

PRO BAHN *Post*

Rundbrief von PRO BAHN Oberbayern

Mai 2014



Stillgelegter Gleisanschluss in Eching. Die Zahl der Gleisanschlüsse in und rund um München hat in den letzten Jahren dramatisch abgenommen (Bild: Harald Nikolin)

- Kurznachrichten – Seite 2
- S-Bahn München, quo vadis? – Seite 3
- Güter auf die Bahn: Auch in München! – Seite 5
- Vergleich Tarif MVV–RMV – Seite 8
- PRO BAHN-Bundesvorstand neu gewählt – Seite 10

Kurznachrichten

Doch kein Dampf-TGV

Es wird doch keinen Dampf-TGV geben, beim Titelbild des letzten Heftes handelte es sich lediglich um einen Aprilscherz: Hinter dem TGV verbarg sich natürlich eine Dampflokomotive. Leider kein Aprilscherz ist der ernstere Teil der Bildunterschrift: Die vom Bundeskabinett am 8. April auf den Weg gebrachte Neufassung des Erneuerbare Energien Gesetzes (EEG) führt zu Mehrbelastungen für den Schienenverkehr, so dass im Güterverkehr mit einer Rückverlagerung von Verkehr von der Schiene auf die Straße und im Personenverkehr mit steigenden Fahrpreisen zu rechnen ist (<https://www.allianz-pro-schiene.de/presse/pressemitteilungen/>, Meldung vom 8.4.2014)

... und auch keine BC200

Leider wird es doch keine BahnCard 200 geben, hier handelte es sich um unseren zweiten Aprilscherz.

Bund Naturschutz veranstaltet Gedenkwanderung für Eugen Reißing

Vor knapp einem Jahr starb Eugen Reißing der zusätzlich zu seiner umfangreichen PRO BAHN-Arbeit auch als Wanderführer beim BN tätig war. Im Gedenken an Eugen wird am Samstag, 21.6.2014, eine der letzten von ihm geplanten Wanderungen „Zur schwarzen Perle des Bayerischen Waldes: Mit der Ilztalbahn ins wildromantische Tal der Ilz“ vom BN durchgeführt (<http://www.bn-muenchen.de/index.php?id=401&L=0>). Mit der Ilztalbahn geht es von Passau nach Fürsteneck. Die Wanderung führt über Schloss Fürsteneck die Ilz entlang zur Schrottenbaumühle, dort Mittagseinkehr. Nachmittags geht es flussabwärts bis Kalteneck oder Fischhaus. Abfahrt München Hbf um 7.24 Uhr nach Passau (Treff 7.15 Uhr am Abfahrtsbahnsteig), Gehzeit 4-5 Stunden, Rückkehr vsl. 20.35 Uhr.

Flughafen München: Eingeschränkte Erreichbarkeit an zwei Wochenenden

Zusätzlich zu den Behinderungen durch Baustellen auf der Münchner S-Bahn-Stammstrecke gibt es am 3./4. und 10./11. Mai weitere Einschränkungen bei der S1 mit Busersatzverkehren. Die Fahrpläne sind in der Online-Auskunft der DB (<http://reiseauskunft.bahn.de/bin/query.exe/d>) enthalten.

Sperrung Dachau-Altomünster / Interimsfahrplan ab November

Bis zum 16. November 2014 ist die Bahnstrecke zwischen Altomünster und Dachau wegen der Arbeiten für die Elektrifizierung komplett gesperrt. Über den Schienenersatzverkehr mit Bussen informiert eine Broschüre, die es online im Webangebot der S-Bahn gibt. Ab 17. November soll dann elektrisch gefahren werden – zunächst bis zum Fahrplanwechsel im Dezember nach einem Interimsfahrplan, der bereits verfügbar ist (<http://reiseauskunft.bahn.de/bin/bhftafel.exe/>, Altomünster und Datum eingeben).

„Tisch-Umfrage“ veröffentlicht

Die Antworten der Fahrgäste im Rahmen der Umfrage zum Komfort in den Werdenfelser ET442-Triebwagen (insbesondere den Tischen) sind unter www.pro-bahn.de/weilheim/pdf/et442_umfrage.pdf verfügbar. Bei einem Treffen mit der DB wurden die Kritikpunkte thematisiert (http://www.pro-bahn.de/weilheim/presse_show_weilheim.php?id=764).

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

S-Bahn München, quo vadis?

S-Bahn-Störungen sind für Betreiber und Besteller leichter hinzunehmen als für die Fahrgäste

Im vorherigen Heft wurde die Münchner S-Bahn noch dafür gelobt, dass sie im Februar eine gute Pünktlichkeit erreicht hatte. Dieser positive Zustand hielt aber leider nicht an. Bereits im März stieg die Zahl der Störungen wieder an und noch schlimmer wurde es in der ersten April-Hälfte. In der folgenden Liste sind keine Störungen durch Fremdeinwirkung (Notarzteinsatz, Personen im Gleis, usw.) enthalten:

- 1.4. S8 Herrsching, technische Störung an der Strecke
- 1.4. technische Störung an einer S-Bahn (Stammstrecke)
- 1.4. technische Störung am Flughafen
- 2.4. technische Störung an einem Zug (Stammstrecke)
- 2.4. technische Störung an der Strecke zwischen Kreuzstraße und Aying
- 2.4. Signalstörung am Ostbahnhof
- 2.4. technische Störung auf der Stammstrecke
- 3.4. technische Störung an der Strecke bei Dachau
- 4.4. technische Störung an einem Stellwerk im Bereich München Flughafen
- 5.4. Oberleitungsstörung am Flughafen München
- 5.4. Signalstörung zwischen Deisenhofen und Holzkirchen
- 7.4. technische Störung an einem Bahnübergang in Eching
- 7.4. technische Störung im Bereich Lohhof
- 8.4. technische Störung an der Strecke (Stammstrecke)
- 8.4. technische Störung an der Strecke (Stammstrecke)
- 10.4. technische Störung an einem Stellwerk bei Neufahrn
- 10.4. Weichenstörung in Riem
- 10.4. Signalstörung in Giesing
- 10.4. Signalstörung zwischen Ottenhofen und Altenerding
- 11.4. technische Störung an einem Zug (Ostbahnhof – Holzkirchen)
- 11.4. technische Störung an einem Zug (Ostbahnhof – Erding)
- 14.4. Oberleitungsstörung in Petershausen
- 15.4. Signalstörung in Berg am Laim
- 15.4. Signalstörung zwischen Lochhausen und Olching

Dies sind jedoch nur die Störungen, die die DB offiziell über den sogenannten Streckenagenten gemeldet hat. So gab es am 12. April eine nicht per E-Mail gemeldete „Störung an der Strecke“ auf der S1, die zu Ausfällen und Verspätungen führte. Als der erste Zug nach Beginn der Störung über 30 Minuten verspätet im Münchner Hauptbahnhof ankam, wo baustellenbedingt gewendet wurde, verschob man die Rückfahrt auf den nächsten Plantakt. Im Prinzip die richtige Entscheidung, wenn man flexibel genug gewesen wäre, den Zug auch nach Freising, statt starr nach Fahrplan nur zum Flughafen fahren zu lassen.

Zusammen mit dem Zeitpuffer der Wendezeit wurden so aus einer größeren Rückfahrverspätung ein Zugausfall und eine Verspätung von unter 5 Minuten. Da Zugausfälle in der Verspätungsstatistik nicht berücksichtigt werden und bei der DB Verspätungen erst ab 6 Minuten beginnen, ist das für den Betreiber ein positiver Nebeneffekt - die Fahrgäste sind trotzdem 20 oder 40 Minuten zu spät am Ziel. Dass Verspätungsstatistik auch anders geht, ist in einem Artikel aus 2012 beschrieben: <http://www.myway.de/e.lauterbach/pstat.html>.

Auf Basis der Fahrgastrechte führt ein Zugausfall im 20- oder 40-Minuten-Takt oder eine Verspätung von 30 Minuten nicht zu einer Entschädigung. Und auch Stammkunden mit Abo können kaum auf eine Entschädigung hoffen: Bei einer Verspätung von 60 Minuten hat man zwar Anrecht auf 1,50 Euro, muss diese Anrechte aber sammeln, um auf die Mindestsumme von 4 Euro zu kommen. Hat ein S-Bahn-Kunde zwanzigmal im Jahr Verspätungen zwischen 20 und 40 Minuten (in der Summe also etwa 10 Stunden), so erhält er keinerlei Ausgleich sondern zahlt für sein Jahresabo denselben Preis wie bei korrekter Leistungserbringung. Die DB steckt also Geld der Fahrgäste ein, für das sie keine adäquate Gegenleistung erbringt.

Für den Bereich der S-Bahn München ist eine Entschädigung vergleichbar wie im Münchner Stadtverkehr zu fordern: 6 Euro ab 20 Minuten Verspätung. Solange es solche Ausgleichsleistungen nicht einheitlich im gesamten Verkehrsverbund gibt, sind Fahrgastrechte aus Sicht der Pendler ein stumpfes Schwert und dienen nur dazu, dass sich die ÖV-Firmen noch etwas öfter selbst loben können. Die Fahrgastrechte erzeugen nicht genügend finanziellen Druck, um die DB zum Umdenken bezüglich der Funktionsfähigkeit der Infrastruktur zu bewegen.

Neben Fahrgastentschädigungen gibt es Ausfallzahlungen an den Besteller, die sogenannte Pönale. Die vielen selbstverursachten Störungen im DB-Bereich zeigen aber, dass die Pönale-Leistungen offensichtlich zu niedrig sind. Und wenn sie anstatt für zusätzliche Bestellungen und Reaktivierungen auch noch so verwendet werden, dass die DB davon ohne Ausschreibung profitiert, wird das ganze System äußerst fragwürdig. Hier ist eine stärkere politische Kontrolle, die vorab veröffentliche Zielsetzungen als Basis hat, dringend notwendig.

Mehr Kontrolle benötigt ganz offensichtlich auch die Infrastruktur von DB Netz.

Die vielen S-Bahn-Störungen lassen sich nur dadurch erklären, dass eine präventiv wirkende Instandhaltung vernachlässigt wird. Dass der Bund hier in seiner Verantwortung für das Schienennetz versagt, ist unübersehbar. Aufgrund der hohen Fahrgastzahlen, der Bedeutung für die Region München und der finanziellen Bedeutung für den DB-Konzern, ist es darüber hinaus aber auch notwendig, dass das Münchner S-Bahn-Netz wieder stärker in den Fokus des DB-Vorstands rückt. Es liegen hier – genau wie bei der Berliner S-Bahn – Probleme vor, die über den Raum München hinaus strahlen.

Es kann nicht sein, dass große Summen öffentlicher Gelder in die Bestellung des S-Bahn-Verkehrs fließen, und gleichzeitig die DB ihrer Aufgabe, das Netz in Ordnung zu halten, nicht richtig nachkommt. Daher muss auch die Infrastruktur auf eine transparentere Basis gestellt werden. Lokal und vielleicht als Vorbild für andere Regionen könnte man sich eine Art Infrastrukturbeirat vorstellen, in dem die Bayerische Eisenbahngesellschaft sowie Vertreter von Politik und Fahrgästen ihre jeweiligen Sichtweisen zu Infrastrukturfragen direkt mit DB Netz, DB Station&Service und den beteiligten Verkehrsunternehmen diskutieren.

Überschattet werden die Probleme der Münchner S-Bahn natürlich durch die jahrelange Diskussion über den zweiten S-Bahn-Tunnel. Dieses geplante Projekt dient immer wieder als Ausrede, um andere Verbesserungen nicht durchzuführen. Genannt seien hier neben vielen kleineren Maßnahmen auf den Außenstrecken Umbauten in Pasing und Laim oder die flexiblere Nutzung von Sendlinger Spange und Südring. Auch wenn die Politik Ursache dieses Versagens ist, so hat doch die DB sehr schnell auf ihre Pflicht verzichtet, das zu tun, was den Fahrgästen nützt, anstatt über zehn Jahre auf ein Projekt zu warten, das angesichts steigender Kosten nicht wahrscheinlicher wird.

Edmund Lauterbach

Güter auf die Bahn – auch in München!

1. Schienengüterverkehr allgemein

Güter gehören auf die Bahn! Selten klafft eine solch große Lücke zwischen Anspruch und Wirklichkeit. Obwohl diese Forderung gebetsmühlenartig immer wieder in Koalitionsvereinbarungen auftaucht, sank der Anteil des Schienengüterverkehrs am Gesamtgüterverkehr beständig. Er erreichte seinen Tiefpunkt 1999 mit 15,5% (Modal Split nach Tonnenkilometern). In den Jahren danach stieg er wieder leicht und pendelte sich bei ca. 17,5% ein. Die erneute Zunahme ist größtenteils dem sogenannten Kombinierten Verkehr (KV) zu verdanken und der Tatsache, dass die „Containerisierung“ beständig zunimmt.

Vereinfachend kann man auf der Schiene drei Arten von Güterverkehr unterscheiden:

a) Ganzzüge ohne KV: Bei dieser Art verkehrt ein Zug mit unveränderter Wagenreihung von Punkt A nach B – dies eignet sich vor allem für Massengüter, z.B. Kohlenzüge. Ausblick: Dieser Bereich ist zwar nicht gefährdet, aber strukturell rückläufig (Abkehr von fossilen Brennstoffen). Ein Ausgleich (beispielsweise mit Agrarprodukten) wäre theoretisch möglich, praktisch aber kurzfristig nicht umzusetzen, da vor allem mit MORA C massenhaft Anschlussgleise verschwanden.

b) Kombiniertes Verkehr (KV): Kombiniert wird hier der Einsatz verschiedener Verkehrsträger (im Allgemeinen Straße+Schiene). Diese Kategorie beinhaltet die Containerzüge und die Rollende Landstraße. Die Züge verkehren größtenteils als Direktverbindung zwischen den großen KV-Terminals (z.B. München-Riem). Teilweise werden aber auch in Rangierbahnhöfen oder den KV-Terminals einzelne Wagen(gruppen) auf andere Züge verteilt. Ausblick: Weiteres Wachstum wahrscheinlich – vor allem mit der Realisierung der Transeuropäischen Korridore.

c) Einzelwagenladungsverkehr: Der klassische Schienengüterverkehr – Güterwaggons werden von den Anschlüssen abgeholt oder zugestellt. Die Zusammenstellung aller Waggons erfolgt in einem Rangierbahnhof. Ausblick: Stark gefährdet. Es droht bei falschen Weichenstellungen sogar die komplette Einstellung dieser Verkehrsart.

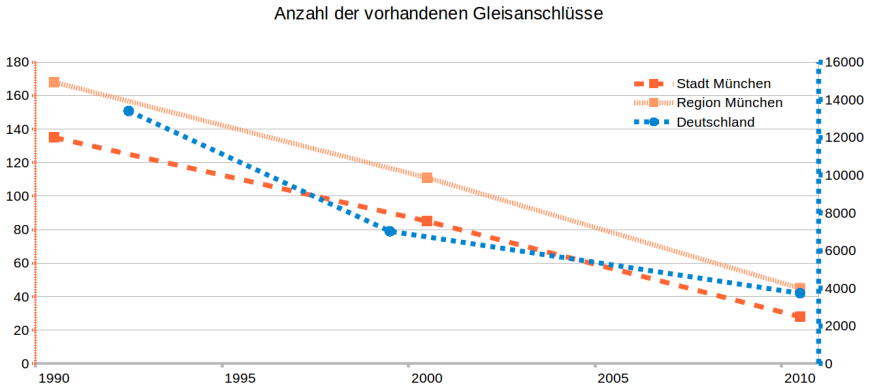
2. Situation der Gleisanschlüsse in München

Zwischen 1990 und 2010 verschwanden in München 80% der Gleisanschlüsse. Die Liste ist lang – die vielen Anschlüsse entlang der Stammstrecke, des Südrings und in Sendling sind bis auf wenige Ausnahmen verschwunden, am Nordring sind alle Euro-Industriepark Anschlüsse verwaist und im Gewerbegebiet Eching wird nur noch der Stahlhandel bedient. Gerade in Eching ist die Situation besonders ärgerlich, da sich dort die Verteilzentren von Lebensmittelketten und Logistikzentren befinden. Die umgeschlagenen Mengen an Gütern würden Ganzzüge rechtfertigen, liefern aber auf jeden Fall ausreichende Mengen für einen Einzelwagenladungsverkehr. Aber selbst der Anschluss von DB Schenker ist stillgelegt – ein LKW versperrt bezeichnenderweise die Gleiszufahrt auf dem Gelände. Die Gründe für diese Entwicklung sind schnell aufgezählt: Mangelnde Rendite, zu starker Abbau der Infrastruktur, Ausnutzung der Monopolstellung der DB.

Vor allem der Einzelwagenladungsverkehr ist personalintensiv, erfordert viel Infrastruktur und noch schlimmer – Flexibilität im Trassenmanagement. Der Regionalverkehr als Kontrastprogramm dazu liefert: garantierte Rendite, starrer Taktverkehr und vor allem kein Risiko. Etwaige Strafzahlungen sind hier nur symbolischer Natur und kommen vor allem bei der DB als Zahlungen über Seitenkanäle meist wieder herein.

Keinesfalls darf aber der Güterverkehr gegen den Personenverkehr ausgespielt werden. Beide Verkehre sind für das System Schiene wichtig und ergänzen ein-

ander. Eine Reaktivierung des SPNV auf der Strecke Senden–Weißenhorn hätte es ohne den Güterverkehr nicht gegeben. In München fordern Stadtplanung und Politik (noch) zumindest die Erhaltung der Gleisanschlüsse. Dies ist auch die Forderung von PRO BAHN, auch wenn klar ist, dass nur veränderte politische Rahmenbedingungen auf nationaler oder europäischer Ebene eine Kehrtwende bringen können.



3. Güterverkehrszentren

Der Einzelwagenladungsverkehr hatte bis 1997 eine wichtige Komponente – den Stückgutverkehr. Kunden konnten an Güterbahnhöfen ihre Waren abliefern und abholen. Um nach dessen Einstellung wenigstens die Grundidee der Warenversorgung in Ballungsgebieten auf der Schiene abseits der KV-Terminals sicherzustellen, wurde das Konzept der Güterverkehrszentren (GVZ) geboren.

München plante bereits in den 90iger Jahren ein dezentrales Konzept mit bis zu fünf GVZ's, welche sogar untereinander Wagen austauschen sollten. Mit den Jahren wurden die ehrgeizigen Ziele immer weiter heruntergefahren, an der Grundidee wurde aber nicht gerüttelt.

Dies änderte sich leider letztes Jahr. Das von der Stadt reservierte Grundstück für das geplante GVZ München-Mitte zwischen Donnersberger- und Friedenheimer Brücke wurde an eine Bietergemeinschaft, bestehend aus Deutsche Post/DHL und dem Backstage, verkauft. Das Tragische an dieser Geschichte ist, dass auf diesem Gelände schon Schienengüterverkehr stattfindet. Ein privates Frachtunternehmen bietet City-Logistik für Innenstadtkaufhäuser und die DHL an – eine Kündigung ist aber wohl nur noch eine Frage der Zeit. Auch steht zu befürchten, dass DHL die bisherigen Schienentransporte auf die Straße verlagert (eine diesbezügliche Anfrage von PRO BAHN an DHL blieb bisher unbeantwortet).

PRO BAHN hält dies für einen Skandal. Wir fordern von der Stadt unverzüglich

einen Ersatzstandort für City-Logistik. Denkbar wäre beispielsweise der Güterbahnhof München-Süd. Auf diesem Gelände könnte ein GVZ auch gleich wieder die Versorgung der Großmarkthalle mit übernehmen. PRO BAHN versucht zusammen mit Umweltschutzverbänden und der IHK darauf hinzuwirken, dass das GVZ-Konzept endlich verwirklicht wird, da an dieser Stelle tatsächlich die Kommunalpolitik die Weichen richtig stellen kann.

Harald Nikolisin

Vergleich Tarif MVV – RMV

Die wieder aufgelebte Diskussion der eingeschränkten Kombination zwischen MVV-Zeitkarten und DB-Streckenzeitkarten am Beispiel nicht in Tutzing haltender Regionalzüge führt unweigerlich zu der Frage, wie die Regelung in anderen Verkehrsverbänden ist. Beim MVV muss der Fahrgast in einem nicht in Tutzing haltenden Zug den DB-Tarif von Weilheim bis zum ersten Verbundhalt, also bis München-Pasing, bezahlen. Als Grund wird immer genannt, dass der MVV-Tarif preiswerter als andere Verbundtarife sei, und daher die Verkehrsunternehmen bei Fahrten über die Verbundgrenze einen möglichst hohen Einnahmeanteil nach dem (teueren) DB-Tarif generieren müssten. Ist diese Behauptung des zu billigen MVV-Tarifs aber auch wirklich wahr?

Der FVV (Frankfurter Verkehrsverbund) als Vorgängerverbund im Großraum Frankfurt war zunächst wie der MVV organisiert, aufgrund der Verbundausdehnung auf fast ganz Südhessen hinaus musste jedoch auch die Verbundstruktur angepasst werden. Zunächst sind die Unterschiede zwischen RMV (Rhein-Main-Verkehrsverbund) und MVV marginal. Eine Fahrt von Dachau nach Markt Schwaben kostet EUR 7,50, eine vergleichbare Fahrt von Hofheim nach Offenbach EUR 7,80. Die Fahrt von Dachau in die Münchener Innenstadt kostet EUR 5,00, für eine vergleichbare Fahrt von Hofheim in die Frankfurter Innenstadt sind EUR 4,35 zu zahlen.

Völlig anders sieht es jedoch bei den Monatskarten aus. In München zählen die durchfahrenen Ringe, im Großraum Frankfurt die durchfahrenen Landkreise (hier also drei). Eine Monatskarte von Dachau nach Markt Schwaben kostet EUR 115,30 (acht Ringe), eine vergleichbare Monatskarte von Hofheim nach Offenbach EUR 168,00. Die Monatskarte von Dachau in die Münchener Innenstadt kostet EUR 105,30 (sieben Ringe), für eine vergleichbare Monatskarte von Hofheim in die Frankfurter Innenstadt ist immerhin EUR 126,00 zu zahlen. Bei den Abonnements ist der RMV also teurer, bietet aber großzügigere Mitnahmeregelungen – eine zweite Person und beliebig viele Kinder unter 15 Jahre können ab 19 Uhr und am Wochenende ganztags mitgenommen werden.

Da sich der RMV an politischen Grenzen orientiert, kommt es bei Fahrten, die

nur kurz über das Stadtgebiet hinausführen, zu extremen Preissprüngen. Von Frankfurt Stadtmitte nach Eschborn kosten der Einzelfahrschein EUR 4,35 und die Monatskarte EUR 126,00, für die etwa gleiche Entfernung vom Münchener Marienplatz nach Neubiberg kann der Einzelfahrschein für EUR 2,60 und die Monatskarte für EUR 71,50 erworben werden. Hier zahlt es sich aus, dass Neubiberg noch zum Münchener Innenraum zählt, obwohl es nicht mehr zu München gehört. Die Fahrt von Frankfurt in grenznahe Nachbarstädte ist in der Regel, wie im Beispiel zu sehen ist, sehr teuer. In diesem Bereich hat es bei Einführung des RMV die größten Preiserhöhungen gegeben. Allerdings gibt es auch im MVV ähnliche Beispiele, z.B. die Verbindung München–Garching, wo der Einzelfahrschein EUR 5,20 kostet.

Wenden wir uns dann noch Orten zu, die weiter entfernt von der Großstadt liegen. Der Fahrschein für die Fahrt vom 55 Strecken-km von Frankfurt entfernten Eltville nach Frankfurt kostet EUR 7,80 (bei ausschließlicher Nutzung von DB-Schienenstrecken kann der Preis mit Bahn-Card 25/50 auf EUR 5,85 reduziert werden). Die Monatskarte für diese Entfernung kann für EUR 168,00 erworben werden, es können alle Züge außer den zuschlagpflichtigen ICEs und ECs genutzt werden, in den Großstädten Wiesbaden, Mainz und Frankfurt und in Teilen der durchfahrenen Landkreise kann der öffentliche Nahverkehr mit der Monatskarte genutzt werden.

Die vergleichbare Entfernung von Weilheim nach München (54 Strecken-km) ergibt preismäßig folgendes Bild: Der Einzelfahrschein von Weilheim nach München kostet EUR 11,80 (bei Nutzung der Bahn-Card 50 ermäßigt sich der Preis auf EUR 5,90), gegebenenfalls muss noch ein Fahrschein für ein MVG-Verkehrsmittel gelöst werden (EUR 1,30 für die Kurzstrecke oder EUR 2,60 für größere Nicht-DB-Strecken innerhalb Münchens). Die Monatsfahrkarte von Weilheim nach München kostet EUR 241,50 (EUR 158,30 für die Fahrt im MVV und EUR 83,20 für die DB-Strecke Tutzing–Weilheim).

Dass die Monatskarte von Weilheim nach München jetzt bei Benutzung der Regionalzüge, die nicht in Tutzing halten, auf EUR 269,40 (EUR 71,50 für die Fahrt im MVV und EUR 197,90 für die DB-Strecke München-Pasing–Weilheim) steigt, zeigt deutlich, dass der ohnehin teure Münchener Tarif auf dieser Relation nochmals erheblich teurer und zudem noch komplizierter wird. Im Großraum Frankfurt kostet bei gleicher Entfernung die Jahreskarte nur EUR 1.680, also 38% weniger, wobei noch zu erwähnen ist, dass das in der Jahreskarte abgedeckte Streckennetz beim RMV viel größer ist. Außerdem ist die Mitnahmeregelung im Großraum Frankfurt großzügiger.

Sicherlich wurden bei diesem Vergleich Einzelfälle verglichen, die meines Erachtens aber nicht untypisch sind. Sicherlich gibt es Fahrgäste, die beim System MVV weniger Geld für die gleiche Leistung als bei vergleichbaren Strecken beim RMV ausgeben müssen.

Es soll allerdings nicht verschwiegen werden, dass auf Strecken, die über das MVV-Verbundgebiet hinausgehen, der Tarif kompliziert, teurer und mit einigen unnötigen Ausnahmen gespickt ist. Im Bereich der Pendler, die täglich über 50 km fahren, hat der RMV mit dem größeren Tarifgebiet eindeutige Vorteile gegenüber dem MVV, dessen Tarifgebiet in der Regel bereits am Ende des S-Bahnnetzes endet.

Insofern sollte meiner Meinung nach über eine kurzfristige Erweiterung des MVV in einen Verkehrsverbund Oberbayern nachgedacht werden. Das von einigen Vertretern der oberbayrischen Nahverkehrsunternehmen vorgebrachte Argument, der MVV-Tarif sei zu preiswert und deshalb müsse der Fahrgast die Strecken bis von der Tarifgrenze bis zum ersten Haltepunkt im MVV-Gebiet gegebenenfalls doppelt bezahlen, kann nicht bestätigt werden, da der RMV, der auch betriebswirtschaftlich rechnen muss, gleichartige Leistungen gerade bei Entfernungen über 50 km viel günstiger anbieten kann.

Natürlich wird es bei einer Verbunderweiterung auch Verlierer geben, denn die Ringstruktur wird sich in einem größeren Verbundraum vermutlich nicht mehr halten lassen, aber insgesamt sollte sich Oberbayern einem Trend zu einem größeren Verbundraum nicht verschließen, da diese größeren Verbundräume bereits in den meisten anderen Großräumen Deutschlands (z.B. Berlin, Hamburg, Frankfurt und Köln) seit Jahren gängige Praxis sind.

Frank Lipke

PRO BAHN-Bundesvorstand neu gewählt

Auf dem Bundesverbandstag, dem höchsten Gremium von PRO BAHN, der dieses Jahr am 29. März in Gera stattfand, stand turnusmäßig die Wahl des Bundesvorstandes auf der Tagesordnung. Als Vorsitzender des Fahrgastverbandes wurde Jörg Bruchertseifer aus Augsburg in seinem Amt bestätigt, ebenso die Stellvertreter Winfried Karg (Aichach) und Alexander Drewes (Kassel) sowie der Schatzmeister Marcel Drews (Penzlin). Für Gerd Aschoff, der nicht mehr kandidierte, wurde Ingo Franßen aus Bremen neu in den Vorstand gewählt.

Am Vorabend des Bundesverbandstages wurden die PRO BAHN-Fahrgastpreise vergeben, von denen einer an den Geraer Verkehrsbetrieb ging. Weitere Preise wurden an die Jenaer Nahverkehrsgesellschaft, das Jenaer Bündnis für den Bahn-Fernverkehr, die Eisenbahn-Infrastrukturgesellschaft Aurich-Emden und die Eisenbahngesellschaft Ostfriesland-Oldenburg vergeben.

Natürlich gab es auch hinreichend Möglichkeit für die Teilnehmer des Bundesverbandstages, selber die Geraer Straßenbahn zu testen und auf dem Heimweg konnte noch der Leipziger Citytunnel in Augenschein genommen werden.

Renate Forkel

Herausgeber: PRO BAHN Regionalverband Oberbayern e.V., Agnes-Bernauer-Platz 8, 80687 München; Telefon 089 / 53 00 31, Fax 089 / 53 75 66, <http://www.pro-bahn.de/oberbayern/>.

Verantwortliche Redakteure: Renate Forkel, Andi Barth. Elektronisch ist die Redaktion über pbp-redaktion@muenchen.pro-bahn.de erreichbar, die Abonnentenverwaltung über pbp-abo@muenchen.pro-bahn.de.

PRO BAHN Post im Internet: <http://www.pro-bahn.de/oberbayern/pbp/>

Jahresabonnement der gedruckten Version durch Überweisung von 12 Euro auf das Konto 37 20 730, Sparda Bank München, BLZ 700 905 00 (IBAN DE83 70090500 0003720730, BIC GENODEF1S04). Internetversion für Mitglieder 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

- Mo. 05.05. 18:30 Uhr; Bad Reichenhall, „Avalon-Hotel“ Bahnhofsplatz 14; **Monatstreffen** Verkehrsforum Berchtesgadener Land (offenes Treffen für alle, die sich informieren oder Probleme und Erfahrungen einbringen wollen); Info: M. Behringer (08654/50804, info@verkehrsforum-bgl.de) und <http://www.verkehrsforum-bgl.de/aktuell.html>)
- Do. 08.05. 18:30 Uhr; München, Deutsches Museum, Verkehrszentrum, Seminarraum; **Vortrag** von Dr. Alfred Gottwaldt, Leiter Abt. Schienenverkehr, Technikmuseum Berlin: „Wasser bei der Eisenbahn“; Veranstalter: Deutsches Museum, Verkehrszentrum; Info: <http://www.deutsches-museum.de/verkehrszentrum/>
- Sa. 10.05. 10–16:30 Uhr; München, Max-Planck-Straße 1, Bayerischer Landtag, Konferenzsaal; **Konferenz** „Mobilität neu denken – Zur Zukunft der Mobilität“ Veranstalter: Landtagsfraktion Die Grünen; Info und Anmeldung: <http://www.gruene-fraktion-bayern.de/termine/konferenz-mobilitaet-neu-denken>
- Mo. 12.05. 18:00 Uhr; München, TU München, Vorhoelzer Forum, 5. Stock, Arcisstr. 21; „Der öffentliche Verkehr – Katalysator für die Stadtentwicklung“ **Vortrag** von T. Braun (Siemens): Tradition trifft Zukunft: Die neue Siemens-Konzernzentrale“ Veranstalter: MVG, TU München; Info: <http://www.ar.tum.de/aktuell/>, <http://www.raumentwicklung-tum.de>, „Vortragsreihe“.
- So. 18.05. 10–16 Uhr; Freilassing, Lokwelt; „Lok-Welt-Kindertag“ mit Parkeisenbahn, Fahrsimulator und buntem Kinderprogramm; <http://www.lokwelt.freilassing.de/>
- Sa. 31.05. 10–16 Uhr; Freilassing, Lokwelt; „Kleines Krokodiltreffen“ mit Lok 254 052 und weiteren Loks der BR E94; <http://www.lokwelt.freilassing.de/>
- Mo. 02.06. 18:30 Uhr; Bad Reichenhall, „Avalon-Hotel“ Bahnhofsplatz 14; **Monatstreffen** des Verkehrsforums Berchtesgadener Land; Info: Siehe Termin am 05.05.
- Fr. 06.06. 17 Uhr; Salzburg, „Stieglbräu“, Hotel Imlauer, Rainerstraße 12-14; **Salzburger Verkehrsplattform**; Info: 00 43/664/411 8223, <http://www.salzburger-verkehrsplattform.org> unter „Treffen“

- Die Salzburger Verkehrsplattform entfällt im Mai.
-

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“, Rumpfstr. 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.

Sa. 03.05., 10.05., 17.05., 24.05. und 31.05., 12 Uhr; Wasserburg, „Schranne“, **Stammtisch** der PRO BAHN Ortsgruppe Wasserburg Info: Rainer Kurzmeier (rainer@blumen-kurzmeier.de), Bernd Meerstein (bernd@meerstein.de)

Mi. 07.05. 19 Uhr; Geschäftsstelle; **Aktiventreffen**

Do. 08.05. 19 Uhr; Rosenheim, „Mail-Keller“, Schmettererstr. 20; **Stammtisch der Stadt- und Kreisgruppe Rosenheim**; Info: Wolfgang Günther (080 62/4027), Günther Polz (080 63/7928)

Fr. 09.05. 19 Uhr; Geschäftsstelle; **Stadt- und Kreisgruppe München**

Di. 13.05. 19:30 Uhr; Assling, Ratszimmer; **Vortrag** von Günther Polz, PRO BAHN KG Rosenheim: „Brennerbasistunnel – Prognosen und Planungen“ auf einer Informationsveranstaltung der Grünen; Info: http://www.gruene-ebe.de/termine_assling.html

Mi. 21.05. 19 Uhr; Geschäftsstelle; **Aktiventreffen**

Do. 22.05. 19 Uhr; Weilheim, GH Holzwurm, Münchner Str. 36; **Stammtisch der Kreisgruppe Weilheim-Schongau**; Info: Norbert Moy (0881/638 131, n.moy@bayern.pro-bahn.de)

Mo. 26.05. 19:30 Uhr; Augsburg, Zeughaus, Zeugplatz 4; **PRO BAHN-Treff Schwaben**; Eberhard Rotter, MdL „Aktuelles aus der Bayerischen Verkehrspolitik“ Info: joerg.lange@pro-bahn.de, 082 51/53 887 und http://www.pro-bahn.de/bayern/index_termin.htm unter „Schwaben“.

Mi. 28.05. ab 19:30 Uhr; München; Gaststätte Zwinger-eck; **Stammtisch**

Mi. 04.06. 19 Uhr; Geschäftsstelle; **Aktiventreffen**

Fr. 06.06. 19 Uhr; Geschäftsstelle; **Stadt- und Kreisgruppe München**

- Das Treffen der Stadt- und Kreisgruppe München findet im Mai ausnahmsweise eine Woche später als üblich statt.
- Das Treffen der Kreisgruppe Weilheim-Schongau findet im Mai wegen des Feiertags eine Woche früher als üblich statt.

Termine anderer Veranstalter siehe vorherige Seite

Mitglied werden bei PRO BAHN

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