

PRO BAHN *Post*

 Rundbrief von PRO BAHN Oberbayern

April 2015



Modernes und historisches Bremer Straßenbahnfahrzeug an der Endhaltestelle Lilienthal-Falkenberg. Für ihren Einsatz für die Verbesserung des länderübergreifenden Schienenverkehrs in Bremen und Umgebung wurde die Gemeinde Lilienthal zusammen mit der Landesnahverkehrsgesellschaft Niedersachsen und der Hansestadt Bremen in diesem Jahr mit einem der PRO BAHN Fahrgastpreise ausgezeichnet. (Bild: E. Lauterbach)

- Kurznachrichten – Seite 2
- Die Probleme der Deutschen Bahn – Seite 3
- Regionalisierungsgesetz: Was – noch höhere Fahrpreise? – Seite 6
- Gegenoffensive: Stehplätze im Fernbus? – Seite 8
- Bundesverbandstag 2015 – Seite 9

Kurznachrichten

20 neue Haltepunkte für Bayern

Bayerns Innen- und Verkehrsminister Joachim Herrmann und Dr. André Zeug, Vorstandsvorsitzender der Bahntochter DB Station&Service AG haben Anfang März in München die bundesweit erste Rahmenvereinbarung zur „Stationsoffensive“ unterzeichnet (http://www.deutschebahn.com/de/presse/pi_regional/9001192/by20150302.html, <https://www.stmi.bayern.de/melin/1425287578074/KarteNetzmitneuenHaltepunktenSt0ff.pdf>). Mit den 20 Bahnstationen aus der Stationsoffensive Bayern und den bereits früher vereinbarten neuen Stationen wird sich die Zahl der Bahnhöfe und Haltepunkte aller Infrastrukturbetreiber in Bayern bis 2023 um mindestens 30 auf 1087 erhöhen. Bundesweit sollen bis zu 350 Haltepunkte neu- oder wiedereröffnet werden. Die Allianz pro Schiene sieht in diesem Umsteuern gegenüber dem Bahnhofssterben vergangener Jahrzehnte eine „kleine Revolution für den Bahnverkehr“.

DB stellt neues Fernverkehrskonzept vor

Unter dem Titel „Größte Kundenoffensive in der Geschichte des DB Fernverkehrs“ hat die Deutsche Bahn am 18. März ihr neues Konzept für den Fernverkehr präsentiert (http://www.deutschebahn.com/de/presse/themendienste/9037248/medienpaket_fernverkehr.html), mit dem die Zahl der Fernzugfahr­gäste bis 2030 um 40% gesteigert werden soll. PRO BAHN hatte bereits einige Tage zuvor „Eckpunkte für einen besseren Fernverkehr auf der Schiene“ vorgestellt (http://www.pro-bahn.de/presse/pm_bv_show.php?id=136). In einer Pressemitteilung begrüßt PRO BAHN das von der DB vorgestellte Konzept für den Fernverkehr als ersten Schritt in die richtige Richtung .

Bilanz-Pressekonferenz der Deutschen Bahn AG

Zur Bilanz-Pressekonferenz der DB gibt es eine Pressemitteilung (http://www.deutschebahn.com/de/konzern/im_blickpunkt/9010944/bpk_2015.html) mit Informationsmaterial. Das operative Ergebnis des DB-Konzerns lag 5,7% unter dem des Vorjahres. Zur Zukunft sagte DB-Chef Rüdiger Grube „Auf der Schiene kommt es insbesondere darauf an, die Pünktlichkeit zu stabilisieren und den Komfort sowie die Qualität für unsere Fahrgäste weiter zu verbessern.“ Dass Bedarf hierfür besteht, sieht man an den Besetzungszahlen vieler Fernzüge und an Mängeln, wie sie in dem Artikel auf S. 3 in diesem Heft aufgezeigt werden.

Anschlag für den Hauptstollen des Brennerbasistunnels

Nach jahrelangen Vorarbeiten wurde am 19. März südlich von Innsbruck der Hauptstollen des Brennerbasistunnels (BBT) auf österreichischer Seite angeschlagen (<http://tirol.orf.at/news/stories/2700508/>). Auch wegen der Korruptionsvorwürfe auf italienischer Seite schreibt das österreichische Wirtschaftsblatt vom „Tunnelbau nach Prinzip Hoffnung“, stellt aber fest: „Der Tan-

ker BBT ist nicht mehr zu stoppen“. Die deutsche Diskussion zu den Brennerzulaufstrecken ist inzwischen ebenfalls in Österreich angekommen (<http://tirol.orf.at/news/stories/2700183/>).

EuRegio-Bahnen Salzburg–Bayern–Oberösterreich

Im Rahmen des Ausbaus einer „Stadt-Regionalbahn“ für Salzburg gibt es eine neue Studie, die erneut den Bau eines Innenstadttunnels empfiehlt. In der Studie werden auch „mögliche regionale Neubaustrecken“ bis hinein nach Bayern untersucht, u.a. ein Wiederaufbau der Bahn zum Königssee (http://service.salzburg.gv.at/lkorrrj/Index?cmd=detail_ind&nachrid=54337).

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

Warum Sturm, Fernbus und GDL nicht die Hauptprobleme sind

Die Probleme der Deutschen Bahn

In einer Agenturmeldung vom 10. März, in der es um den Rückgang von Einnahmen und Fahrgästen beim DB-Fernverkehr geht, wird die Schuld an dieser Entwicklung auf die Lokführer-Streiks, den Sturm „Ela“ sowie die Konkurrenz der Fernbusse geschoben. Aus langjähriger Erfahrung komme ich zu einer anderen Ansicht: Nicht Wetterphänomene, Streiks oder Fernbusse sind die Hauptprobleme der Deutschen Bahn AG, sondern das Hauptproblem der DB ist die DB selber. Anhand einer Häufung eigener Erlebnisse in einem Zeitraum von nur acht Tagen soll diese Meinung hier erläutert werden:

Samstag, 7.3.2015, München Hbf

Auf Gleis 13 steht leider auch kurz vor der Abfahrt des ICE 518 nur die 30er-Wagengruppe des Zuges. Die Türen sind verschlossen; die 20er-Wagengruppe fehlt. Es ist kalt und zugig; das Warten ist unangenehm. Auf der anderen Seite des Bahnsteigs steht ein Bauzug mit Dieselaggregaten, deren Abgase genau auf die wartenden Fahrgäste ausströmen.

Kurz nach der planmäßigen Abfahrtszeit ist dann die 20er-Wagengruppe angekuppelt und alle Türen öffnen sich. Leider riecht es auch im Zug teilweise nach Dieselabgasen. Ich setze mich in Wagen 33. Trotz der langen Standzeit am Bahnsteig ist der Wagen ungereinigt; die Abfallbehälter quellen zum Teil über. Nachdem die Fahrt mit zehn Minuten Verspätung begonnen hat, wird durchgesagt, dass im Speisewagen der 30er-Wagengruppe leider nur ein sehr eingeschränkter Service geboten werden kann. Im Laufe der Fahrt gehen in der Toilette von Wagen 33 dann auch noch die Papierhandtücher aus.

Montag, 9.3.2015, Siegburg/Bonn

Am Montagvormittag möchte ich – eigentlich mit der S-Bahn – von Siegburg nach Köln fahren. Die große Anzeigetafel über dem Durchgang zur Stadtbahn

zeigt einige Verspätungen aus Richtung Köln; in Richtung Köln scheint alles in Ordnung zu sein. Leider wird mir erst später klar, dass die Anzeigetafel die Fähigkeit verloren hat, ausfallende Züge als ausfallend darzustellen. Die Anzeige am Bahnsteig von Gleis 1 zeigt dagegen eine S-Bahn mit „Zug fällt aus“ an. Dafür fehlen ihr fast alle anderen Fähigkeiten, so dass man nur raten kann, dass die Abfahrt nach Köln um 10:59 Uhr gemeint ist. Wie sich später herausstellt, fällt die Fahrt um 11:19 Uhr ebenfalls aus. Zum Glück fährt der Regionalexpress recht planmäßig ab und holt sich erst kurz vor dem Kölner Hbf seine übliche Verspätung.

Das Chaos in Siegburg mit mehreren Zugausfällen und Verspätungen bis zu 60 Minuten wurde durch einen Personenunfall im Raum Köln verursacht, wie ich durch Nachfrage im Reisezentrum herausfinde. Das ist leider ein allgemeines Risiko des Bahnbetriebs. Spezielles Risiko der DB-Fahrgäste ist, mit diesem Problem ziemlich alleingelassen zu werden. Garniert wurde die Situation lediglich von automatischen Durchsagen. Dass das für Siegburg zuständige Bahnhofsmanagement die Kunden der DB für zu beförderndes Stückgut hält, war mir leider in den Vorjahren bereits aufgefallen. Hunderte Leute stehen auf zugigen Bahnsteigen, nichts funktioniert, und man wird mit zum Teil kaum verständlichen automatischen Durchsagen abgespeist.



Bei Betriebsstörungen fatal (Bild: A. Frank)

Donnerstag, 12.3.2015, Fahrt von Siegburg nach Bremen

ICE 202 ist bei Einfahrt in den Bahnhof Siegburg/Bonn pünktlich. Auch in Köln scheint das Abkuppeln eines Zugteils halbwegs problemlos zu funktionieren. Mir ist klar, dass mein Anschlusszug IC 2216 bereits in Köln auf dem Nebenbahnsteig steht. Ich bin aber dem Ratschlag des DB-Buchungssystem gefolgt, und habe einen (zugebundenen) Fahrschein erworben, der mir das Umsteigen nur am nächsten Korrespondenzhalt in Dortmund erlaubt. Auch der Besetzungsgrad der Züge spricht für eine Weiterfahrt im ICE.

Eigentlich muss ich gar nicht weiterschreiben, da der folgende Ablauf wenig überraschend ist. Sekunden nachdem sich am Nebengleis IC 2216 in Bewegung gesetzt hat, erfolgt im ICE 202 die Durchsage, dass sich wegen technischer Probleme die Abfahrt um wenige Minuten verzögert. Statt 12:21 Uhr kann ich in

Dortmund den Zug dann um 12:28 Uhr verlassen. Leider war die Abfahrtszeit von IC 2216 bereits um 12:25 Uhr. Und um bloß nicht auf Anschlussreisende warten zu müssen, hat man sich so beeilt, dass diese Abfahrtszeit wohl eingehalten wurde.

Jetzt könnte man meinen, dass auf dem Bahnsteig wenigstens eine Durchsage erfolgt, dass der Intercity bereits weg ist. Aber DB Station&Service begnügt sich damit, auf den Anzeigen ganz lapidar die nächste Ankunft eines endenden ICE anzukündigen. Die DB-Kunden sind ja ganz gut darin geschult, den Worst Case anzunehmen. Positiv erwähnen möchte ich das freundliche Personal am Dortmunder Servicepoint und im IC 2226, den ich dann eine Stunde später nehmen durfte.

Allerdings: Solche Fehlentscheidungen machen die positive Arbeit vieler DB-Mitarbeiter mit einem Schlag zunichte. Wenn man als zahlender Kunde wegen drei Minuten in dieser Art und Weise stehengelassen wird, brennt sich das so stark ins Gedächtnis, dass der negative Eindruck alles andere bei Weitem überwiegt. Die DB schädigt nicht nur mich, sondern noch viel stärker sich selber.

Sonntag, 15.3.2015, Bremen Hbf

Wir fahren mit insgesamt fünf Personen im ICE 1139 zurück nach München. Wegen der Personenzahl und der Reisezeit am Sonntagnachmittag haben wir Platzreservierungen. Ich halte zwar den Preis einer Platzreservierung und die Preissteigerungen der letzten Jahre für pure Abschreckung, aber wenn man als Kunde eines Monopolisten halbwegs entspannt unterwegs sein möchte, ist man etwas erpressbar.

Unsere Reservierung lautet auf Wagen 37, Plätze 13, 15, 16, 17, 18. Auf der Anzeigetafel in Bremen wird bekanntgegeben, dass ICE 1139 heute mit zwei zusätzlichen Wagen unterwegs ist. Was man anscheinend vergaß bekanntzugeben, ist, dass infolge der abweichenden Zugkomposition sämtliche Platzreservierungen obsolet wurden. Wie auch immer – als wir in Wagen 37 einsteigen, müssen wir feststellen, dass unsere Plätze in der 1. Klasse liegen, obwohl wir Fahrkarten und Reservierungen für die 2. Klasse haben.

Gut, wir sind erfahrene Bahnreisende, der Zug setzt in Bremen ein, es gelingt uns fünf vergleichbare Plätze im anschließenden 2.-Klasse-Bereich zu belegen. Würden wir als Fünfer-Gruppe unterwegs zusteigen, hätten wir bei defektem Reservierungssystem keine Chance auf adäquate Sitzplätze gehabt. Es bleibt zunächst die Unsicherheit, ob doch noch die Reservierungsanzeigen angehen, oder ob Reisende auftauchen, die eine Reservierung für die von uns belegten Plätze vorweisen können. Meine Meinung dazu ist, dass Reisende, die wegen defektem Reservierungssystem von ihren Plätzen vertrieben werden, von der DB jeweils eine Entschädigung von mindestens zehn Euro erhalten sollten – und zwar unabhängig davon, ob sie über eine Platzreservierung verfügen, oder nicht.

In Bremen fährt der ICE recht pünktlich los. Leider verzögert sich in Hannover die Abfahrt aus unbekanntem Gründen um gute zehn Minuten, und leider stellt sich heraus, dass unser ICE auf den Schnellfahrabschnitten langsamer fahren muss als beabsichtigt. Vor Fulda halten wir auf einem Nebengleis und werden von einem anderen ICE überholt. Warum die Überholung nicht im Bahnhof Fulda erfolgt, bleibt unbekannt – eine Durchsage zu dem Vorfall erfolgte nicht. Die Ankunft in München erfolgt mit gut 20 Minuten Verspätung. Zum Glück ist mein Anschlusszug eine S-Bahn, so dass meine persönliche Verspätung in Grenzen bleibt. Nicht alle Reisenden haben dieses Glück.

Fazit und Vorschläge

Dass die Fernzüge spätestens seit letztem Jahr wieder leerer geworden sind, ist erkennbar. Angesichts der vielen kleinen und großen Ungereimtheiten im DB-Verkehr braucht man aber kaum äußere Einflüsse, um das Fernbleiben der Reisenden zu erklären. Auch der Wettbewerb durch Fernbusse ist nicht ursächlich schuld am Niedergang des DB-Fernverkehrs – er macht ihn nur deutlicher sichtbar.

Eine ansteigende Lernkurve ist bei der Deutschen Bahn leider nur sehr schwer auszumachen. Was die DB-Kunden wirklich ärgert, ist, wenn sie andauernd Wiederholungen von Fehlern ausgesetzt sind. Der erste Schritt zu einer Verbesserung wäre ganz schlicht, dass die DB das erfüllt, was sie den Kunden verspricht. Da muss man zunächst gar nichts Neues erfinden wie WLAN, weil das über Anschlussverluste und Servicemängel auch nicht hinweghilft. Wichtiger wären eine bessere und fehlerfreiere Kundeninformation. Falls die DB die angekündigte kostenlose Reservierung in der 2. Klasse umsetzt, braucht sie ein deutlich besseres und robusteres Reservierungssystem. Und wenn es mal zu Problemen kommt, sind sicherlich Entschädigungen hilfreich, die dem Kunden das Gefühl geben, ernstgenommen zu werden. So sollte dabei beispielsweise auch gewürdigt werden, dass der Kunde eine Vorabinvestition in Form einer Bahncard getätigt hat, anstatt dass durch deren Vorhandensein die Verspätungszeit geringer entschädigt wird. Auch für Zeitkartenkunden müssten dringend bessere Regelungen gefunden werden.

Edmund Lauterbach

Bund verschleppt Reform des Regionalisierungsgesetzes

Was – noch höhere Fahrpreise?

Manche Leser der letzten PRO BAHN-Post haben sich womöglich gefragt: Wenn das, was ich mit der Fahrkarte zahle und die Zuschüsse des Bundes zusammen nicht mehr die Kosten decken – bin ich am Ende der Dumme, der noch mehr zahlt? Ja, liebe Leser, auch diese Idee existiert inzwischen in einigen Köpfen. Un-

geachtet der Tatsache, dass die Fahrpreise seit der Bahnreform 1996 bis heute mit 51% doppelt so stark gestiegen sind wie die durchschnittliche Preisentwicklung, ist dieser Gedanke nicht tot zu kriegen.

Was ist seit der letzten PRO BAHN-Post bei der Reform des Regionalisierungsgesetzes passiert? Am 23.2. hielt der Verkehrsausschuss des Bundestages eine Anhörung zur Finanzierung des regionalen Bahnverkehrs ab. Alle vom Ausschuss befragten Sachverständigen wiesen darauf hin, dass der aktuelle Zuschussumfang nicht ausreichend sei und die Bundesländer zum Abschluss der Verträge mit den Eisenbahnverkehrsunternehmen (DB Regio, BRB, Agilis, Meridian, BOB) eine langfristige Regelung bräuchten. Das hielt aber die Regierungsfraktion nicht davon ab, den aktuellen Gesetzentwurf der Bundesregierung, der die Neuregelung um ein Jahr verschiebt, weiter zu verteidigen. Als „Zuckerl“ für die Länder hat man eine Erhöhung von 1,5 % in 2015 vorgesehen. Nach dem Motto: „Stimmt der Vertagung zu, sonst bleibt es bei dem Wert von 2014!“

Diesen Gesetzentwurf hat der Bundestag in seiner Sitzung am 5.3. mit den Stimmen von SPD, CDU und CSU verabschiedet. Von den 632 Abgeordneten waren bei dieser Abstimmung, die ja „nur“ 11 Millionen Fahrgäste in Deutschland betrifft, übrigens ungefähr 50 anwesend. Von den Medien wurde dieses denkwürdige Ereignis totgeschwiegen.

PRO BAHN hat in dieser Phase sowohl an die Eisenbahnpolitiker als auch an regionale Abgeordnete im Bundestag geschrieben und seine Bedenken und Forderungen geltend gemacht.

Am 29.3. wird sich nun der Bundesrat in seiner Sitzung damit beschäftigen. Der Verkehrsausschuss des Bundesrates hat bereits die Ablehnung empfohlen. Dann geht das Ganze in den sogenannten „Vermittlungsausschuss“, in dem sich Vertreter von Bundestag und Bundesrat auf einen gemeinsamen Entwurf einigen sollen. Wie lange dies dauern darf, ist nirgendwo festgelegt.

Für uns Fahrgäste ist eine Verschleppung gefährlich: Überall dort, wo in Bayern gerade Ausschreibungen vorbereitet werden (z.B. S-Bahn München, Fugger-Express und Paartal-/Ammerseebahn), kann die BEG nur auf der Basis der aktuellen Zuschüsse planen. Hält die Hängepartie weiter an, werden dringend benötigte Verstärkungen z.B. bei der S-Bahn nicht in vollem Umfang umgesetzt. Oder am Ende doch kräftig an der Fahrpreisschraube gedreht.

Deshalb hat sich PRO BAHN zum Ziel gesetzt, die Fahrgäste in Bayern verstärkt über die Probleme und den weiteren Fortgang der Reform zu informieren. Es könnte auch sein, dass wir Sie in der nächsten Ausgabe der PRO BAHN Post bitten, an Ihren Bundestagsabgeordneten zu schreiben und auf Fortschritte zu drängen.

Jörg Lange

Gegenoffensive

Stehplätze im Fernbus?

Nachdem die DB AG endlich auf den Wettbewerb durch Fernverkehrs-Linienbusse reagiert hat, konnte es natürlich nicht lange dauern, bis nun die Buslobby zurückschlägt.

Aus der Zentrale von Greyhound, wo man im Zuge des TTIP-Abkommens bereits kräftig einen Markteintritt in der EU vorbereitet, konnten durch Indiskretionen folgende erste Pläne ermittelt werden:

Künftig werden Buszüge im Umfang der sogenannten „Gigaliner“ eingesetzt, also mit bis zu acht Achsen und 25,25 m Länge. Angedacht sind Doppelstock-Gelenkeinheiten mit Anhänger. Derzeit sind solche LMÜ-Dimensionen (LMÜ=Lademaßüberschreitung) in großen Teilen des EU-Raums noch nicht zugelassen, aber diese Einschränkung wird wohl als Handelshemmnis gekippt werden.

Das Obergeschoß dieser Fahrzeuge wird als „gehobene“ Klasse gegen einen Zuschlag angeboten, bei gewohnter Bestuhlung etwa vergleichbar mit den heute verlangten Fahrpreisen im Langstreckenverkehr. Im unteren Raum mit etwas größerer Deckenhöhe ist dem Vernehmen nach vorgesehen, Stehplätze anzubieten. Der verminderte Komfort gleicht sich aus durch die Gelegenheit zur Mitreise im Cent-Bereich. Im Gespräch ist für die Strecke München – Hamburg etwa 1,10 Euro.

Sollte das Freihandelsabkommen wider Erwarten nicht dazu führen, europäische Sicherheitsstandards zu senken, müssen bei Fahrgeschwindigkeiten über 60 km/h die Reisenden Sicherheitsgurte anlegen. Zu diesem Zweck sind derzeit Stehgeschirre in Erprobung, die ähnlich aussehen wie das Gurtzeug, mit dem heutzutage die meisten Hunde angeleint werden. Bei einer Belegung von nur vier Personen je m², also hohem Komfort nach Einschätzung des Unternehmens, würde dies bedeuten, dass mit Abzug der Radkästen in einem Fahrzeug bis zu 200 Reisende in der Stehklasse befördert werden könnten. Bei Reisezeiten unter fünf Stunden ist auch an eine doppelte Fahrgastdichte wie etwa in Aufzügen oder Seilbahnkabinen gedacht.

Dem Vernehmen nach plant Greyhound nach dem Vorbild des Mutterlandes die Zerstörung des europäischen Schienenverkehrs und die vollständige Übernahme des Überlandverkehrs mit Bussen.

Erste Probefahrten, noch mit Sondergenehmigung finden ab dem 1. 4. in den Straßen um den ZOB an der Hackerbrücke statt. Mutige dürfen auch einmal eine Runde mitfahren.

Michael Werner

Bundesverbandstag 2015

Die alljährliche Verleihung der Fahrgastpreise und der Bundesverbandstag von PRO BAHN fanden in diesem Jahr in Bremen statt.

Mit dem PRO BAHN-Fahrgastpreis werden – in diesem Jahr bereits zum 11. Mal – Persönlichkeiten und Institutionen ausgezeichnet, die sich in besonderer Art für den öffentlichen Verkehr auf Schiene und Straße eingesetzt haben (http://www.pro-bahn.de/fahrgastpreis/fg_2015.htm). Die diesjährige Preisverleihung fand am Abend des 13. März im „Depot“ (<http://www.fdfs.net/>), dem Straßenbahnmuseum im Betriebshof Sebaldsbrück statt.

Die Preise des Bundesverbandes gingen an die Stiftung „muTiger“ und den Verkehrsverbund Rhein-Ruhr (VRR) in Gelsenkirchen für ihr Engagement für mehr Zivilcourage und deeskalierendes Verhalten, an die „Neue Frauen-Power bei der Deutschen Bahn“ – fünf junge Mitarbeiterinnen, zum Teil in leitender Position, die sich durch besonderes Engagement für uns Fahrgäste und große Dialogbereitschaft ausgezeichnet haben, sowie an drei Institutionen, die den Öffentlichen Verkehr im Großraum Bremen entscheidend verbessert haben: die Hansestadt Bremen, die Gemeinde Lilienthal, und die Landesnahverkehrsgesellschaft Niedersachsen. Die letztgenannten Preisträger erhielten den Preis für ihren Einsatz für den länderübergreifenden Schienenverkehr in Bremen und Umgebung, d.h. für die Regio-S-Bahn und die Verlängerung der Straßenbahn über die Bremer Stadtgrenze hinaus.

Der Landespreis wurde der Arbeitsgemeinschaft Moorexpress verliehen, die durch ihr langjähriges Engagement zeigen konnte, dass auch ein touristischer Schienenverkehr in der Region erfolgreich sein kann.

Nach der feierlichen Überreichung der Preise war für das leibliche Wohl der Gäste und Delegierten gesorgt, stilecht mit Grünkohl und Pinkel – inklusive Schnaps.

Am Vormittag des 14. März gab es Arbeitsgruppen zu den Themen „Deutschland-Takt und Zukunft des Fernverkehrs in der Region – Niedersachsen-Modell eine übertragbare Lösung?“ mit Vertretern von DB-Fernverkehr und LNVG (Leitung: K-P. Naumann), „Fahrgastrechte“ (Leitung P. Cornelius) und „Finanzierung des Nahverkehrs sichern“ (Leitung A. Drewes).

Die Sitzung des Bundesverbandstags fand am Nachmittag und Abend des 14. März statt. Der Landesverband Bayern war mit 10 Delegierten vertreten.

Da der stellvertretende Bundesvorsitzende Winfried Karg aus Aichach von seinem Amt zurückgetreten war, war ein neues Vorstandsmitglied zu wählen. Der Landesverband und der Regionalverband Oberbayern bedauern seinen Rücktritt sehr und danken ihm insbesondere für seine hervorragende Arbeit als Chefredakteur unserer Verbandszeitschrift „der Fahrgast“. Die steigenden Abonnenten-

zahlen zeigen, dass die Zeitschrift gerne gelesen wird.

Als Nachfolger von Winfried Karg wurde Stefan Barkleit aus Schwentinental (Landesverband Schleswig-Holstein/Hamburg) in den Bundesvorstand gewählt. Da Stefan Barkleit bisher einer der drei Kassenprüfer war, musste dieses Amt nun neu besetzt werden. An seiner Stelle wurde Dirk Grenz vom Landesverband Nordrhein-Westfalen gewählt.

Ein Hauptpunkt der Tagesordnung war die Diskussion und Verabschiedung einer neuen Satzung des Bundesverbandes. Wesentliche Änderungen sind die Festlegung der Rolle des Ehrenvorsitzenden, Änderungen bei der Stimmengewichtung der Landesverbände im Bundesausschuss und Vorgaben für außerordentliche Bundesverbandstage und Bundesausschüsse in der Satzung. Ferner wurden neue Abschnitte über Fachausschüsse und Fachreferenten eingefügt. Umstritten war die Einführung eines Sprechers des Bundesausschusses. Nach langer und kontroverser, aber immer fairer Diskussion erhielt der Satzungsentwurf bei der Abstimmung nach dem Abendessen mit 75% Ja-Stimmen die notwendige Zweidrittel-Mehrheit.

Positiv aus bayerischer Sicht ist, dass der LV Bayern durch die Änderung der Berechnung der Delegiertenzahl einen weiteren Delegierten für den Bundesverbandstag entsenden darf und im Bundesausschuss als mitgliederstärkster Landesverband zukünftig drei statt einer Stimme hat. Außerdem wurde eine neue Beitragsordnung beschlossen. Das Beitragsaufkommen für den Landesverband Bayern bleibt hierbei im wesentlichen unverändert.

Außerdem wurden auf dem Bundesverbandstag eine Resolution zum Fernbusverkehr verabschiedet, in der gerechtere Wettbewerbsbedingungen gefordert werden, sowie eine Resolution, in der PRO BAHN den Deutschen Bundestag und die Bundesregierung auffordert, noch im Jahr 2015 die Höhe der Regionalisierungsmittel langfristig und verbindlich festzulegen und spürbar dem gestiegenen Bedarf anzupassen.

Auf einer Straßenbahnrundfahrt mit einem historischen Fahrzeug der Freunde der Bremer Straßenbahn konnten die Delegierten am Sonntag die zuletzt eröffneten Erweiterungen des Bremer Straßenbahnnetzes nach Lilienthal und Mahndorf besichtigen.

Für die gelungene Organisation der dreitägigen Veranstaltung gilt unser Dank dem kleinsten PRO BAHN-Landesverband. Und nebenbei hatte man noch etwas Gelegenheit, sich in Bremen umzuschauen: Das berühmte Rathaus, die noch berühmteren Bremer Stadtmusikanten und viele, viele Bayern München-Fans, denn der Zufall wollte es, dass das entsprechende Bundesligaspiel zeitgleich mit dem BVT stattfand.

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 (ab 2015 13,20 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. 06.04. Obing 14:10 Uhr, Bad Endorf 15 Uhr, Zustieg auch an Zwischenhalten; **Osterfahrt auf der Lokalbahn Endorf-Obing** mit Ostereiersuchen für die Kinder; Anmeldung erforderlich, bei genügender Nachfrage findet auch am So., 05.04. eine zusätzliche Fahrt statt; Info: https://www.leo-online.org/posts.php?c_parent=24, Tel.: 0174/2898 903
- Mo. 13.04. 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>
- Fr. 01.05., So. 03.05, So. 17.05. und So. 31.05.; Bad Endorf (9:55, 11:55, 15:20 und 17:20 Uhr) / Obing (8:55, 10:55, 14:20 und 16:20 Uhr); **Touristikverkehr auf der Lokalbahn Endorf-Obing mit VT 26**; Info: https://www.leo-online.org/posts.php?c_parent=27, Tel.: 0174/2898 903
- Mo. 04.05. 18:30 Uhr; Bad Reichenhall, „Avalon-Hotel“ Bahnhofsplatz 14; **Monatstreffen** des Verkehrsforums Berchtesgadener Land; Info: Siehe Termin am 13.04.
- Bis 30.08. täglich 9–17 Uhr; München, Deutsches Museum Verkehrszentrum, Theresienhöhe 14a; **Sonderausstellung** „Transib – ein Jahrhundertprojekt auf Schienen“, Eintritt 6 Euro; jeden Sonntag Führung (30 Min., Treffpunkt: Eingang zur Sonderausstellung Halle III OG); Info: <http://www.deutsches-museum.de/verkehrszentrum/ausstellungen>
- **Vorerst findet kein Treffen der Salzburger Verkehrsplattform statt. Informationen zum ÖPNV in Salzburg und gegebenenfalls zu Veranstaltungen gibt es unter <http://www.salzburger-verkehrsplattform.org>.**
-

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.

Mi. 01.04. 19 Uhr; Geschäftsstelle; **Aktiventreffen**

Sa. 04.04., 11.04., 18.04. und 25.04., 12 Uhr; Wasserburg, „Schranne“, **Stammtisch** der PRO BAHN Ortsgruppe Wasserburg; Info: Rainer Kurzmeier (rainer@blumen-kurzmeier.de), Bernd Meerstein (bernd@meerstein.de)

Do. 09.04. 19 Uhr; Rosenheim; „Mail-Keller“, Schmetterererstr. 20; **Stammtisch der Stadt- und Kreisgruppe Rosenheim**; Info: Wolfgang Günther (080 62/4027), Günther Polz (080 63/7928)

Mo. 27.04. 19:30 Uhr; Augsburg, Zeughaus, Zeugplatz 4; **PRO BAHN-Treff Schwaben**; Jörg Lange, PRO BAHN: „Nahverkehrsförderung in Gefahr – jetzt handeln!“. Info: joerg.lange@pro-bahn.de; errol.yazgac@pro-bahn.de, 0160/93896180 und http://www.pro-bahn.de/bayern/index_termin.htm unter „Schwaben“.

Mi. 15.04. 19 Uhr; Geschäftsstelle; **Aktiventreffen**

Mi. 29.04. ab 19:30 Uhr; München; Gaststätte Zwinger-eck; **Stammtisch**

Do. 30.04. 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)

Mi. 06.05. 19 Uhr; Geschäftsstelle; **Aktiventreffen**

Fr. 08.05. 19 Uhr; Geschäftsstelle; **Stadt- und Kreisgruppe München**

- Entgegen der Terminangabe in der letzten PPO BAHN-Post entfällt das Treffen der Stadt- und Kreisgruppe München im April. Das nächste Treffen ist erst am 8. Mai.
- Bitte erkundigen Sie sich vorher per e-Mail wenn Sie am 04.04. den Stammtisch der Ortsgruppe Wasserburg besuchen möchten.

Termine anderer Veranstalter siehe vorherige Seite

Nahverkehrsförderung in Gefahr – jetzt handeln!

Bitte unterstützen Sie die Arbeit von PRO BAHN
durch Ihre Mitgliedschaft

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