

PRO BAHN *Post*

 Rundbrief von PRO BAHN Oberbayern

Mai 2018



Im Mai beginnt üblicherweise die sommerliche Fahrtsaison bei den Touristikbahnen. Touristikbahnen wie die Ilztalbahn erschließen an den Wochenenden und an Feiertagen Gegenden, in denen sonst kein Personenverkehr auf der Schiene stattfinden würde. (Bild: E. Lauterbach)

-
- Kurznachrichten – Seite 2
 - Verkehr nach Südböhmen: Politik schläft, Flixbus fährt – Seite 4
 - S-Bahn Gipfel München – Seite 5
 - April, April! Fahren ohne Plan – Seite 7
 - Noch ein Aprilscherz: Endlich fairer Wettbewerb – Seite 7
 - Stellungnahme zum Leistungsprogramm der MVG – Seite 9
 - EPF-Konferenz in Aachen – Seite 10

Kurznachrichten

Die S-Bahn München und PRO BAHN bleiben im Gespräch

Bei einem informellen Gedankenaustausch haben die Geschäftsführung der S-Bahn München (Heiko Büttner und Marketing-Leiter Uwe Helmes) und PRO BAHN Oberbayern (vertreten durch Andi Barth und Norbert Moy) aktuelle Themen der S-Bahn besprochen. Insbesondere bei der Kommunikation mit den Fahrgästen bei Störfällen oder Baustellen sehen beide Seiten dringenden Handlungsbedarf. Die S-Bahn arbeitet daran, die Zeitdauer bis zum Ausrufen eines Störfalles zu verkürzen. Weniger Übereinstimmung gibt es bei der Frage nach Pönalisierung und Fahrgastrechten im Störfall oder bei „höherer Gewalt“. PRO BAHN hatte kritisiert, dass ausgefallene Züge in der Verspätungsstatistik nicht berücksichtigt werden und so die Angebotsqualität verzerrt dargestellt wird. Thema war auch der Umgang mit vermeintlichen Schwarzfahrern durch die Kontrolleure der S-Bahn.

MdB Andreas Wagner zu Gast bei PRO BAHN

Der PRO BAHN-Landesverband Bayern hat allen neugewählten Bundestagsabgeordneten aus Bayern zur Wahl gratuliert und zum Gespräch eingeladen. Ein erster Gesprächstermin kam nun am 12. April mit MdB Andreas Wagner (Die Linke) aus Geretsried zustande, der zudem auch im Verkehrsausschuss des Bundestags Obmann seiner Fraktion ist. Themen des Gesprächs waren – neben der S-Bahn-Verlängerung nach Geretsried – bayernweit relevante Themen wie das Elektrifizierungsprogramm des Bundes und die aktuelle Auseinandersetzung um das Bahnsteighöhenkonzept des Bundes sowie seine Auswirkungen auf den barrierefreien Ausbau der Bahnhöfe. PRO BAHN bedankte sich bei MdB Wagner für seine Bundestagsanfrage zur Sommerbaustelle bzw. Komplettspernung Feldmoching–Neufahrn und überreichte ihm die Resolutionen des Bundesverbandstags zur Mobilitätsgarantie und der elektronischen Durchsetzung von Fahrgastrechten.

Pfaffenwinkelbahn: barrierefreier Umbau der Bahnsteige verzögert sich

Weil der Bund nur noch Bahnsteighöhen von 76 cm akzeptieren will, wird sich der barrierefreie Umbau der Pfaffenwinkelbahn um mindestens ein Jahr verzögern. Da die Bundesländer ihre Planungen vielfach auf 55 cm ausgelegt haben und auch die Ausschreibungen dazu passende Fahrzeuge fordern, ist hier ein handfester Streit entbrannt. Mit einer Einigung wird nicht vor dem Sommer 2018 gerechnet.

Neues von der MVV-Tarifreform

Einer Meldung der Süddeutschen Zeitung (SZ) zufolge ist bei den Verhandlungen zur MVV-Tarifreform eine Einigung in Sicht (<http://www.sueddeutsche.de/1.3953737>). Am 9. Mai soll die Reform beschlossen werden, die im Sep-

temer 2019 in Kraft treten soll, damit ab Schuljahresbeginn die Schüler neue Tickets bekommen, die dann im gesamten Stadtgebiet gelten statt wie bisher nur zwischen Wohnung und Schule oder Ausbildungsplatz. Der Preis für eine Monatskarte Innenraum soll laut SZ unter 60 Euro liegen. Fahrgastfallen, wie die Kopplung der Gültigkeit der MVV-Fahrscheine an den letzten Halt MVV-Gebiet, die immer wieder für Ärger sorgen, werden jedoch leider nicht beseitigt.

Triebwagen „Bad Aibling“

Ende März fand die Segnung der neuen Fußgänger- und Fahrrad-Unterführung am Bad Aiblinger Bahnhof statt. Aus diesem Anlass hatte PRO BAHN Rosenheim vorgeschlagen, gleichzeitig einen Triebwagen auf den Namen „Bad Aibling“ taufen zu lassen. Bürgermeister Schwaller griff die Idee gerne auf und leitete alles weitere mit der Bayerischen Oberlandbahn (BOB) in die Wege. So wurde der FLIRT 3-Triebwagen ET 356 „Bad Aibling“ durch die örtlichen katholischen und evangelischen Pfarrer gesegnet und von Bürgermeister Schwaller mit Sekt getauft. Mit anwesend war auch BOB-Geschäftsführer Dr. Bernd Rosenbusch.

Alpenbus

Eine Alpenbuslinie schwebt Markus Söder vor. In einem Nebensatz bringt der neue Ministerpräsident diese Idee in seiner Regierungserklärung unter, als er vom öffentlichen Nahverkehr (ÖPNV) spricht, den er deutlich ausbauen will (<https://www.merkur.de/-9794637.html>). Neu ist die Alpenbus-Idee allerdings nicht. Eine Tangentialverbindung zwischen den Kreisen Miesbach, Bad Tölz-Wolfratshausen, Weilheim und Garmisch-Partenkirchen hat der Tölzer Landrat Josef Niedermaier (FWG), Sprecher des Planungsverbands Region Oberland bereits im Januar im Beisein Söders gefordert. Im neuen Strukturgutachten für den Planungsverband Region Oberland wird das Fehlen von Querverbindungen moniert. Auch PRO BAHN hat schon mehrfach Querverbindungen zwischen den Landkreisen im Oberland gefordert.

Saisonbeginn

Mit dem Frühling beginnt auch wieder die Fahrtsaison bei den Touristikbahnen, bei denen Eisenbahnfreunde mit viel Engagement an Wochenenden und Feiertagen Bahnverkehr in Gegenden anbieten, in denen es sonst keinen ÖV auf der Schiene gibt. Die Chiemgauer Lokalbahn Endorf-Obing LEO fährt ab dem 1. Mai an Sonn- und Feiertagen (<https://www.leo-online.org/>). Etwas später geht es bei der Ilztalbahn los, ab dem 10. Mai sind wieder an Samstagen, Sonn- und Feiertagen Ausflüge zwischen Passau und Freyung möglich (<http://www.ilztalbahn.eu/>). Und wer in München bleiben will, kann an Pfingsten eine Rundfahrt mit Dampflokbetrieb (und eventuell auch E69 05) über die Münchner Isarbrücken machen (<http://www.localbahnverein.de/>).

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

Verbindung nach Südböhmen

Politik schläft, Flixbus fährt

In einem verkehrspolitischen Schlusswort zu einem Reisebericht von 2013 wird auf den fehlenden Lückenschluss im südlichen Bayerischen Wald zwischen Waldkirchen und Nové Údolí, sowie die großen Umwege hingewiesen, wenn man zwischen Südbayern und Südböhmen mit der Bahn fahren möchte. Die gängigen Schienenverbindungen erfordern zwischen 150 und 210 Kilometer zusätzliche Wegstrecke im Vergleich zu einer Verbindung über die Ilztalbahn und die Schienenlücke zur tschechischen Grenze.

In besagtem Schlusswort (<http://www.myway.de/souvenirs/lipensko#schluss>) wird die Verkehrspolitik, die Lücken über Grenzen nicht schließt, und die keinen Regelverkehr auf der Ilztalbahn bestellt, als dumm und kurzfristig bezeichnet. Woanders denkt man weiter – beispielsweise in der Konzernzentrale von Flixbus. Die Firma bietet ab Ende April eine Busverbindung von München nach Südböhmen an. Von Donnerstag bis Montag (teilweise auch an anderen Tagen) startet der Bus an der Münchner Hackerbrücke um 10.15 Uhr, erreicht Freyung um 14.35 Uhr, Horní Planá am Lipno-See um 15.40 Uhr, die Welterbestadt Český Krumlov um 16.10 Uhr und Budweis um 16.40 Uhr. Der Fahrpreis (einfach ohne Rabatte) beträgt von München nach Freyung zwischen 13,99 Euro und 17,99 Euro; in die tschechischen Städte kostet es zwischen 15,99 Euro und 19,99 Euro.

Weitere Halte der Buslinie sind München Messe, Mühldorf, Altötting, Simbach, Bad Füssing, Pocking und Passau. Ab Budweis fährt der Bus weiter nach Prag. Damit werden neben Freyung und Südböhmen auch Verbindungen Richtung Südostbayern und Rottal angeboten, die von der Fahrzeit her mit dem Schienenverkehr gut konkurrieren können. In Bad Füssing entlässt der Bus seine Fahrgäste nach knapp drei Stunden direkt an der Therme. Mit der Bahn ist man in vergleichbarer Zeit am Bahnhof Pocking, braucht aber dann meist noch Bus oder Taxi um weiterzukommen.

Von München nach Freyung geht es an Fahrtagen der Ilztalbahn etwas schneller als mit dem Flixbus. Auch Umsteigen in Passau in eine Buslinie nach Freyung funktioniert insgesamt schneller als die Fahrzeit im Flixbus. Das kann man aber dem Auskunftssystem der DB nicht entnehmen, da seit 2017 der Landkreis Freyung seine Buslinien nicht mehr durch die DB-Tochter Ostbayernbus, sondern ein anderes Unternehmen bedienen lässt.

Es drängt sich der Eindruck auf, dass bei der Entscheidung, welche Linien Flixbus anbietet, auch eine Schwachstellenanalyse des Schienenverkehrs durchgeführt wird. Dort wo die Bahn langsam ist (Rottal) oder große Umwege macht (nach Südböhmen), dort wo der Öffentliche Verkehr im Zeitalter der Digitalisierung

an seinen Auskunftssystemen scheitert (Freyung), da tut sich Flixbus mit seinen zwar nicht sonderlich schnellen, nicht häufig verkehrenden Bussen leicht, weil es durchgehende Verbindungen und ein einfach bedienbares Buchungssystem anbietet.

Schwieriger wird es schon, wenn etwas nicht klappt: Die Fahrgastrechte im Fernbusverkehr sind unterentwickelt. Und am Ende profitiert der Bus natürlich von einer Verkehrspolitik, die die Schiene benachteiligt. Flixbus benutzt gut ausgebauten Straßen nach Ostbayern und in den Bayerischen Wald, ohne sich an den Infrastrukturkosten zu beteiligen. Bahnunternehmen zahlen Trassenentgelte, oder müssen wie bei der Ilztalbahn Gleise und Bahnhöfe selber unterhalten. Die Tatsache, dass es ohne Ilztalbahn keinerlei Busverbindung zum tschechischen Grenzbahnhof Nové Údolí gibt, wirkt da schon fast wie eine Kleinigkeit, ist aber ein Symbol für den fehlenden politischen Willen, die Lücke zwischen Bayern und Südböhmen zu schließen.

Edmund Lauterbach

S-Bahn Gipfel München

Aufgrund der häufigen Störungen im S-Bahn Netz hatte der Münchner Merkur am 12. April zum S-Bahn Gipfel eingeladen. Zu diesem Gespräch waren der S-Bahn Chef Büttner, der Geschäftsführer der Bayerischen Eisenbahngesellschaft (BEG) Dr. Niggel, der unabhängige Verkehrsplaner Kantke und der Neubiberger Bürgermeister Heyland eingeladen. Des Weiteren standen der Projektleiter Bahnausbau im Verkehrsministerium, Kutzner sowie der Leiter Großprojekte Bahnausbau München der DB Netz, Pfeiffer für Fragen zur Verfügung.

Von Seiten der Deutschen Bahn und der BEG waren zunächst die üblichen Argumente zu hören. Die S-Bahn München sei 1972 für ursprünglich 240.000 Fahrgäste täglich geplant worden, inzwischen nutzen 840.000 Fahrgäste täglich die S-Bahn. Die S-Bahn quetscht das Letzte aus der vorhandenen Infrastruktur raus.

Das waren allerdings bereits hinlänglich bekannte Argumente. Die Offiziellen wiesen darauf hin, dass 2026 die zweite Stammstrecke in Betrieb ginge, was der größte Quantensprung seit Inbetriebnahme der S-Bahn sei.

Wer gehofft hatte, dass bereits vor 2026 Verbesserungen vorgesehen waren, sah sich getäuscht. Alle Maßnahmen, die angedacht sind, bezogen sich auf den Zeitraum nach 2026. Lediglich kleinere Verbesserungen wurden versprochen. So soll ab 2020 eine überschlagende Wende die Pünktlichkeit der S7 erhöhen, des Weiteren stehen ab 2020 zusätzlich 30 modernisierte S-Bahn Züge des Typs ET 420 zur Verfügung.

Weitere Verbesserungen scheinen vor Inbetriebnahme der zweiten Stammstrecke

im Jahre 2026 nicht angedacht zu sein, der Projektleiter Bahnausbau Kutzner verwies darauf, dass ein entsprechender Zeithorizont für die Planungen eingezeichnet werden müsste und außerdem finanzielle Mittel zur Verfügung stehen müssten.

Spätestens mit diesen Aussagen wurde klar, dass – abgesehen vom zweiten Stammstreckentunnel – keinerlei Infrastrukturverbesserungen in den letzten fünf Jahren geplant wurden und außerdem der Bau des zweiten Stammstreckentunnels sämtliche Mittel, die ansonsten für punktuelle Netzverbesserungen zu Verfügung stehen könnten, bindet. Und das Traurige war, dass keiner der Offiziellen den Mut hatte, wenigstens zwischen den Zeilen die einseitige Fixierung auf den zweiten Stammstreckentunnel zu kritisieren.

Die aufgrund der langen eingleisigen Strecken häufig unpünktliche S7 erhält auch nach Eröffnung der zweiten Stammstrecke keinerlei Verbesserung, der Fahrplan bleibt auch 2026 gleich und damit ändert sich die häufige Unpünktlichkeit nicht.

Der unabhängige Verkehrsplaner Kantke hatte diesbezüglich sinnvollere Ideen. Er plädierte unter anderem für eine Doppelspurinsel zwischen Hohenschäftlarn und Baierbrunn auf der S7, um den Fahrplan zu stabilisieren. Des Weiteren kritisierte er die Deutsche Bahn, dass sie durch den Rückbau einer Doppelspurinsel zwischen Weilheim und Tutzing den Verkehr auf der S6 instabiler gemacht hat.

Er hat das ausgesprochen, was auch PRO BAHN seit langem fordert, nämlich kleinere Maßnahmen mit großer Wirkung umzusetzen und nicht auf ein einziges Großprojekt fixiert zu sein.

Der Projektleiter Bahnausbau Kutzner erwiderte, dass die Ideen von Kantke sicher gut seien, die Umsetzung dieser Ideen jedoch geplant und finanziert werden müssten.

Der Eindruck, dass die Veranstaltung Bewegung in die Diskussion zur S-Bahn gebracht hat, kann meinerseits nicht ganz geteilt werden, aber die Hoffnung stirbt bekanntlich zuletzt. Der Eindruck, der bleibt, ist, dass nur der Bau der zweiten Stammstrecke vordringlich ist und die meisten vorhandenen Gelder bindet, so dass für Infrastrukturverbesserungen vor 2026 so gut wie nichts übrig bleibt.

Ob durch dieses Aussitzen der Probleme des Münchener S-Bahn Netzes die täglichen Probleme minimiert werden können und die S-Bahn zukunftsfähig gemacht wird, darf bezweifelt werden.

Frank Lipke

April, April!

Fahren ohne Plan

Gern hätten wir unseren Lesern eine Abbildung der Skulptur aus eingestampften MVV-Fahrplanbüchern gezeigt. Gerüchten zufolge sollte es sich um eine Abwandlung der weichen Uhren nach Salvador Dali handeln. Aber tatsächlich war der Artikel „Fahren ohne Plan“ im letzten Heft unser alljährlicher Aprilscherz. Und was es nicht gibt, lässt sich nicht fotografieren.

Uns ist angekreidet worden, dass dieser Beitrag nicht als Satire gekennzeichnet war; es gab ernst gemeinte Rückfragen. Aber eben dies ist das Wesen des Aprilscherzes: Dass man ihn glauben soll. Keine Zeitschrift würde jemals schon im April dazuschreiben: Achtung, Witz. Das sollte zu denken geben: Man war erschrocken genug und geneigt, es zu glauben.

Ein Aprilscherz spießt das Leben auf und sollte darum so nahe an der Wirklichkeit liegen, dass man hofft, dass es eben doch einer ist. Denn das wirklich wahre Leben ist leider oft genug selbst Realsatire. Nein, bisher ist das Fahren ohne Plan zwar schon strecken- und zeitweise tägliche Praxis, aber noch keine amtliche Vorgangsweise. Noch? Die Wirkung ist trotzdem da: Manche Fahrgäste gehen tatsächlich vorsichtshalber einen Takt früher zur Haltestelle, um pünktlich zu sein.

Einzig die Rücknahme der Fahrplanbücher samt Erstattung des Kaufpreises ist demnach der eigentliche Scherz. Es tut uns leid; beides ist nicht vorgesehen. Und Freibier gab es leider auch nicht.

Michael Werner

Noch ein Aprilscherz

Endlich fairer Wettbewerb bei Schiene und Straße

Zum 1. April gab der PRO BAHN-Bundesverband die folgende Pressemitteilung heraus: Wie heute bekannt wurde, soll Hartmut Mehdorn Vorsitzender der Bundesautobahngesellschaft werden. Internen Dokumenten zufolge planen er und sein Team eine zügige betriebswirtschaftliche Optimierung des Autobahnnetzes mit dem Ziel von Dividendenzahlungen an den Bund ab 2021. Der Fahrgastverband PRO BAHN ist erfreut, dass auf diesem Weg endlich ein fairer Wettbewerb geschaffen wird.

Der neue Bundesminister Andreas Scheuer beginnt seine Amtsperiode mit einem Paukenschlag: Hartmut Mehdorn soll die neue Bundesautobahngesellschaft leiten. Nach Deutscher Bahn, Airberlin und BER soll er der optimale Kandidat gewesen sein. Dem Fahrgastverband PRO BAHN wurden von ehemaligen Mit-

arbeitern Mehdorns interne Dokumente zugespielt, die seine Pläne für die neue Bundesgesellschaft aufzeigen.

Das Team um den ehemaligen „Bahnchef“ sieht den Instandhaltungsaufwand des deutschen Autobahnnetzes als zu hoch an: „Mehrere tausend Kilometer Überholspur werden nur selten benötigt. Ein Rückbau wird empfohlen.“ Auch bei den Anschlussstellen will man sparen: „Bau und Instandhaltung von Zuwegungen zu den Autobahnauffahrten sind künftig vollständig durch die anliegenden Gemeinden zu finanzieren. Unternehmen sollen für die Nutzung der Anschlussstellen an ihren Firmensitzen 'Infrastrukturanschlussgebühren' bezahlen. Diese werden jährlich im unteren fünfstelligen Bereich liegen.“

Auch die Maut für PKW und Busse soll nun endlich eingeführt werden. Aber nicht als Flatrate wie bisher geplant wurde. „Es wird eine entfernungsabhängige Infrastrukturnutzungsgebühr erhoben,“ geben die Pläne an. „Dabei wird das Preissystem der Bahn als Vorlage genommen. Zahlt ein ICE mit 440 Sitzplätzen gegenwärtig 11,63 Euro/km, so erscheinen für einen PKW mit 5 Sitzplätzen 13 ct/km angemessen. Für einen Reisebus mit 50 Sitzplätzen wären entsprechend 1,32 Euro/km fällig. Für die Nutzung der Überholspuren werden zusätzliche Expressaufschläge eingezogen.“

Auch die nationalen Normen für die Autobahn sollen sich ändern. „LKW-Fahrer dürfen deutsche Autobahnen nur nutzen, wenn sie sicher in der deutschen Sprache kommunizieren können. An den Grenzen wird zukünftig eine Überprüfung der Bremsen fällig. Zusätzlich müssen Front- und Rücklichter beim Grenzübertritt nun auf einen speziellen deutschen Standard umgestellt werden.“

Detlef Neuß, Vorsitzender des Fahrgastverbands PRO BAHN begrüßt diese Entwicklung: „Endlich wird ein fairer Wettbewerb zwischen Schiene und Straße geschaffen. Autofahrer können nun am eigenen Leib erleben, unter welchen Benachteiligungen Bahnpendler seit Jahren leben müssen.“ Ganz zufrieden ist der oberste Fahrgastvertreter aber nicht: „Uns wäre lieber gewesen, die Gleichstellung durch die Aufwertung der Schiene zu erreichen. Leider braucht es aber scheinbar eine Tabula Rasa.“

Soweit die Pressemitteilung zum 1. April, bei der es sich um einen Aprilscherz handelte. Was kein Scherz ist: Die Eisenbahn und ihre Kunden werden in vielen Punkten weiter benachteiligt. Die Fahrgäste fordern daher, gleiche Wettbewerbsbedingungen zu schaffen. In der Pressemitteilung zum 1. April wurden viele Punkte angesprochen, die bei der Bahn real sind, deren Irrsinn viele aber erst erkennen, wenn man sie auf die Straße überträgt (PRO BAHN Pressemitteilung vom 2. April: https://www.pro-bahn.de/presse/pm_bv_show.php?id=276).

Weder hat die Bundesregierung den ehemaligen Chef der Deutschen Bahn, der Airberlin und des BER zum Vorsitzenden der Bundesautobahngesellschaft gemacht, noch erwartet man eine betriebswirtschaftliche Optimierung oder eine

Dividende an den Bund. Die beiden letztgenannten Punkte sind aber bei der Bahn traurige Realität.

ICEs zahlen allein für die Nutzung der Schiene bis zu zweistellige Beträge pro Kilometer, während PKW und Fernbus nebenan kostenlos fahren. In den Jahren seit der Bahnreform wurden unzählige Überholgleise – teils rechtswidrig – abgebaut, was die Betriebsqualität nachhaltig einschränkt. Während der Bund bei Autobahnanschlussstellen oft großzügig ist, wird von den Gemeinden erwartet, dass sie die komplette Zuwegung zu den Bahnanlagen selbst übernehmen und Unternehmen, die auf die Bahn verladen, zahlen horrenden Beträge, allein damit das Gleis zu ihnen kommt.

Die EU ist auf der Schiene auch nur in Teilen angekommen: Mit einem Auto kann man problemlos quer durch die EU fahren. Mit einem Zug ist das schwieriger. An den Grenzübergängen sind oft Bremsproben notwendig. Jedes Land hat andere Vorschriften zu Front- und Rücklampen der Fahrzeuge und die Zugsicherungssysteme sind nicht kompatibel. Die Mehrkosten für Lokomotiven, die für alle Anforderungen des Grenzübertritts ausgelegt sind, betragen oft über eine Million Euro pro Fahrzeug – ein extremer Wettbewerbsnachteil.

PRO BAHN hat die neue Bundesregierung deswegen aufgefordert, jetzt zu handeln und diesem Irrsinn in Deutschland und europaweit ein Ende zu setzen und für faire Bedingungen zu sorgen.

Lukas Iffländer, Pressemitteilungen vom 1. und 2. April

PRO BAHN-Stellungnahme zum Leistungsprogramm der MVG

Besseres Angebot nötig

PRO BAHN fordert im Rahmen seiner Stellungnahme zum Leistungsprogramm der Münchener Verkehrsgesellschaft (MVG) für das nächste Jahr die Öffentlichen Verkehrsmittel deutlich stärker auszubauen.

Das Wachstum der Region München zeigt sich nicht zuletzt in den Verkehrsproblemen. Die Attraktivität der öffentlichen Verkehrsmittel leidet bekanntlich unter der hohen Auslastung und den in der Vergangenheit häufig verzögerten Investitionen in Fahrzeuge und Infrastruktur. Neben den bekannten Behinderungen durch den Straßenverkehr, die zu zunehmender Unzuverlässigkeit bei Bus und Tram führen, leiden die Fahrgäste häufig unter schlechter Haltestellenausstattung, mangelhaften Platzverhältnissen, nicht optimaler Haltestellenplatzierung, langen Umsteigewegen und ungünstiger Wegführung inmitten des städtischen Verkehrsgetümmels. Der Öffentliche Nahverkehr und die Fahrgäste werden in Baustellensituationen benachteiligt.

PRO BAHN begrüßt die Ausrichtung des Leistungsprogramms der MVG an der

Erhöhung von Qualität und Zuverlässigkeit. Guter Öffentlicher Nahverkehr ist ein wichtiger Standortfaktor und entscheidend für die Beibehaltung der Münchener Wirtschaftskraft. Daher sollte hier künftig gezielt und stärker investiert werden. Die Verbesserung des städtischen ÖPNVs befindet sich im ständigen Kampf mit dem allgemeinen Verkehrswachstum. Die Bemühungen müssen daher intensiviert werden, wenn man auch nur halbwegs Schritt halten will.

Der Beschluss des Stadtrats vom 25. Januar 2017, zur Luftreinhaltung eine deutliche Verkehrsverlagerung Richtung Umweltverbund voranzutreiben, spiegelt sich im konkreten Handeln aber nicht adäquat wider. Es ist weitaus mehr nötig für das anvisierte Ziel, dass 80 Prozent des Verkehrs bis 2025 mit dem Umweltverbund erfolgt. Hier ist die Unterstützung der Stadt, auch bei Planungs-kapazität, Finanzierung und Flächenverteilung nötig.

Handlungsmaxime muss daher sein, die Attraktivität des ÖPNV zu erhöhen und nicht nur das zu machen, was sowieso unvermeidlich ist. In diesem Sinne deutet das Leistungsprogramm zwar in die richtige Richtung, aber es ist immer noch viel zu wenig. Das Angebot könnte (und sollte) weitaus besser sein. Entscheidungen von heute müssen sich an dem orientieren, was uns das Verkehrswachstum in einigen Jahren bescheren wird.

Kurzfristig können Angebotsverbesserungen zwar im wesentlichen nur mit dem Bus erfolgen. Mittelfristig ist jedoch ein deutlicher Ausbau des Tramnetzes erforderlich. Langfristig kann dies durch neue U-Bahn-Strecken ergänzt werden.

Die vollständige Stellungnahme ist im Internet unter <https://www.pro-bahn.de/muenchen/leistungsprogramm/mvg-2018.html> veröffentlicht.

Andi Barth

EPF-Konferenz in Aachen

In diesem Jahr findet die Konferenz des Europäischen Fahrgastverbands EPF in Deutschland statt. Vom 8. bis 10. Juni treffen sich Fahrgäste und Entscheidungsträger aus Verkehrsbetrieben und Politik in Aachen, um über innovative Konzepte für den öffentlichen Verkehr und die Lösung von Alltagsproblemen zu diskutieren. Ein Themenschwerpunkt ist in diesem Jahr der Tourismus.



Weitere Informationen zum Programm, bei dem auch PRO BAHN vertreten

ist, sowie zur Tagungsgebühr und Anmeldung gibt es unter <https://www.epfconference.eu/>.

PRO BAHN Post-Archiv

Das Archiv der PRO BAHN-Post umfasst die Ausgaben der letzten dreizehn Jahre. Unter https://www.pro-bahn.de/bayern/pbp_archiv.htm findet man die Titel der Beiträge mit Links zu den PDF-Files der PRO BAHN Post-Hefte, in denen der jeweilige Artikel erschienen ist.

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

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

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

Jahresabonnement der gedruckten Version durch Überweisung von 14,40 Euro auf unser Konto bei der Sparda Bank München, IBAN DE83 7009 0500 0003 7207 30, BIC GENODEF1S04 (Konto 37 20 730, BLZ 700 905 00). Internetversion für Mitglieder und Abonnenten der Papierversion kostenlos, 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.

- Di. 01.05., So. 06.05., Do. 10.05., So 13.05., So. 20.05., Mo. 21.05., So. 27.05. und Do. 31.05., Bad Endorf (09:55, 11:55, 15:20, 17:20 Uhr) / Obing (8:55, 10:55, 15:20 und 17:20 Uhr); **Touristikverkehr auf der Lokalbahn Endorf-Obing mit VT 26**; Info: <https://www.leo-online.org/> und Tel. 0151/2020 7626
- Mi. 02.05. 18:30 Uhr (Termin noch nicht bestätigt!); Bad Reichenhall, „Avalon-Hotel“, Restaurant „Masala“, Bahnhofsplatz 14; **Monatstreffen** des Verkehrsforums Berchtesgadener Land; (offenes Treffen für alle, die sich informieren oder Probleme und Erfahrungen einbringen wollen); Info: <http://www.verkehrsforum-bgl.de/aktuell.html> und lokale Presse.
- Mi. 06.06. 18:30 Uhr (Termin noch nicht bestätigt); Bad Reichenhall, „Avalon-Hotel“, Restaurant „Masala“, Bahnhofsplatz 14; **Monatstreffen** des Verkehrsforums Berchtesgadener Land; Info: Siehe Termin am 02.05.
- Fr. 08.06. bis So. 10.06.; Aachen; **Konferenz** des Europäischen Fahrgastverbands EPF; Info und Anmeldung: <https://www.epfconference.eu/>.
-

PRO BAHN-Termine

PRO BAHN Geschäftsstelle: Agnes-Bernauer-Platz 8, 80687 München. Telefon 089/53 00 31, Fax 089/53 75 66. Tram 19 Agnes-Bernauer-Platz oder je 10 Minuten Fußweg: S-Bahn Laim, U5 Laimer Platz.

Allgemeine Treffen: Aktiventreffen i.d.R. am 1. und 3. Mittwoch im Monat ab 19.00 Uhr in der Geschäftsstelle, Stammtisch in München am letzten Mittwoch im Monat ab 19.30 Uhr, derzeit mit wechselndem Treffpunkt.

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

Mi. 02.05. 19 Uhr; Geschäftsstelle; **Aktiventreffen**

Fr. 04.05. 19 Uhr; Geschäftsstelle; **Stadt- und Kreisgruppe München**

Sa. 05.05. Sa. 12.05., Sa. 19.05. und Sa. 26.05., 12 Uhr; Wasserburg, „Café Central“, Herrengasse 5–7; **Stammtisch** der PRO BAHN Ortsgruppe Wasserburg; Info: R. Kurzmeier (rainer@blumen-kurzmeier.de), B. Meerstein (bernd@meerstein.de)

Do. 10.05. 19 Uhr; Rosenheim; „Flötzinger Bräustüberl“ (wahrscheinlich 1. Stock), Samerstraße 17, **Stammtisch der Stadt- und Kreisgruppe Rosenheim**; Info: Wolfgang Günther (080 62/4027), Günther Polz (080 63/7928)

Mo. 14.05. 19:30 Uhr; Augsburg, Zeughaus, Zeugplatz 4; **PRO BAHN-Treff Schwaben**; Christion Pettinger (ÖDP), Stadtrat Augsburg „Alternative Schienenanbindung von Augsburg in den Münchner Norden“; Info: w.karg@bayern.pro-bahn.de, errol.yazgac@pro-bahn.de, 08251/53887 und https://www.pro-bahn.de/bayern/index_termin.htm unter „Schwaben“

Mi. 16.05. 19 Uhr; Geschäftsstelle; **Aktiventreffen**

Mi. 23.05. (Achtung, geänderter Termin!) 19 Uhr; Weilheim, GH Holzwurm, Münchner Str. 36; **Treffen der Kreisgruppe Weilheim-Schongau**; Info: Norbert Moy (n.moy@bayern.pro-bahn.de)

Mi. 30.05. ab 19:30 Uhr; München; Gaststätte „Xaver’s“ (ehemals „Zwingereck“), Rumfordstr. 35, 80331 München; **Stammtisch**

Fr. 01.06. 19 Uhr; Geschäftsstelle; **Stadt- und Kreisgruppe München**

Mi. 06.06. 19 Uhr; Geschäftsstelle; **Aktiventreffen**

- Der PRO BAHN-Treff Augsburg findet im Mai bereits in der Monatsmitte statt.
- Das Treffen der Kreisgruppe Weilheim-Schongau findet im Mai bereits eine Woche früher und ausnahmsweise an einem Mittwoch statt.
- Der Stammtisch in München findet im Mai im „Xaver’s“ (früheres Zwingereck, Rumfordstr. 35, S-Bahn Isartorplatz) statt.

Termine anderer Veranstalter siehe vorherige Seite.

Bitte unterstützen Sie die Arbeit von PRO BAHN durch Ihre Mitgliedschaft

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