

PRO BAHN *Post*

Rundbrief von PRO BAHN Oberbayern

April 2024



An vielen Orten, insbesondere in Frankreich, sind in den vergangenen Jahren Straßenbahnnetze neu entstanden oder erweitert worden. In München wird die Stadtverwaltung jedoch bei der Weiterentwicklung des Tramnetzes durch die Bayerische Staatsregierung ausgebremst.

Bild: Straßenbahn in Montpellier, Frankreich (R. Forkel).

-
- Bezirksversammlung am 27.4.2024 – Seite 2
 - Kurznachrichten – Seite 2
 - Tram München: Stadt steht hinter Ausbau – Seite 4
 - Unzureichende Einbindung der S-Bahn Live Map – Seite 7
 - BEG ändert Toilettenkriterium – Seite 8
 - Fit mit MVV onTheRUN – Seite 9
 - PRO BAHN Bundesverbandstag 2024 in Kiel – Seite 10

Bezirksversammlung am 27.4.2024

Die diesjährige Mitgliederversammlung des PRO BAHN Bezirksverbands Oberbayern findet am 27. April im Stadtkulturzentrum Giesinger Bahnhof, Giesinger Bahnhofplatz 1, in München statt.

Vor der eigentlichen Mitgliederversammlung am Nachmittag ist wieder für den Vormittag ein Vortrag vorgesehen. Im Hinblick auf die Europawahlen starten wir um 11 Uhr mit einem Referat zum Thema „Oberbayern im europäischen Bahnnetz – Chancen und aktuelle Herausforderungen“ (Gastreferent bei Redaktionsschluss angefragt).

In der Mittagspause ist im Versammlungslokal für eine einfache Bewirtung mit kalten Speisen und Getränken gesorgt.

Die Mitgliederversammlung beginnt um 13:30 Uhr. Der Hauptpunkt der Tagesordnung ist der Bericht des Vorstands mit Aussprache. Anträge für die Mitgliederversammlung bitte bis zum 13. April 2024 schriftlich beim Vorstand einreichen (E-Mail oberbayern@pro-bahn.de oder per Brief an die Geschäftsstelle).

Mitglieder des PRO BAHN Bezirksverbands Oberbayern bekommen die Einladung mit der Tagesordnung zugeschickt.

Kurznachrichten

Kritik am Leistungsprogramm der Münchner Verkehrsgesellschaft

Auch dieses Jahr wurde der Fahrgastverband PRO BAHN wieder aufgefordert, eine Stellungnahme zum MVG-Leistungsprogramm für das im Dezember beginnende Fahrplanjahr 2025 abzugeben. Die Pressemitteilung von PRO BAHN mit einer Bewertung der MVG-Vorschläge und die detaillierte Stellungnahme sind – im Gegensatz zu den Vorschlägen der MVG – natürlich öffentlich verfügbar (<https://www.pro-bahn.de/muenchen/presse/20240321.html>). PRO BAHN kritisiert das geplante Leistungsprogramm als unzureichend. Die Kritik richtet sich auch an die Stadtpolitik, die ihrem eigenen Ziel von 30 Prozent ÖPNV-Anteil am Verkehrsgeschehen zu geringe Priorität einräumt. Der Beschluss zum U5-Bau nach Pasing und darüber hinaus wird politisch als Beweis ausreichender ÖPNV-Finanzierung benutzt, bindet aber in Realität viel Geld, und verhindert adäquate Finanzierung an anderen Stellen. Die MVG kann das als gehorsames städtisches Unternehmen natürlich so nicht sagen, und übt sich daher in Angebotsbeschneidung, unter der dann die Fahrgäste leiden. Personalmangel und Fehler im Fahrzeugmanagement (teils provoziert durch Vorgaben der in Oberbayern sehr schwierigen Aufsichtsbehörde) tun ihres dazu.

Digitale Bahncard ab Juni

Die Pläne der DB, die BahnCard künftig nur noch in der Smartphone-App zur Verfügung zu stellen, hat zu vielfachen Protesten geführt und wurde auch von PRO BAHN kritisiert (https://www.pro-bahn.de/presse/pm_bv_show.php?id=496). Wie der am 13.3.2024 erschienenen Version der Beförderungsbedingungen (<https://www.bahn.de/agb>) zu entnehmen ist, gibt es ab 9.6.2024 die Bahncard 25 und die Bahncard 50 nur noch als Datei, die im Internet im eingeloggten Bereich des Kundenkontos bzw. in der Navigator-App geladen werden kann. Die entsprechende PDF-Datei aus dem Kundenkonto kann aber auch in ausgedruckter Form mitgeführt werden (Abschnitt 2.5.2 der Beförderungsbedingungen). In 2.5.1 ist festgelegt, dass für eine Bahncard ab 9.6.2024 die Bestellung über ein digitales Formular erfolgt und ein Kundenkonto erfordert.

EC München-Italien erfährt Komfortsprung

Ab dem 8. April werden die EuroCity-Züge von München nach Italien schrittweise mit den neuen Railjet New Gen (auch Railjet2 genannt) der ÖBB betrieben. Ab diesem Zeitpunkt ist ein barrierefreies Reisen über den Brenner noch leichter möglich. Mit den neuen Zügen kommt auch wieder ein vollwertiges Bordrestaurant zum Einsatz. Weitere Neuerungen sind WLAN on bord, railnet, Snack- und Getränkeautomaten für den kleinen Hunger, USB-Steckdosen und vieles mehr. PRO BAHN wünscht der ÖBB mit diesem neuen Zug allzeit gute Fahrt.

Klimaf Frühling Oberland: PRO BAHN ist dabei

Im Rahmen des Klimaf Frühlings Oberland führt die PRO BAHN Regionalgruppe Oberland am Samstag, dem 20. April eine verkehrspolitische Radltour von Weilheim nach Huglfing unter dem Motto „Wo die Bahn vorbeifährt“ durch (<https://klimafuehling.com/events2024/2024/4/19/00-vorlage-veranstaltung-caa9g-3g8r5-5pzzs-namsj>). Start ist um 14 Uhr am Weilheimer Bahnhof, wegen des Aufenthalts an verschiedenen Stationen dauert die Tour etwa drei Stunden.

Mitmachveranstaltung des Arbeitskreises Fuchstalbahn

Eine weitere Veranstaltung mit Bahn-Bezug im Rahmen des Klimaf Frühlings ist die Mitmachaktion des Arbeitskreises Fuchstalbahn in der Umweltinitiative Pfaffenwinkel. Am Samstag, dem 27. April, 11 Uhr, kann man auf dem Marienplatz in Schongau (vor der Kirche) in ein Riesentransparent eines Triebwagens „einsteigen und mitfahren“, es gibt mehrere Redebeiträge, u.a. von PRO BAHN, und zum Abschluss der Aktion wird das Fuchstalbahn-Lied gesungen (<https://klimafuehling.com/events2024/2024/4/19/00-vorlage-veranstaltung-caa9g-t22cm-1hddp>).

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

Tram München: Stadt steht hinter Ausbau

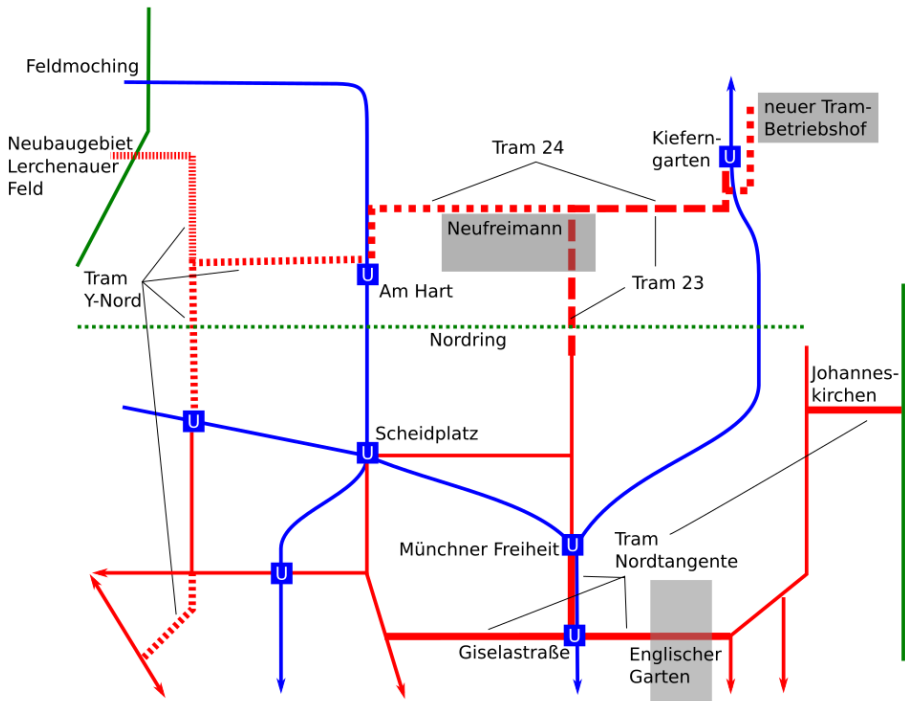
Kennt man die Gepflogenheiten der öffentlichen Verwaltung, so klingt der Brief des Münchner Oberbürgermeisters (<https://ru.muenchen.de/2024/58/111981>) eher wie ein Schreiben an NIMBYs als an die bayerische Staatskanzlei. Nicht nur die Überschrift „Faktencheck Tram-Nordtangente“ ist eindeutig, sondern auch Passagen wie „indes eine irgendwie geartete Begleitung, geschweige denn eine konstruktive, kam von Ihrer Seite bedauerlicherweise nicht zustande“ und „Dass Ihre Zahlen nicht stimmen können, lässt sich sehr leicht durch eine Gegenrechnung belegen. Bei circa 840 Meter Länge der Querung durch den Englischen Garten würden sich bei 3.500 Quadratmetern zusätzlicher befestigter Fläche eine zusätzliche Durchschnittsbreite von über vier Metern ergeben. Dies ist in den zur Verfügung gestellten Unterlagen nirgends dargestellt.“

Die Zeit eine gute Woche vor Veröffentlichung der Antwort war durchaus turbulent. Am Dienstag, dem 12. März abends wurde über einen Zeitungsartikel ein Schreiben der Staatskanzlei an den Münchner Oberbürgermeister veröffentlicht, während das Schreiben jedoch erst am Folgetag der Stadtverwaltung bekannt wurde. Darin erklärt Staatskanzleichef Herrmann, dass sich das Land nicht länger an das Versprechen des damaligen Ministerpräsidenten Seehofer gebunden fühlt, dem Bau der Tram-Nordtangente auf der bestehenden Straße durch den Englischen Garten zuzustimmen. Argumentiert wird unter anderem mit einer exorbitant hohen Versiegelung sowie Sicherheitsrisiken. Die vermutete Neuversiegelung ist jedoch knapp dreimal so hoch wie die real geplante. Nach vorliegendem Sicherheitsgutachten ist der künftige Trambetrieb jedenfalls nicht gefährlicher als der heutige Busverkehr und auch die Technische Aufsichtsbehörde (TAB) bei der Regierung von Oberbayern hat hier keine Einwände geäußert.

Am Morgen des Folgetags tagte der Mobilitätsausschuss des Münchner Stadtrats. Bei der Vorstellung der Ergebnisse der Seilbahnstudie für den Frankfurter Ring herrschte noch Einigkeit: Seilbahnen sind für die Münchner Verkehrsprobleme keine Lösung, die verkehrlich sinnvollen Trassen lassen sich auch zu oft nicht abbilden.

Beim Tagesordnungspunkt zum Streckenteil der Nordtangente nach Johanneskirchen wurde es dann weitaus lebhafter. Gefragt hatte die FDP-Fraktion mittels eines Dringlichkeitsantrags nach dem Sachstand. Die Verwaltung hat die Verzögerung von gut einem Jahr aufgrund der fehlenden Zustimmung der Regierung von Oberbayern zu Vorabmaßnahmen in der letzten Winterruhe dargestellt. Zudem sind mittlerweile beide Tekturen eingereicht: Berücksichtigung der Änderungen im Baumbestand (bereits erfolgte Fällungen durch Dritte, neu gewachsene Bäume), Verschiebung von Oberleitungsmasten und Wegfall der Ausstiegshaltestelle auf Wunsch der TAB. Zudem erfolgt vorsorglich auch zusätzlicher Lärmschutz.

Die Debatte ging jedoch schnell zur Tram Englischer Garten über, da der Artikel vom Vorabend mittlerweile die Runde gemacht und zudem die CSU in der Früh noch einen Dringlichkeitsantrag dazu vorgelegt hatte. Hätte das Land seine Anforderungen früher genannt, hätte sich die Stadt Millionenbeträge für die Planung sparen können. Auch die Variantenuntersuchung hätte deutlich einfacher und damit billiger ausfallen können. Stadtverwaltung und SWM/MVG haben dem Land konstruktive Gespräche angeboten. Sie haben auch gesagt, dass eine Optimierung möglich ist, aber wichtig ist, dass das Land dazu seine Vorgaben und Prioritäten benennt und endlich zu Gesprächen bereit ist. Bisher gab es vom Freistaat keine Bereitschaft, sich mit dem Thema zu befassen: Ein für Anfang 2024 vereinbartes Gespräch wurde jedoch von Landesseite kurzfristig wieder abgesagt. Die Stadtratsmehrheit hat sich klar und deutlich hinter die Nordtangente gestellt.



Geplantes Tramnetz im Münchner Norden.

Im Münchner Norden gibt es ein Bündel mehrerer Maßnahmen, die zu Projekten zusammengefasst sind. Dies ist die Nordtangente mit den drei Ästen je vom U-Bahnhof Giselastraße zum Elisabethplatz über die Franz-Joseph-Straße, zur Münchner Freiheit über die Leopoldstraße und zur Tivolistraße (durch den Englischen Garten). Während in der Diskussion der Englische Garten wie eine Mon-

stranz von den Gegnern vor sich her getragen wird, ist der echte Konfliktpunkt eher die Parkplätze in der Franz-Joseph-Straße. Diese werden jedoch auch ohne Tram im Zuge des radentscheidkonformen Ausbaus entfallen, mit Blick auf die betroffenen Parklizenzzgebiete ist dies verträglich.

Zur Tram-Nordtangente wird auch der kurze Abschnitt von der Cosimastraße zur S-Bahn Johanneskirchen gerechnet. Nördlich der Münchner Freiheit ist die Verlängerung der Tram 23 von der bisherigen Endstation zum Kieferngarten und die Tram 24 zum U-Bahnhof Am Hart geplant bzw. in der Planfeststellung. Beide Strecken erschließen gemeinsam das Neubauviertel Neufreimann, in dem immerhin 15.000 Einwohner leben werden. Das sind mehr neue Einwohner als in Markt Schwaben oder Grafing jeweils leben, da ist eine gute Schienenanbindung schon angemessen. Zum Nachweis der Zuschussfähigkeit werden diese Strecken gemeinsam berechnet, verkehrlich ist jedoch jede alleine sinnvoll. Ergänzt wird dieses Streckennetz weiter westlich durch die Strecke der Tram Y-Nord, die am U-Bahnhof Am Hart auf die Tram 24 trifft und diese Richtung Innenstadt verlängert (über Petuelring, Nordbad und Hochschule München).

Am Freitag wurde dann ebenso über Medienberichterstattung bekannt, dass ein Eigentümer mehrerer Häuser am neuen Trambetriebshof Ständlerstraße eine Klage vor Gericht gegen die laufenden Tätigkeiten dort angekündigt hat. Der Abriss bestehender Gebäude und die Bodensanierung sind schon lange genehmigt. Und die Vorstellung, dass ein Gebäudeabbriss erst erlaubt werden darf, wenn die Nachfolgebebauung abschließend genehmigt ist, hätte Auswirkungen auch auf viele private Bauvorhaben.

Parallel sind mehrere Stadtratsanträge der Opposition eingegangen, andere schon geprüfte Streckenführungen für die Nordtangente nochmals zu prüfen, oder auch auf Spurbusse zu setzen. Während in Frankreich Städte mit Spurbus wie Caen und Nancy ihre Spurbussysteme aufgrund hoher Infrastruktur- und Betriebskosten, schlechtem Fahrkomfort, Abhängigkeit von einzelnen Herstellern und nicht auch zuletzt schlechter städtebaulicher Integration durch eine Tram ersetzen, wird die Verwaltung jetzt den umgekehrten Wunsch zu bewerten haben.

In der Zusammenschau der Einzelereignisse drängt sich der Eindruck einer koordinierten Kampagne gegen den Ausbau der Münchner Tram auf. Verstärkt wird dies dadurch, dass der erste Brief just an dem Abend nach dem eigentlich geplanten ersten Spatenstich der Tram-Westtangente bekannt wurde, der aus organisatorischen Gründen kurzfristig abgesagt wurde. Das heißt aber auch: die Planungen für den Tram-Ausbau und das zielgerichtete Vorgehen der Stadt München wird von den ÖV-Gegnern ernst genommen. Die Stadt München hat sich klar und eindeutig zu ihren Planungen bekannt. Mit dem Schreiben des Oberbürgermeisters vom 21. März fordert sie auch vom Land ein, dass es endlich zu seiner Aufgabe auf dem Kabinettsbeschluss steht: „Ich erwarte mir von der Bayerischen

Staatsregierung im Sinne einer guten Lösung, dass diese für Gespräche darüber, wie eine modifizierte Planung aus ihrer Sicht aussehen sollte, zur Verfügung steht.“

Andreas Barth

PRO BAHN Pressemitteilungen zum Thema

<https://www.pro-bahn.de/muenchen/presse/20240313.html>

<https://www.pro-bahn.de/muenchen/presse/20240319.html>

Unzureichende Einbindung der S-Bahn Live Map in Reiseauskunftssysteme

Nutzer des ÖPNV, besonders in Ballungszentren, haben oftmals bei einer konkreten Route die Wahl zwischen mehreren alternativen Verbindungen. Wenn man sich nicht aus bestimmten Gründen, wie beispielsweise Barrierefreiheit bei Umsteigepunkten, auf eine spezielle Verbindung vorab festgelegt hat, kommt i.d.R. die zeitlich kürzeste Variante in Frage.

Sowohl die App „DB Navigator“ als auch die BEG App „MOBY“ zeigen größtenteils für die Verbindungen auch Echtzeitinformationen an, d.h. bei der Wahl der kürzesten Variante werden die aktuellen Verspätungen bereits berücksichtigt. Der Knackpunkt ist allerdings die Genauigkeit dieser Daten. Wer sich aufgrund der Echtzeitdaten für eine bestimmte Verbindung entscheidet und dann am Umsteigepunkt merkt, dass der Anschluss sich nun doch erheblich mehr verspätet, wird sich über die falsche Wahl ärgern. An der Stelle könnte man natürlich bemerken, dass sich eben aufgrund äußerer Umstände die Echtzeitdaten geändert haben und man einfach Pech hatte. Zumindest bei der Münchner S-Bahn liegt es aber oft an fehlender Digitalisierung, denn dort könnten die veröffentlichten Daten oftmals deutlich besser sein.

Ein Beispiel verdeutlicht die Situation: Wer vom nördlichen Streckenast der U3 in Richtung Pasing möchte, wird in der Regel entweder mit der U1 oder U2 Richtung Hauptbahnhof fahren und dann umsteigen oder die kürzere Variante über Moosach und eine Station mit der S1 nach Laim nehmen. Die letztere Verbindung hängt aber maßgeblich von der Pünktlichkeit der leidgeplagten S1 ab. Und immer wieder werden dort bis kurz vor Abfahrt falsche Echtzeitdaten angezeigt. Kürzlich wurde in Moosach eine S1 im DB Navigator (und an der Abfahrtstafel) mit +5min angezeigt, obwohl sie laut S-Bahn Live Map noch in Neufahrn stand. Die Verspätungsanzeige wurde dann auch sukzessive erhöht, bis kurz vor der realen Abfahrt dann die tatsächliche Verspätung von +22min angezeigt wurde.

Entweder werden die GPS-basierten Livetracking-Daten gar nicht oder viel zu spät und nur teilweise in das Echtzeitdatensystem der Apps (DB Navigator, MO-

BY) eingespielt, obwohl gerade diese Daten qualitativ hochwertig sind. In dem obigen Fall sollte eine sogenannte „Datenfusion“ mindestens eine Untergrenze der Verspätung permanent auf den aktuellen Stand bringen, so dass Fahrgäste in die Lage versetzt werden, schneller alternative Verbindungen wahrzunehmen.

Solch qualitative Echtzeitdaten, die nicht in einer weiteren App münden, sondern über digitale Schnittstellen den weit verbreiteten vorhandenen Apps im ÖV dienen, wären äußerst wichtig, um den Frust bei Fahrgästen zu reduzieren. Im übrigen wäre solch eine Verbesserung im Vergleich zu Infrastrukturmaßnahmen am Fahrweg auch erheblich kostengünstiger.

Harald Nikolisin

BEG ändert Toilettenkriterium

Während bisher für zirka 150 Sitzplätze – die genaue Zahl war abhängig von der Ausschreibung – ein WC vorgesehen war, wurde das Kriterium kürzlich auf zwei Stunden Laufzeit des Zuges geändert. Bei Fahrzeiten unter zwei Stunden ist kein WC mehr vorgesehen. Erstmals fand diese Regelung bei der Vorstellung des modernsten Zuges Deutschlands am 02. August 2023 Anwendung (<https://beg.bahnland-bayern.de/de/pressemittelungen/muenchen-bekommt-die-modernsten-s-bahn-zuege-deutschlands>).

Ab Ostermontag soll die Regelung auch auf bestehende Verbindungen ausgeweitet werden, bei denen die Fahrzeit im Nahverkehr weniger als zwei Stunden beträgt. Ab München betrifft das die Strecken nach Bayrischzell, Tegernsee, Lenggries, Kochel, Garmisch, Mühldorf, Salzburg und Kufstein sowie den München-Nürnberg-Express. Ab Fahrplanwechsel am 08. Dezember 2024 sollen die Linien München-Lindau in Kempten bzw. Memmingen geteilt werden, bzw. München-Nürnberg in Regensburg und München-Ulm in Augsburg, damit auch hier das Zwei-Stunden-Kriterium erfüllt wird.

Die Bayerische Eisenbahngesellschaft (BEG) verspricht sich davon weniger Beschwerden über geschlossene und verschmutzte Toiletten. Des weiteren können durch günstigere Ausschreibungsergebnisse mehr Zugleistungen bestellt werden. Nicht zu vergessen ist auch das durch Toilettenreparatur in den Werkstätten gebundene Werkstättenpersonal. Dieses kann sich in Zukunft anderen Aufgaben widmen, so dass sich der Personalmangel in den Werkstätten entschärft und die Züge wieder in vollem Umfang den Fahrgästen zur Verfügung gestellt werden können.

Eine WIN-WIN-Situation für alle.

Friedrich Stöcklein

Fit mit MVV onTheRUN

Mobilität ist im ständigen Wandel und diesen Wandel will man natürlich nicht verpassen. Das gilt natürlich auch in Bayern und beim MVV. Hier will man ganz vorne mit dabei sein und integriert möglichst alle Formen von Mobilität, die im Verbundraum angeboten werden.

Die Planungen zur Integration von On Demand Services ist im vollen Gange und auch bei anderen Services will man nicht hinterherhängen. So gibt es nun eine Pilotregion, in der die Fahrgäste sich zusammen mit dem MVV fit halten können, während diese an ihr Ziel kommen wollen.



Informationstafel an der aufgelassenen Bushaltestelle.

Mit dem neuen Service MVV onTheRUN können Fahrgäste zu ihrer gewohnten Haltestelle gehen und dort startet dann MVV onTheRUN. Denn an der Haltestelle erfährt der Fahrgast, dass die Buslinie nicht mehr fährt und man bitte ein anderes Verkehrsmittel wählen soll. Als Pilotregion hat der MVV gemeinsam mit dem Landkreis Miesbach das obere Leitzachtal ausgewählt. Zwischen Fischbachau und Bayrischzell kann man sich hier in der bayerischen Berglandschaft fit halten, indem man teilweise von der Bushaltestelle zur nächsten Haltestelle der BRB knapp 1km läuft.

Der Landkreis unterstützt dieses Vorhaben im Hinblick auf die körperliche Gesundheit seiner Bürger und kann sich auch vorstellen, nach einem erfolgreichen Test noch mehr Gemeinden und Bürger in den Genuss von diesem neuen Service kommen zu lassen.

Marco Kragulji

PRO BAHN Bundesverbandstag 2024 in Kiel

Der diesjährige Bundesverbandstag von PRO BAHN, dem Gremium, auf dem unter anderem der Bundesvorstand von den Delegierten der Landesverbände gewählt wird, fand am Samstag, dem 9. März 2024 in Kiel statt.

Am Vorabend des Bundesverbandstags wurden im Rahmen eines Festabends die diesjährigen Fahrgastpreise von PRO BAHN verliehen. Bernhard Wewers, ehemals Geschäftsführer des schleswig-holsteinischen Aufgabenträgers Nah-SH, wurde für seinen außerordentlichen Einsatz bei der Konzeption und Umsetzung des Deutschlandtakts ausgezeichnet. Iris Hegemann, Leiterin Kooperationen und Fachthemen beim Deutschen Tourismusverband, erhielt den Preis für ihren Einsatz bei der Förderung der Attraktivität öffentlicher Verkehrsmittel für touristische Reisen. Der Landespreis von PRO BAHN Schleswig-Holstein ging an Dr. Ulf Kämpfer, Oberbürgermeister der Stadt Kiel, für sein Engagement für die Stadtbahn, die in einigen Jahren den Öffentlichen Verkehr in Kiel deutlich verbessern soll (https://www.pro-bahn.de/presse/pm_bv_show.php?id=502).

Auf dem Bundesverbandstag stand unter anderem die Nachwahl eines Vorstandsmitgliedes auf der Tagesordnung. Dr. Anja Schmotz, seit 2020 stellvertretende Bundesvorsitzende, trat aus persönlichen Gründen von ihrem Amt zurück, wird aber auch zukünftig PRO BAHN bei den Themen Außenauftritt und bei der Verbandszeitschrift „der Fahrgast“ unterstützen. Für die restliche Amtszeit bis 2026 wurde Marcel Drews in das Amt des stellvertretenden Bundesvorsitzenden gewählt. Marcel Drews war bereits von 2008 bis 2011 als stellvertretender Vorsitzender und danach bis 2020 als Schatzmeister Mitglied des Bundesvorstands gewesen. In den letzten vier Jahren hatte er ein Amt als Kassenprüfer inne.

Mit der Wahl von Marcel Drews zum stellvertretenden Vorsitzenden musste ein neuer Kassenprüfer für die verbleibende Amtszeit nachgewählt werden. In dieses Amt wurde Björn Gryschka gewählt, sowie Jörg Vonnemann als Ersatzkassenprüfer.

Weitere Tagesordnungspunkte waren ein Antrag des Bundesvorstands zur Klärung des weiteren Umgangs mit Doppelmitgliedschaften durch den Fachausschuss Satzung und Strukturänderung sowie vier Anträge des Landesverbands Hessen, die an den Bundesausschuss bzw. die zuständigen Fachausschüsse verwiesen wurden.

Außerdem wurde eine Resolution beschlossen, mit der sich PRO BAHN nochmals gegen den Zwang zum Smartphone bei digitalen Lösungen für den Öffentlichen Verkehr ausspricht (Pressemitteilung: https://www.pro-bahn.de/presse/pm_bv_show.php?id=503). Digital bedeutet nicht, sich von einem bestimmten Typ von Gerät abhängig zu machen, das auch mal ausfallen kann, oder dessen Stromversorgung nicht immer sichergestellt ist. Die sehr einengende Definition, digital und Smartphone gleichzusetzen, wie es manche Politiker und viele Verkehrsun-

ternehmen tun, schließt zahlreiche Menschen von der Nutzung von Mobilitätsangeboten aus. Da aus der ÖV-Branche keine Lösung zu erwarten ist, wird ein Eingreifen der Bundesregierung im Rahmen der Daseinsvorsorge gefordert.

Als Rahmenprogramm konnte am Freitag Mittag der Kulturlokschuppen in Neumünster besichtigt werden (<https://kulturlokschuppen.de/>) und am Sonntag die zu reaktivierende Bahnstrecke von Kiel-Oppendorf nach Schönberger Strand bereist werden.

Renate Forkel

Herausgeber: PRO BAHN Bezirksverband 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; Lektorat: Helmut Lerche.

Elektronisch ist die Redaktion über pbp-redaktion@muenchen.pro-bahn.de erreichbar, die Abonnen-tenverwaltung 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 16 Euro auf unser Konto bei der Sparda Bank München, IBAN DE83 7009 0500 0003 7207 30, BIC GENODEF1S04.

Internetversion als PDF frei verfügbar.

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

Termine anderer Veranstalter

- So. 31.03. und Mo. 01.04.; Bad Endorf (jeweils 14, 16 und 18 Uhr) / Obing (jeweils 13, 15 und 17 Uhr); **Osterhasenexpress auf der Lokalbahn Endorf-Obing** (Reservierung erforderlich); Info und Anmeldung: <https://chiemgauer-lokalbahn.com/>.
- Mo.01.04. 14 Uhr; Passau Hauptbahnhof (Zustieg Rosenau 14:50 Uhr); **Osterfahrt auf der Granitbahn** (Anmeldung erwünscht); Info und Anmeldung: <https://lokalbahn-hauzenberg.de/>.
- Mi. 03.04. 18:00 Uhr; Freilassing, Restaurant DaGigi, Goldschmiedgasse 5; **Verkehrsforum Berchtesgadener Land und Rupertiwinkel**. Weitere Informationen: <https://verkehrsforum-bgl.de/> unter „News“.
- Do. 04.04. 19:00 Uhr; Hohenfurch, Restaurant „Zeus“, Hauptplatz 2; **Arbeitskreis Fuchstalbahn** der Umweltinitiative Pfaffenwinkel. Weitere Informationen: <https://www.fuchstalbahn.de/>.
- Sa. 27.04. 11:00 Uhr; Schongau, Marienplatz (bei der Kirche); **Mitmach-Aktion** „Bitte einsteigen“ der Umweltinitiative Pfaffenwinkel. Weitere Informationen: <https://www.fuchstalbahn.de/> und S. 3.

PRO BAHN-Termine

Allgemeine Treffen: PRO BAHN Treff Oberbayern i.d.R. am 1. und 3. Mittwoch im Monat ab 19 Uhr; Videokonferenz und Präsenztermin in der Geschäftsstelle, München, Agnes-Bernauer-Platz 8.

Stammtisch in München i.d.R. am letzten Mittwoch im Monat ab 19 Uhr, derzeit „Restaurante Portugal“, München, Friedenstraße 26a (S-Bahn München Ost).

Weitere Termine und Aktualisierungen siehe https://www.pro-bahn.de/bayern/index_termin.htm.

- Mi. 03.04. 19 Uhr; München (Geschäftsstelle) und Videokonferenz; **PRO BAHN Treff Oberbayern**; Info: oberbayern@pro-bahn.de
- Fr. 05.04. 19 Uhr; Videokonferenz; **PRO BAHN Treff Region München**, Info und Einwahldaten: muenchen@pro-bahn.de
- Sa. 13.04. 13:30 Uhr; Röthenbach/Allgäu, Bahnhof, Eisenbahnwaggon d. Modellbahnfreunde; **Treffen der Regionalgruppen Allgäu/Bodensee**; Info: https://www.pro-bahn.de/bayern/termin_show_one.php?id=2587&app=aus, Info: J. Vögele, Tel. 0171/4885149
- Mi. 17.04. 19 Uhr; München (Geschäftsstelle) und Videokonferenz; **PRO BAHN Treff Oberbayern**; Info: oberbayern@pro-bahn.de
- Sa. 20.04. ab 19 Uhr; Utting, Restaurant „Alte Villa“, Seestraße 32; **Treffen der Regionalgruppe Oberland**; Info: Norbert Moy (n.moy@bayern.pro-bahn.de)
- Mi. 24.04. ab 19 Uhr; München, Gaststätte „Restaurante Portugal“, Friedenstraße 26a; **Stammtisch**.
- Do. 25.04. 14 Uhr; Weilheim, Bahnhofsvorplatz; **Verkehrspolitische Radltour von Weilheim nach Huglfing**; Info: Norbert Moy (n.moy@bayern.pro-bahn.de) und S. 3.
- Sa. 27.04. 11 Uhr (Vortrag) und 13:30 Uhr (Versammlung); München, Stadtkulturzentrum Giesinger Bahnhof, Giesinger Bahnhofplatz 1, Raum „Gepäckhalle“; **Mitgliederversammlung von PRO BAHN Oberbayern**; Info: oberbayern@pro-bahn.de und S.2.
- Mo.29.04. 19:30 Uhr; Videokonferenz; **PRO BAHN Treff Schwaben**: A. Buscher, Mobilitätsplanung und Verkehrslenkung Stadt Lünen: „Bremst die Verwaltung die Verkehrswende?“; Info: errol.yazgac@pro-bahn.de, https://www.pro-bahn.de/bayern/termin_zeigen.php?app=aus
- Mi. 08.05. 19 Uhr; München (Geschäftsstelle) und Videokonferenz; **PRO BAHN Treff Oberbayern**; Info: oberbayern@pro-bahn.de
- Fr. 10.05. Vsl. Besichtigung Baustelle Westtangente, Uhrzeit noch nicht bekannt; **PRO BAHN Treff Region München**, Info u. Anmeldung: muenchen@pro-bahn.de