung des gesamten Bahnknoten-Ausbaus an das Tunnel-Projekt richtig oder würden andere Lösungswege eher zum Ziel führen? Sollten angesichts der bereits verstrichenen Zeit Maßnahmen wie beispielsweise der Ausbau von S-Bahn-Außenstrecken, der Bau des Verknüpfungspunkts Laim, oder der Umbau der Westeinführung Pasing vorgezogen realisiert werden?

Matthias Wiegner

Bahnhofsumbau Ohlstadt

Soll die Planfeststellung nur beruhigen, aber nicht ändern?

Die DB Netz geht offenbar davon aus, dass die Einwendungen der Gemeinde und von PRO BAHN zum Bahnhofsumbau in Ohlstadt die vorgelegten Pläne allenfalls verzögern, nicht aber ändern werden. Die aktuelle Baustellenplanung in Ohlstadt zeigt, dass während der Streckensperrung im August zwar der bestehende Bahnsteig und der nördliche Gleisbogen nicht angetastet werden, aber schon im Herbst dieses Jahres sind Vorarbeiten für die von der DB geforderten Außenbahnsteige eingeplant. Auch wurden schon jetzt Mastgründungen für neue Fahrleitungsmasten im Bahnhofsbereich vorgenommen, die ebenfalls mit den alternativen Plänen für einen Mittelbahnsteig kollidieren. Offensichtlich sollen Tatsachen geschaffen werden, die andere Lösungen ausschließen. Das Anhörungsverfahren wird möglicherweise aber erst in 2014 stattfinden. Die Gemeinde Ohlstadt versucht nun mit rechtlichen Mitteln einen Baustopp herbeizuführen.

Indessen hat die BEG angekündigt, wegen der Bauverzögerung 10 vorgesehene Zughalte in Ohlstadt vorerst zu streichen. Begründet wird dies damit, dass die 15 Sekunden Fahrzeitverlängerung bei haltenden Zügen bzw. etwa 30 Sekunden bei durchfahrenden Zügen den Fahrplan destabilisieren würden. Erfahrungsgemäß betragen jedoch die durchschnittlichen Fahrplanabweichungen auf der Strecke München–Mittenwald ein Mehrfaches dieser Zeiten – das ist kein gutes Omen für den Fahrplan ab Dezember. Die Maßnahme erinnert an die willkürlichen Zugdurchfahrten in Uffing und Huglfing ab 2002, die erst vor kurzem wieder aufgehoben wurden. Da auch hier nie eine stichhaltige Begründung geliefert werden konnte, empfanden die Bahnkunden die Maßnahme als Strafaktion für ihr Aufbegehren gegen den damaligen Planungen im Werdenfels-Takt.

Kommentar: Man stellt sich unwillkürlich die Frage, welchen Sinn solche aufwendigen Baugenehmigungsverfahren eigentlich haben, wenn das Ergebnis schon vorher feststehen scheint. Dient das Verfahren nur dazu, dem Bürger das Gefühl einer demokratischen Beteiligung zu geben? Wäre dann das Geld aber nicht gleich besser in eine optimal kundengerechte Bahnhofsanlage angelegt als in sinnlose Verwaltungsverfahren?

Norbert Moy

Aus für das Schülerferienticket in Bayern

Für mehrere Tausend bayerische Schüler werden die Sommerferien mit einer herben Enttäuschung beginnen. Und zwar nicht bei der Zeugnisübergabe, sondern am Fahrkartenschalter beim Versuch, ein Schülerferienticket zu kaufen. Bis

zum Sommer 2012 konnten Schüler bis 21 Jahre damit für zuletzt 39 EUR in den Ferien eine unbegrenzte Zahl von Ausflügen mit Nahverkehrszügen der Eisenbahnen in Bayern unternehmen. Doch während in fast allen anderen Bundesländern ein solches Ticket weiter angeboten wird, wurde es in Bayern vom Markt genommen.

In einer Pressemitteilung kritisierte PRO BAHN diesen Schritt (http://www.pro-bahn.de/bayern/presse_show_bayern.php?id=730), da gerade das Ferienticket jungen Menschen die Möglichkeit bietet, abseits vom üblichen Schulweg das umweltfreundliche Verkehrsmittel Eisenbahn zu entdecken. PRO BAHN Bayern sieht in der Abschaffung ein absolut falsches Signal und eine verpasste Chance.

So wollte Jörg Lange, der Verfasser der Pressemitteilung, das Ferienticket eigentlich den 10- bis 16-jährigen Teilnehmern eines Kinder-Klima-Camps in Herrsching in einem Workshop zu umweltfreundlicher Mobilität empfehlen. Als Alternative bietet die DB auf einer Webseite das Bayernticket an. Für Lange kein Ersatz: Selbst wenn zwei Kinder zusammen unterwegs seien, so rechnet er vor, würde dies für 39 Euro ganze drei Tagesausflüge ermöglichen.

In einer Reaktion auf die PRO BAHN-Pressemitteilung wurde von Seiten der DB darauf hingewiesen, dass im Vorjahr lediglich 7000 Schüler in Bayern das Ticket genutzt hätten und zudem ein großer Teil der Schüler das Ticket für das Pendeln zum Ferienjob nutzen würde. Im letzten Jahr hätte die DB mehr Geld für Werbung ausgegeben als sie an Erlösen aus dem Ticket generiert hat. Ähnliche Angebote der Verbände würden dagegen rege genutzt. Ein Beibehalten für die wenigen Schüler sei viel zu aufwändig, denn es müssten Tarifanträge gestellt und der Vertrieb programmiert werden, außerdem ist die Abstimmung mit Partnern erforderlich, die teilweise mehr Geld haben wollen als der Gesamtumsatz ausmacht.

Auch uns als Fahrgastverband ist klar, dass das Ferienticket bei einem Verkaufspreis von 39 EUR sicher nicht zu wesentlichen Teilen zum betriebswirtschaftlichen Ergebnis von DB Regio Bayern beitragen kann. Die persönliche Einstellung zur Nutzung von öffentlichen Verkehrsmitteln bildet sich jedoch bei einem Großteil der Bevölkerung bereits in jungen Jahren aus. Wer die Bahn allenfalls aus dem Schülerverkehr oder überhaupt nicht kennt, wird sie später auch mit geringerer Wahrscheinlichkeit nutzen. Dementsprechend ist aus unserer Sicht ein Schülerferienticket eher eine Werbemaßnahme für spätere Kunden als eine Einnahmequelle.

Die im Schreiben der DB angeführten Angebote der Verkehrsverbände sind weder vom Angebotsumfang noch von den Zugangsvoraussetzungen mit dem Schülerferienticket vergleichbar. Zudem gibt es zahlreiche Schüler, die außerhalb von Verkehrsverbänden leben. Weiterhin stellt sich die Frage, in wie weit der DB

Vertrieb als Verkaufsmonopolist eher ein Hemmnis als ein Nutzen ist.

PRO BAHN ist klar, dass aktuell unter dem Gesichtspunkt des Ausschreibungswettbewerbs der Kostendruck auf die einzelnen Eisenbahnunternehmen steigt. Ein Werbebudget wird es jedoch immer geben und ist auch in Ausschreibungen der BEG gefordert. Das Schülerferienticket wäre aus unserer Sicht ein Posten darin, denn die Schüler von heute sind auch die (zahlenden) Bahnkunden von morgen.

Nach Texten von Jörg Lange (Zusammenstellung: R. Forkel)

Termine anderer Veranstalter

PRO BAHN-Termine und allgemeine Hinweise siehe nächste Seite

- Sa. 03.08. Garmisch-Partenkirchen; **Bahnthementag I**: „Bayerische Zugspitzbahn“ in der Veranstaltungsreihe „100 Jahre Außerfernbahn“. Veranstalter: Verkehrsarchiv Tirol; Info und Anmeldung: <http://www.ausserfernbahn.info/veranstaltungen/jubilaeumsveranstaltungen>
- So. 04.08., So. 11.08, Do. 15.08. und So. 25.08.; Bad Endorf (9:50, 11:50, 13:50 Uhr, 15:50 und 17:50 Uhr (letzte Fahrt nur bis Amerang)) / Obing (10:53, 12:53, 14:53 und 16:53 Uhr); **Touristikverkehr auf der Lokalbahn Endorf-Obing mit VT 103**; Info: <http://www.chiemgauer-lokalbahn.de/fahrplan>, Tel.: 08821/64 999 64
- So. 04.08., So. 11.08. und Do. 15.08.; Utting, Schondorf, Geltendorf, Augsburg; **Dampfzugfahrten** zu den Dampftagen im Bahnpark Augsburg; Info: <http://www.bahnpark-augsburg.de/ammersee-dampfbahn/>
- Mo. 05.08. 18:30 Uhr; Bad Reichenhall, „Avalon-Hotel“ Bahnhofsplatz 14; **Monatstreffen** Verkehrsforum Berchtesgadener Land; Info: M. Behringer (08654/50804, inf@verkehrsforum-bgl.de, <http://www.verkehrsforum-bgl.de>)
- Sa. 17.08. und So. 18.08.; Bad Endorf (9:50, 10:20, 15:00 und 17:50 Uhr) / Obing (8:45, 11:15, 13:55 und 16:45 Uhr); **Dampfzugfahrten** zum Ritterfest nach Amerang; Info: <http://www.chiemgauer-lokalbahn.de/fahrplan/images/fahrplan-2013.pdf>, Tel.: 08821/64 999 64
- Mo. 02.09. 18:30 Uhr; Bad Reichenhall, „Avalon-Hotel“ Bahnhofsplatz 14; **Monatstreffen** des Verkehrsforums Berchtesgadener Land; Info: M. Behringer (08654/50804, mr.behringer@t-online.de)
- Fr. 06.09. 16 Uhr; Salzburg, „Stieglbräu“, Hotel Imlauer, Rainerstraße 12-14; **Salzburger Verkehrsplattform**, Info: 00 43/664/411 8223, <http://www.salzburger-verkehrsplattform.org> unter „Treffen“
- Bis. 31.10. jeweils Di-So, 10-17 Uhr; Garmisch-Partenkirchen, Werdenfels-Museum, Ludwigsstr. 47; **Ausstellung** „Bitte einsteigen. 100 Jahre Außerfernbahn“. Info: <http://www.ausserfernbahn.info/veranstaltungen/sonderausstellungen/>

• Die Salzburger Verkehrsplattform entfällt im August

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, Tram 16/18 Reichenbachplatz).

Änderungen und weitere Termine finden Sie unter http://www.pro-bahn.de/bayern/index_termin.htm.

Fr. 02.08. 19 Uhr; Geschäftsstelle; **Stadt- und Kreisgruppe München**

Sa. 03.08. 10.08., 17.08., 24.08. und 31.08., 12 Uhr; Wasserburg, „Schranne“, **Stammtisch** der PRO BAHN Ortsgruppe Wasserburg (einzelne Termine können im August evtl. entfallen, Info unter 08071/93320); Info: Rainer Kurzmeier (rainer@blumen-kurzmeier.de), Bernd Meerstein (bernd@meerstein.de)

Mi. 07.08. 19 Uhr; Geschäftsstelle; **Aktiventreffen**

Do. 08.08. 19 Uhr; Rosenheim, „Mail-Keller“, Schmettererstr. 20; **Stammtisch der Stadt- und Kreisgruppe Rosenheim**; Info: Wolfgang Günther (080 62/4027), Günther Polz (080 63/7928)

Mi. 21.08. 19 Uhr; Geschäftsstelle; **Aktiventreffen**

Mo. 26.08. 19:30 Uhr; Augsburg, Friedberger Straße 43; **PRO BAHN-Treff Schwaben**; „Augsburger Localbahn (AL) – dem einzigartigen Ringbahnsystem um Augsburg auf den Grund gegangen“ Führung über das Gelände der AL und Vortrag; **Begrenzte Teilnehmerzahl, schriftliche Anmeldung unbedingt erforderlich!** Anmeldung: Errol Yazgac, Hagenmählerstraße 1, 86391 Stadtbergen oder yazgac-augsburg@gmx.de.

Mi. 28.08. ab 19:30 Uhr; München; Gaststätte Zwinger-eck; **Stammtisch**

Mi. 04.09. 19 Uhr; Geschäftsstelle; **Aktiventreffen**

Fr. 06.09. 19 Uhr; Geschäftsstelle; **Stadt- und Kreisgruppe München**

• **Das Treffen der Kreisgruppe Weilheim-Schongau entfällt im August.**

Termine anderer Veranstalter siehe vorherige Seite

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 Abonnenentenverwaltung 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 12 Euro auf das Konto 37 20 730, Sparda Bank München (BLZ 700 905 00), Internetversion für Mitglieder kostenlos.

Alle Rechte vorbehalten. Beiträge, die mit vollem Namen gekennzeichnet sind, geben nicht unbedingt die Meinung der Redaktion bzw. des Verbandes wieder.