

PRO BAHN *Post*

Rundbrief von PRO BAHN Oberbayern

Januar 2016

Abfahrt Departure S DB

Linie	Ziel	Gleis	A	B	C	in Min
S9	Mammendorf	S9 Mammendorf				8
	Geltendorf	S4 Geltendorf				8
		7	12g			
		7	18g			
S9	Maisach	S9 Maisach				8
S4	Grafrath	S4 Grafrath				8
SEV	SEV	+++ SEV	28g			
			27g			

Nicht immer läuft alles perfekt beim Bahnverkehr. Aber die DB hat für die Zukunft jede Menge gute Vorsätze gefasst. PRO BAHN wünscht jedenfalls allen Fahrgästen und Bahnmitarbeitern ein gutes neues Jahr und immer gute Fahrt. (Bild: M. Wiegner)

- Kurznachrichten – Seite 2
- MVV bis Reitmehring – und vielleicht noch weiter? – Seite 3
- Dauerstreit um Wartehäuschen – Seite 4
- Ausbau der Werdenfelsbahn ad acta gelegt – Seite 6
- DB Station & (Kein) Service (mehr) – Seite 7
- MVV: Fahrpreisberechnung für Anschlussfahrten – Seite 8
- Neues aus dem „Hamsterland“ – Seite 9

Kurznachrichten

PBP-Abo: Letzte Erinnerung

Das vorliegende Heft wurde noch einmal an alle Leser geschickt, die 2015 die Papierversion der PRO BAHN-Post abonniert hatten. Falls Sie weiterhin die Papierversion erhalten möchten, bzw. als Nichtmitglied Ihr Papier- und elektronisches Abo fortsetzen möchten und noch nicht bezahlt haben sollten, so überweisen Sie bitte 14,40 Euro auf das Konto 37 20 730 (BLZ 700 905 00) bei der Sparda-Bank München (IBAN DE83 70090500 0003720730, BIC GENODEF1S04). Bitte geben Sie unbedingt Ihre Adresse an, wenn Sie kein Mitglied sind.

Mit 25 Jahren Verspätung fällt der Eiserner Vorhang für die Eisenbahn

Am 7. Dezember wurde die Bahnstrecke zwischen Selb und Aš (Asch) wieder eröffnet. PRO BAHN Bayern hat das freudige Ereignis in einer Pressemitteilung begrüßt (http://www.pro-bahn.de/bayern/presse_show_bayern.php?id=845).

Landtagsantrag zum Münchner Hauptbahnhof

Nachdem PRO BAHN die Petition zum Münchner Hauptbahnhof im November dem Bayerischen Landtag übergeben hat (siehe Bericht im letzten Heft), gab es kürzlich einen Antrag von SPD-Abgeordneten, der die Ziele der Petition verfolgt und sich explizit auf die Initiative von PRO BAHN bezieht.

München: Petition zum Erhalt der Bushaltestelle am Marienplatz

Die Mitgliederversammlung von PRO BAHN Oberbayern hat am 8. November eine Resolution verabschiedet, in der der Erhalt der Busanbindung im Münchner Stadtzentrum und der direkten Umsteigemöglichkeit zu U- und S-Bahn gefordert wird. Seit einigen Wochen läuft eine Online-Petition einer Bürgerinitiative zum Erhalt der Bushaltestelle am Münchner Marienplatz, auf die PRO BAHN schon einmal Mitte November im Internet hingewiesen hat (http://www.pro-bahn.de/bayern/aktuell_one_bayern.php?sel_id=547&sel_jahr=2015&sel_db=25). PRO BAHN unterstützt die Petition und bittet darum, diese zu unterzeichnen – auch Unterschriften von außerhalb Münchens sind gerne willkommen.

DB: „Größter Konzernumbau in der Geschichte der Deutschen Bahn“

Nach der Aufsichtsratssitzung am 16. Dezember verspricht uns die DB eine „grundlegende Erneuerung der Eisenbahn in Deutschland“. Die Prioritäten lauten: mehr Pünktlichkeit, bessere Information, WLAN, Service im Zug („komplette Beseitigung aller Mängel in allen Fernverkehrszügen“), Sauberkeit und Komfort an Bahnhöfen, Schienengüterverkehr zurück auf die „Erfolgsspur“, Sicherung der Arbeitsplätze und zufriedene Kunden (http://www.deutschebahn.com/de/presse/Medienpakete/suche_Medienpakete/10502058/konzernumbau.html). Man darf gespannt sein, was passieren wird.

Wieder alle Fernzüge von Salzburg nach München

Seit dem 18. Dezember verkehren auch IC-/EC-Züge und Nachtzüge wieder regulär von Salzburg nach München (<http://blog.oebb.at/mediacenter/oebb-wieder-gesamter-zugverkehr-zwischen-salzburg-muenchen-ab-18-12/>). Bei den ÖBB-Railjets muss weiterhin umgestiegen werden; die IC/EC und der Nachtzug haben planmäßig Aufenthalt in Salzburg, die Ausweiskontrollen finden im Zug statt. Bei der Benützung der grenzüberschreitenden Züge zwischen Österreich und Deutschland sind unbedingt Reisedokumente mitzunehmen.

Neigetechnik bei Baureihe 611/612 abgeschaltet

Seit dem 19. Dezember musste nach Angaben der DB in den meisten Triebwagen der Baureihen 611 und 612 aus Sicherheitsgründen die Neigetechnik vorübergehend abgeschaltet werden. Auf den betroffenen Strecken (München–Lindau/Oberstdorf, Ulm–Kempten, Nürnberg–Bayreuth–Hof/–Marktredwitz–Hof/Cheb, Nürnberg–Neukirchen–Schwandorf/Weiden–Neustadt (WN), Lichtenfels–Neuenmarkt-W.–Bayreuth/Hof, Regensburg–Hof) kommt es – je nach Strecke – zu Fahrzeitverlängerungen von 5 bis 20 Minuten und Anschlussverlusten.

Bayern-Kursbuch 2016 und BEG-Kalender

Das Bayern-Kursbuch ist wieder in vielen Bahnhofsbuchhandlungen erhältlich und kann wie immer auch unter <http://bahnland-bayern.de/infomaterial/bayern-kursbuch> bestellt werden. Neben den bayerischen Bahnfahrplänen und einigen Fahrplantabellen aus Nachbarländern enthält das Kursbuch wieder viele für Bahnfahrer interessante Informationen. Auf der genannten Webseite findet man auch eine Download-Möglichkeit für das gesamte Kursbuch als PDF-Datei (zip-Datei, 24,8 MB) und einen Link für die Bestellung der BEG-Kalender.

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

Filzenexpress

MVV bis Reitmehring – und vielleicht noch weiter?

Das Ereignis zum Fahrplanwechsel in Oberbayern war dieses Jahr die Erweiterung des MVV auf den Filzenexpress im Bereich des Landkreis Rosenheim, also von Tulling bis Reitmehring. Das ist ein weiterer großer Schritt bei der Ertüchtigung der Strecke Grafing–Wasserburg. Schon mit der Einführung des Stundentakts im letzten Jahr konnte die Südostbayernbahn das Fahrgastaufkommen auf der Strecke um über 60 Prozent steigern – ein beachtliches Ergebnis, das die Festredner am 13. Dezember auch entsprechend würdigten. Bewundern konnte man bei dieser Gelegenheit auch den neuen, 76 cm hohen Bahnsteig am Gleis 1.

Für MVV-Geschäftsführer Alexander Freitag ging mit dieser – seit geraumer Zeit ersten – Erweiterung des Verbundraums ein Wunsch in Erfüllung. Die Vorweihnachtszeit nahm er zum Anlass, über weitere Wünsche laut nachzudenken: Da wäre die Option, die Strecke wie nach Altomünster zu elektrifizieren und die S-Bahn zu verlängern. Dann sprach er auch ein Thema an, das seine Vorredner geflissentlich ausgespart hatten: Schön wäre es auch, die Altstadtbahn wieder zu aktivieren und die Fahrgäste direkt in der Stadt abzuholen. Für diesen Wunsch war ihm natürlich der Beifall der Fahrgäste sicher.

Ob er sich damit nur Freunde gemacht hat, ist aber nicht sicher, hat die Stadt Wasserburg doch erst vor kurzem den Antrag auf Stilllegung der Strecke beim Innenministerium eingereicht. Ob angesichts der positiven rasanten Entwicklung des Filzenexpress eine Stilllegung der „letzten Meile“ in die Wasserburger Altstadt noch durchsetzbar ist? Die Zweifel werden da immer mehr.

Norbert Moy

Aus dem MVV-Fahrgastbeirat

Dauerstreit um Wartehäuschen

Am 23.1.2015 hat PRO BAHN folgenden Antrag beim MVV-Fahrgastbeirat eingebracht: *Im Gegensatz zu den meisten anderen Haltestellen der MVG (Münchener Verkehrsgesellschaft) fehlt am S-Bahnhof Hirschgarten ein Haltestellenhäuschen, um in den Bus 62 umzusteigen. Wann kann hier ein Haltestellenhäuschen errichtet werden?*

Folgende Antwort wurde von der MVG gegeben und in das Sitzungsprotokoll aufgenommen: *Es gibt den überdachten Zugangsbereich der S-Bahn. Eine Warthalle gibt es nicht, da der Gehweg zu schmal ist. Es gibt den Wunsch der MVG nach einem Haltestellenkap (d.h. eine bis an den durchgehenden Fahrstreifen des Straßenverkehrs vorgezogene Haltestelle [d. Red.]), aber dieser wird vom KVR (Kreisverwaltungsreferat) wegen entfallender Parkplätze abgelehnt.*

Daraufhin wurde von PRO BAHN am 19.7.2015 zur nächsten Sitzung des Fahrgastbeirates folgender Antrag eingebracht: *Ihre im Protokoll erteilte Antwort überzeugt nicht. Wie Sie auf dem beigefügten Foto erkennen können, ist die Aussage nicht richtig, dass bei Einrichtung eines Haltestellenkaps Parkplätze wegfallen. Insofern beantragt der Fahrgastbeirat, dass der MVV dem KVR mitteilt, dass durch den Bau eines Haltestellenhäuschens keine Parkplätze wegfallen und dass danach das Haltestellenhäuschen schnellstmöglich errichtet wird.*

Außerdem bittet der Fahrgastbeirat um Auskunft, warum auf einer Brücke über die Eisenbahn Parkplätze eingerichtet werden mussten (das sind sicherlich die teuersten Parkplätze der Stadt).



Bushaltestelle auf der Friedenheimer Brücke (Bilder: F. Lipke)

In der Antwort der MVG erläuterte Frau Peter (Leitung Marketing MVG), dass die im Protokoll vermerkte Auskunft nach wie vor Gültigkeit habe. Nach Erörterung lokaler Gegebenheiten am S-Bahn-Zugang Hirschgarten (Fahrbahnbreite, Häuschengröße allgemein, Fehlen von Fahrradständern etc.) und der Diskussion möglicher Alternativen zu einem überdachten Wartehäuschen (Errichtung von Sitzbänken ohne Häuschen, Balkon an der Brücke etc.) bietet Frau Peter dem MVV-Fahrgastbeirat an, Details zur Nichtgenehmigung des KVRs direkt bei diesem in Erfahrung zu bringen.

Nachtrag der MVG zum Protokoll

Der Vorgang ist bekannt und wurde schon mehrfach in der Bereisungskommission mit Beteiligung von Vertretern der Landeshauptstadt München behandelt. Wie bereits im Protokoll der ersten Sitzung des MVV-Fahrgastbeirates vermerkt, sind geeignete Aufstellflächen für ein Bushäuschen auf der Gehbahn der Friedenheimer Brücke wegen des Radweges nicht vorhanden. Die vom KVR vorgegebene Durchgangsbreite von 1,60 m von der Wartehalle zur Radweg- bzw. Fahrbahnkante sind für die Verkehrsunternehmen bindend, so dass hier seitens der MVG keine Möglichkeit besteht, das geforderte Wartestellenhäuschen zu errichten. An der Donnersbergerbrücke sind die Umstände wesentlich günstiger. Die Wartehalle befindet sich hier im Haltestellenbereich, (der breit genug ist). Der gemeinsame Geh- und Radweg befindet sich hinter der Wartehalle.

Fazit

An diesem Beispiel ist erkennbar, wie schwierig eine konstruktive Arbeit im MVV-Fahrgastbeirat ist, zumal dann, wenn noch verschiedene Stellen wie KVR und MVG involviert sind, die sicher nicht am gleichen Strang ziehen. Es erstaunt trotzdem, dass hier nichts vorangeht, zumal an anderen Stellen im MVG-Netz durchaus konstruktive Formen eines Haltestellenhäuschens mit separaten Sitzplätzen neben dem Haltestellenhäuschen geschaffen wurden (Beispiel: Tivolistraße), bei denen die Durchgangsbreite von 1,60 m auch nur durch die Kon-

struktion eines Haltestellenhäuschens ohne Bank erfüllt wurde. An der Umsteigestation Hirschgarten lassen es leider alle Beteiligten am guten Willen fehlen, eine konstruktive Lösung zu finden.

Frank Lipke

PRO BAHN über Desinteresse der Politik entsetzt

Ausbau der Werdenfelsbahn ad acta gelegt

Dass es mit dem Ausbau der Bahninfrastruktur im Landkreis Weilheim nicht so richtig voran geht, wurde ja schon in der letzten PRO BAHN Post (Nr. 345) am Beispiel eines Bahnhofs Weilheim Süd thematisiert. Aber auch großräumiger scheint „nichts zu gehen“.

In einer Antwort auf eine Landtagsanfrage von MdL Andreas Lotte (SPD) hatte die Staatsregierung nämlich mitgeteilt, dass weder von Seiten der Politik noch der Deutschen Bahn AG ein Interesse besteht, substanzielle Verbesserungen an der Bahninfrastruktur im Werdenfels zu realisieren. Insbesondere dem zweigleisigen Ausbau von Teilabschnitten wird darin eine glatte Absage erteilt. Proteste der örtlichen Politik waren nicht zu vernehmen, und auch auf eine entsprechende Pressemitteilung von PRO BAHN gab es keine Reaktionen.

Die in den letzten Jahren, oft vor Landtagswahlen, in Aussicht gestellte Errichtung von Zweigleisinseln stellt sich somit als leere Versprechung heraus. Offensichtlich sollten nur die verspätungsgeplagten Pendler und Wähler ruhig gestellt werden. Interessant in dem Zusammenhang ist übrigens, dass der Abgeordnete Joachim Herrmann (!) im Jahre 2007 noch den zweigleisige Ausbau Tutzing-Diemendorf und Uffing-Murnau vehement gefordert hatte, nachzulesen in einer Landtagsdrucksache http://www.pro-bahn.de/weilheim/pdf/ldr_15_8405.pdf. Aber: Publikumswirksame Forderungen sind schnell aufgestellt, nur bei der Umsetzung hapert es dann.

Und wenn das nicht schon schlimm genug wäre: Aus der Antwort der Staatsregierung geht hervor, dass von der Politik sogar in Kauf genommen wird, dass das bundeseigene Unternehmen Deutsche Bahn durch Grundstücksverkäufe entlang der Strecke den Ausbau der Strecke auf Dauer unmöglich machen kann.

Besonders verärgert ist PRO BAHN, dass für den Ausbau astronomische Kosten kolportiert werden, um Stimmung gegen den Bahnausbau zu machen: Für den Abschnitt Tutzing–Murnau, der gar nicht zur Debatte steht, wird eine Summe von 214 Millionen Euro genannt. Nebenbei stellt die Staatsregierung in ihrer Antwort noch die Bundespolitik bloß, indem sie verkündet, dass jährlich nur 37 Millionen Euro für alle Nahverkehrsstrecken in Bayern (außerhalb der S-Bahn) zur Verfügung stehen, um die Infrastruktur auszubauen. Bei PRO BAHN erinnert

man sich, dass Bundesverkehrsminister Dobrindt gerade erst über 200 Millionen Euro für einen einzigen Straßentunnel in Oberau bereit gestellt hat.

Im Frühjahr des kommenden Jahres ist ein Gespräch mit Andreas Lotte geplant, denn so ganz will PRO BAHN das doch nicht auf sich beruhen lassen.

Matthias Wiegner

DB Station & (Kein) Service (mehr)

Am 7. Dezember fand auf Einladung der Linken-Bundestagsabgeordneten Eva Bulling-Schröter in Ingolstadt eine Veranstaltung zum Thema „Stellenabbau der DB am Ingolstädter HBF“ statt. Referenten kamen von den Verbänden EVG,VCD, der Landesblindenhilfe und von PRO BAHN Oberbayern.

Die Fakten wurden von Paul Eichinger von der EVG zusammengefasst. DB Station & Service verlagert mehrere Arbeitsplätze von Ingolstadt Hauptbahnhof an den Münchner Hauptbahnhof, nachdem in einer ersten Runde vor etwa einem Jahr schon Arbeitsplätze verlagert wurden. So wurden damals die Ansagen auf den Bahnsteigen (Ankunft, Durchfahrt, etc.) nach Regensburg verlagert und die Dienstaufsicht auf Bahnsteig 2/3 geschlossen. Dieser Mitarbeiter kümmerte sich (inoffiziell) auch um Anschlussicherungen, da er dort Zugriff auf das DB-Leibit System hatte und bei knappen Anschlussverhältnissen die Triebfahrzeugführer von agilis oder BRB auf kurzem Dienstweg bat, die Abfahrt noch zu verzögern. Pikanterweise wurde dies ihm am Ende von Station & Service selber untersagt.

Wenn die jetzige Abbaurunde am Ingolstädter HBF in Kraft tritt, werden folgende Dienstleistungen darunter leiden:

- Der Mobilitätsservice von Station & Service verliert seinen Spontanservice, bei denen hilfebedürftige Menschen auch ohne Voranmeldung Dienstleistungen anfordern können.
- Der DB Infopoint wird nicht mehr rund um die Uhr besetzt sein, da die einzig verbliebene Servicekraft am Bahnhof sich mit Priorität um Hilfestellung am Bahnsteig kümmern muss. Und dieser Fall wird – dank unzuverlässiger Aufzüge – recht häufig eintreten.

Ausgenommen von diesen Einschnitten ist das Reisezentrum, welches indirekt dem DB Fernverkehr untersteht. Da dieses allerdings recht früh (19:00) schließt und da die Kunden im Verspätungs- (oder Chaos-) Fall nicht zuerst eine Nummer ziehen möchten, fällt dem Infopoint in Ingolstadt (Öffnungszeiten von 06:00-22:30) eine recht hohe Bedeutung zu.

Natürlich muss man mit den Ausführungen des EVG-Bevollmächtigten nicht immer einer Meinung sein. Mir persönlich fiel beispielsweise im letzten Jahr gar

nicht auf, dass die Zugansagen nicht mehr lokal gemacht wurden, sondern aus Regensburg kamen. Dennoch kommt eine Reduzierung der Mobilitätshilfe für PRO BAHN nicht in Frage – die Bahn sollte Ihre Barrierefreiheit weiter ausbauen, gerade wenn die Billigkonkurrenz auf der Straße sich um dieses Potential nun gar nicht schert. Zudem hat Ingolstadt neben den Ein- und Aus-Pendlern noch einen starken Anteil von nicht-bahnaffinem Publikum, welches (wenn auch nur gelegentlich) die guten ICE-Anbindungen nach Norden für einen Kurzurlaub nutzt. Auch diese Kunden mögen es, sprichwörtlich „an der Hand geführt“ zu werden. Gerade bei den Neukunden sollte der Elefant DB eigentlich nicht zu viel Porzellan zerdeppern.

Der Elefant hat – allerdings aus dritter Sicht berichtet – eigene Gründe für die Reduktion in Ingolstadt. Angeblich fehlen in München Servicekräfte, die DB Station & Service nicht mehr auf dem freien Markt rekrutieren kann. Zweitens, sei der Hauptbahnhof Ingolstadt nun barrierefrei ausgebaut, was eine Reduktion der Servicekräfte unumgänglich macht.

Diese Argumente erscheinen aber recht fraglich, wenn man den Worten von Paul Eichinger glauben kann, und angesichts der Tatsache, dass bei mehreren Stationen der Bahnhofskategorie 2 (z.B. Aschaffenburg, Würzburg, Landhut, Rosenheim) Servicekräfte eingespart werden sollen. Es hat den Anschein, als ob der DB Konzern die sowieso verhältnismäßig guten Zahlen der Sparte Station & Service noch weiter steigern möchte. Angesichts schlechter Zahlen bei Fern- und Güterverkehr, sowie dem Ende der Cash-Cow Regio ist dies eine plausible Erklärung. Konsequenzen muss die DB dabei nicht fürchten. Zumindest beim bayerischen Aufgabenträger für den SPNV – der Bayerischen Eisenbahngesellschaft (BEG) – ist eine Vorgabe für Station & Service nirgends zu finden und der hauseigene Fernverkehr wird sich wie üblich mit Kritik zurückhalten. Wir aber nicht!

Harald Nikolisin

MVV: Fahrpreisberechnung für Anschlussfahrten beim Handy-Ticket

Bereits seit dem 14.6.2015 gibt es eine Neuerung im MVV Tarif, die mir aber damals nicht ins Auge gesprungen ist und die ich erst kürzlich beim Fahrplanwechsel entdeckt habe. Stückeln von MVV-Fahrkarten ist innerhalb des MVV in der Regel erlaubt, auch ohne Haltebahnhof. Es gibt jedoch zwei Ausnahmen:

- 1) Kurzstrecken dürfen nur mit Zeitkarten kombiniert werden.
- 2) Der Wechsel zwischen MVV-Tarif und Eisenbahntarifen ist nur an Haltebahnhöfen erlaubt.

Bisher galt für die Fahrpreisfindung von Anschlusskarten ausschließlich die grobmaschige Zoneneinteilung. Pro durchfahrener Zone wurden 2,70 Euro

(Streifenkarte oder „normales“ Handyticket 2,60 Euro) fällig. Zum Beispiel zahlt ein Fahrgast mit einer Monatskarte für die Ringe 1-3, der von Solln bis Baierbrunn weiterfahren möchte, 5,40 Euro bzw. 5,20 Euro für das Anschlussticket von 2 Zonen. Seit 14.6.2015 werden Anschlusstickets als Handytickets versuchsweise nicht mehr nach der Zahl der Zonen, sondern nach der Zahl der Ringe bepreist (<http://www.mvv-muenchen.de/de/tickets-preise/anschlussfahrten/index.html#c12040>). Das Anschlussticket muss jedoch für mindestens zwei Ringe gekauft werden. Da eine Zone aus vier Ringen besteht, kostet ein Ring $2,60 \text{ Euro} / 4 = 0,65 \text{ Euro}$. Daraus ergibt sich für Solln Baierbrunn (2 Ringe) ein Preis von 1,30 Euro statt 5,20 Euro.

Leider ist dieser günstige Preis nur als Handyticket mit einer der Apps von MVV, MVG oder S-Bahn zugänglich. Alle anderen müssen weiterhin 5,40 Euro bzw. 5,20 Euro zahlen.

Das ganze erinnert mich an die Vergangenheit (Back to the Future). Bei Einführung des MVV-Tarifs 1972 war das Netz der Zonen engmaschiger, was eine gerechtere Preisgestaltung entsprechend der zurückgelegten Entfernung ermöglichte. 1999 wurde dieses Preissystem als zu kompliziert empfunden. Deshalb wurden damals je zwei alte Zonen zu einer neuen größeren Zone zusammengefasst, womit wir bei dem heutigen Zonensystem gelandet sind. Es wurde damals allerdings nicht gesagt, ob es zu kompliziert für die Fahrgäste oder das Kontrollpersonal war oder für beide. Jetzt geht der Trend offenbar wieder zu einem komplizierterem, aber gerechterem Preissystem. Nach meinem Gefühl drehen wir uns im Kreis.

Klaus Jacoby

PRO BAHN bei DB Regio Oberbayern

Neues aus dem „Hamsterland“

Am 9. Dezember fand in München ein Gespräch zwischen PRO BAHN und DB Regio zur aktuellen Situation im Werdenfels-Netz statt. Antonia von Bassewitz (Geschäftsleiterin DB Regio Oberbayern) und Jennifer Sauer (Teilnetzmanagerin Werdenfels) standen zwei Stunden für die Diskussion von Fahrgastanliegen zur Verfügung. Kritikpunkte waren beispielsweise die vielen Zugausfälle auf der Ammergaubahn (an 93 Tagen kein planmäßiger Zugverkehr) und die immer noch bestehenden Defizite bei den Hamstern (ET442). Für PRO BAHN nahmen Norbert Moy und Matthias Wiegner an dem Treffen teil. Einige der diskutierten Punkte seien kurz aufgelistet:

- Die Zuverlässigkeit des Betriebs konnte insgesamt gesehen im zweiten Jahr des neuen Werdenfels-Taktes deutlich verbessert werden. Auch aus Sicht von DB Regio seien allerdings die vielen und langanhaltenden Strecken-

sperrungen bedauerlich gewesen. Für 2016 sind jedoch keine wochenlangen Schienenersatzverkehre zu erwarten. Die Erhöhung der LuFV-Mittel (Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung [zur Instandhaltung von Schienenwegen des Bundes]) ermögliche eine verbesserte Instandhaltung, hofft die DB.

- Bei betrieblichen Störungen (Streckensperrung, Fahrzeugschaden, Unfallfolgen etc.) müsse, um noch einen halbwegs stabilen Restbetrieb aufrecht erhalten zu können, die Verstärkerzüge auf der Kochelseebahn weggelassen werden. Die Infrastruktur und Zwänge bei der Personaldisposition ließen keine andere Wahl.
- Ab 2016 kann ein automatisches Fahrgastzählsystem in den ET442 eingesetzt werden. Die von PRO BAHN kritisierten Überbesetzungen bei bestimmten Verbindungen würden überprüft.
- Die Sperrzeit beim Regioticket Werdenfels wird aufgehoben. Dadurch würde ein attraktives Angebot für Bergwanderer aus München geschaffen.
- Um das Ruckeln der Triebwagen (immer noch ein Hauptkritikpunkt von Fahrgästen) abzustellen, sei der versuchsweise Einbau von anderen Stoßdämpfern in einem der Fahrzeuge geplant. Eine Lösung der Probleme mit der Klimaanlage (zu starke Kühlung im Sommer) sei kurzfristig nicht zu erwarten.
- Die DB sagte zu, die automatischen Ansagen in den Zügen auf ihre Sinnhaftigkeit zu überprüfen.
- Es werde an einer neuen Software gearbeitet, um für den Fahrgast missverständliche Anzeigen zu vermeiden („Zug fällt aus“/„Es fährt ein Ersatzzug“).
- Die Einführung von regionalen Spezialtickets werde vermutlich weiter forciert, um eine stärkere Auslastung von Zügen auf nachfrageschwachen Strecken bzw. zu Schwachlastzeiten zu erreichen. Dafür werde auch ein gewisser Tarifschub in Kauf genommen.
- Ursache für die Betriebsunterbrechungen durch „Bäume im Gleis“ seien inzwischen meistens Bäume auf Privatgrund, die nicht zurückgeschnitten worden seien. Die DB habe hier inzwischen ihre Hausaufgaben gemacht. Die DB hoffe deshalb, dass die Geschwindigkeitsbegrenzungen auf 80 km/h bei Sturmwarnungen des Deutschen Wetterdienstes für den Landkreis Weilheim in 2016 aufgehoben werden können.

Für das Frühjahr 2016 ist ein weiteres Treffen geplant, um über die Einschränkungen während des Umbaus des Weilheimer Bahnhofs zu informieren.

Matthias Wegner

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 14,40 Euro auf das Konto 37 20 730, Sparda Bank München, BLZ 700 905 00 (IBAN DE83 7009 0500 0003 7207 30, BIC GENODEF1S04). Internetversion für Mitglieder und Abonnenten der Papierversion kostenlos, allgemein frei verfügbar nach einem Monat.

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

Termine anderer Veranstalter

PRO BAHN-Termine und allgemeine Hinweise siehe nächste Seite.

Mi. 06.01. Tegernsee, Gmund, Schaftlach, Holzkirchen; **Dampfzugfahrten**; Info: <http://www.localbahnverein.de/> unter „Termine“ und Tel. 089/4481288

Mo. 11.01. 18:30 Uhr; Bad Reichenhall, „Avalon-Hotel“ Bahnhofsplatz 14; **Monats-treffen** Verkehrsforum Berchtesgadener Land, Thema: Wiederbelebung von Bahnhöfen (offenes Treffen für alle, die sich informieren oder Probleme und Erfahrungen einbringen wollen); Info: M. Behringer, H. Hofmann, 08651/762390, info@verkehrsforum-bgl.de und <http://www.verkehrsforum-bgl.de/aktuell.html>

Mo. 11.01. 18:30 Uhr; München, TU München, Vorhoelzer Forum, 5. Stock, Arcisstr. 21; **Vortrag** in der Reihe „Der öffentliche Verkehr – Katalysator für die Stadtentwicklung“: C. Brethauer, Dr. Vielberth Verwaltungsgesellschaft mbH: „Der Business Campus München – Garching als ein Modell für eine bessere Balance Arbeit und Leben in Ballungsräumen“ Veranstalter: Münchner Verkehrsgesellschaft u. Lehrstuhl für Raumentwicklung, TU München; Info: L.Gilliard@tum.de, <http://www.re.ar.tum.de/index.php?id=46>

Mo. 01.02. 18:30 Uhr; Bad Reichenhall, „Avalon-Hotel“ Bahnhofsplatz 14; **Monats-treffen** des Verkehrsforums Berchtesgadener Land; Info: Siehe Termin am 11.01.

- **Informationen zu den Vorträgen der IG Münchner Schienenverkehrsfreunde** siehe <http://www.localbahnverein.de> unter „DGEG-Gruppe“.
 - **Das monatliche Treffen der Verkehrsforums Berchtesgadener Land findet im Januar eine Woche später als üblich statt.**
-

Bitte unterstützen Sie die Arbeit von PRO BAHN durch Ihre Mitgliedschaft

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

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.

Sa. 02.01., 09.01., 16.01., 23.01. und 30.01., 12 Uhr; Wasserburg, „Schranne“, **Stammtisch** der PRO BAHN Ortsgruppe Wasserburg; Info: Rainer Kurzmeier (rainer@blumen-kurzmeier.de), Bernd Meerstein (bernd@meerstein.de)

Fr. 08.01. 19 Uhr; Geschäftsstelle; **Stadt- und Kreisgruppe München**

Do. 14.01. 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. 20.01. 19 Uhr; Geschäftsstelle; **Aktiventreffen**

Mo. 25.01. **19:30 Uhr**; Augsburg; **PRO BAHN-Treff Schwaben**; Fortsetzung des Fahrgastworkshop Augsburger Netze (Für Fahrgäste des Fuggerexpress, der Paartalbahn und der Ammerseebahn; Anmeldung erforderlich); Info und Anmeldung: 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. 27.01. ab 19:30 Uhr; München; Gaststätte „Zwinger-
eck“

Do. 28.01. 19 Uhr; Weilheim, GH Holzworm, Münchner Str. 36; **Stammtisch der Kreisgruppe Weilheim-Schongau**; Info: Norbert Moy (0881 /638 131, n.moy@bayern.pro-bahn.de)

Mi. 03.02. 19 Uhr; Geschäftsstelle; **Aktiventreffen**

Fr. 05.02. 19 Uhr; Geschäftsstelle; **Stadt- und Kreisgruppe München**

- Bitte erkundigen Sie sich vorher per e-Mail oder telefonisch (08071/93320), wenn Sie am 2. Januar den Stammtisch der Ortsgruppe Wasserburg besuchen möchten.
- Das erste Aktiventreffen im Januar entfällt.
- Das Treffen der Stadt- und Kreisgruppe München im Januar wird um eine Woche verschoben.

Termine anderer Veranstalter siehe vorherige Seite.

**Das PRO BAHN-Post-Team wünscht allen Lesern
ein gutes Neues Jahr 2016!**
