

Aktuelle Informationen aus Oberbayern im Herbst 2010



*Bahnhof Poccistraße: Hier könnten die Fahrgäste aus Rosenheim und Mühl-
dorf direkt in die U-Bahnlinsen 3/6 umsteigen. Doch der Bau eines Eisenbahn-
Haltepunktes kommt nicht voran, da dieser einen Schub für den S-Bahn-
Südring bedeuten könnte – und so müssen die Fahrgäste weiterhin Umwege
fahren und den Bahnhof Marienplatz nutzen. (Foto: Andreas Barth)*

PRO BAHN
Ihr Fahrgastverband



Liebe Mitglieder,
sehr geehrte Damen und Herren,

2010 ist weitergegangen wie 2009 geendet hat: Viel Streit über Großprojekte, doch nur wenig Fortschritt.

In Stuttgart können wir beobachten, mit welcher Heftigkeit und Geschwindigkeit ein Streit über Vor- und Nachteile eines Großprojekt abgeleitet in einen grundlegenden Streit. Dieser Protest speist sich nicht mehr alleine aus der Unzufriedenheit mit dem Projekt. Vielmehr entlädt sich hier auch der Zorn der Bürger, die sich bei diesem Jahrhundertprojekt in die Rolle des passiven Zuschauers gedrängt fühlen – und damit nicht zufrieden sind.

Zu dieser Unzufriedenheit tragen Planungszeiträume von mehr als 20 Jahren, stetig steigende Kosten, auch das Ignorieren sachlicher Kritik, sowie das Sabotieren des beantragten Bürgerentscheids bei. Die Sachfragen sind mittlerweile längst zu Machtfragen geworden. Dabei sollten Kostensteigerungen von mehr als 10% stets Anlaß sein, die ursprüngliche Entscheidung zu hinterfragen.

Doch bestimmte Entscheidungen sind sakrosant. So hat sich am zweiten S-Bahn-Tunnel in München fast alles seit der Entscheidung des Ministers Wiesheu im Jahr 2001 geändert – außer dass es ein Tunnel durch das Stadtzentrum sein muß.

Natürlich muß man manchmal auch wenigen ein wenig zumuten, damit viele davon einen Nutzen haben können. Dies gilt bei der Verlängerung der S7 nach Geretsried genauso wie bei der Weiternutzung der Busstation Kiesmüllerstraße in München.

Und manchmal muß man auch innovative Wege gehen: Wenn eine Querung einer Bundesstraße als Bahnübergang sicher ist und die Baukosten deutlich senkt, dann sollte dies auch möglich sein.

Dass sich langer Atem lohnt, hat auch 2010 bewiesen: Unser Konzept „City-Bahn Mangfalltal“ steht nach 20 Jahren im wesentlichen vor der Umsetzung.

Wir bedanken uns für die Unterstützung bei unseren Aktiven und allen Mitgliedern.

Der Vorstand

Norbert Moy
Renate Forkel

Andreas Barth
Thomas Kauderer

Tätigkeitsbericht

Bahnknoten München

Aus der Diskussion über den Bau eines weiteren S-Bahn-Tunnels hat sich eine Anhörung zum Bahnknoten München im Frühjahr 2010 im Bayerischen Landtag entwickelt, bei der auch der Fahrgastverband PRO BAHN vertreten war.

Wir haben darauf gedrängt, dass endlich die effizienten kleinen und mittleren Maßnahmen umgesetzt werden, die eigentlich Konsens sind. Dazu gehört beispielsweise die Sanierung des Bahnhofes Laim genauso wie eine Güterspange vom Containerbahnhof Richtung Rosenheim / Brenner, der Bahnhof Poccistraße (für Fahrgäste aus Rosenheim und Mühldorf), die Beseitigung des eingleisigen Engpasses aus dem Allgäu in Pasing oder auch eine Fußgängerquerung zwischen den Bahnsteigen am Hauptbahnhof München etwa auf Höhe des Hallenendes.

Leider setzen Teile der Politik ihre Hoffnung ganz auf Großprojekte, und die heute möglichen Verbesserungen werden unterlassen. Hier haben wir noch weitere Arbeit vor uns.

Die zum Hearing vorgelegte Stellungnahme ist im Internet unter <http://www.pro-bahn.de/oberbayern/stellungnahme-bahnknoten-25.02.2010.pdf> verfügbar.

Fahrradmitnahme

Hier gibt es Fortschritte zu vermelden: Der Freistaat Bayern hat wie von uns gefordert in den neuen Ausschreibungen die Verpflichtung festgeschrieben, dass Dritte einen fairen Preis angeboten bekommen, um einen kostenlosen Fahrradtransport möglich zu machen. Eigentlich eine Selbstverständlichkeit, sollte man meinen.

Aktiv gegen Gleisrückbau

Obwohl der Schienenverkehr wächst, gibt es immer noch Versuche, Infrastruktur zu demontieren. Dagegen haben wir uns auch im letzten Jahr gewehrt, und Stellungnahmen gegen den Abbau des Industriegleises in Peiting sowie den Abriß des Betriebswerks in Garmisch verfasst. Um einen stabilen Betrieb auch in Zukunft zu ermöglichen, muß ein Mindestmaß an Reserven erhalten bleiben.

Da PRO BAHN den Rückbau in Garmisch unter Hinweis auf das laufende Wettbewerbsverfahren im Werdenfels kritisierte, reagierte der DB-Konzern sehr empfindlich. Da das Gelände an Aurelis verkauft sei und die Initiative

für den Rückbau von der Marktgemeinde ausgehe, wies man unsere Kritik aus der Konzernzentrale als „falsch“ zurück. Es verwundert aber doch, dass Bahngelände verkauft wird, und die Freistellung von Betriebszwecken erst im Nachhinein vom Eisenbahn-Bundesamt absegnet werden soll.

ICE-Halte in Tutzing und Oberau

Seit Dezember 2009 fahren mehr ICEs ins Werdenfelser Land, und halten erstmals auch in Tutzing und Oberau (davor ausschließlich in Garmisch).

Wir haben die Gelegenheit einer Premierenfahrt genutzt.

Auf unsere Anregung hin waren in Tutzing Bürgermeister, Chef des Tourismusverbandes und zahlreiche Gemeinderäte anwesend, begleitet von einem beachtlichen Presseaufgebot und vielen Bürgern. Die Traubinger Blaskapelle spielte. Und die Deutsche Bahn war auch hochkarätig vertreten.

In Oberau wurden wir dann vom Bürgermeister und Tourismuschef ebenso herzlich empfangen – natürlich war auch hier Presse vertreten.

Die neuen Angebote ermöglichen eine umsteigefreie Anreise aus Hamburg und Schleswig-Holstein, dem Ruhrgebiet sowie Berlin. Die Gemeinden bewerben offensiv die Anfahrt mit dem Zug, und unsere Premierenfahrt hat auch die Aufmerksamkeit der Bürger darauf gelenkt.

PRO BAHN mahnte bei der Gelegenheit an, dass der Erfolg des Fernverkehrsangebots auch von den Mobilitätsangeboten vor Ort abhängt. Hier besteht noch erheblicher Handlungsbedarf. DB Fernverkehr hat PRO BAHN zu einer Besprechung im Oktober eingeladen, bei der die Erfahrungen und künftigen Planungen vorgestellt werden.

2. S-Bahn-Tunnel und S-Bahn-Südring

Dieses leidvolle Thema hat uns auch im vergangenen Jahr weiter beschäftigt.

Die Vorstellung eines offiziellen Südringgutachtens hat nicht zu einer Versachlichung der Diskussion beigetragen, da dort die bisherigen Vorschläge zum Südringausbau nicht bewerten wurden. Vielmehr wurde lediglich nachgewiesen, dass es auch möglich ist, einen sehr teuren Ausbau des Südrings zu planen.

Für eine politische Bewertung viel wichtiger wäre, dass die vorliegenden Vorschläge für einen günstigen Ausbau einer kritischen Bewertung unterzogen werden, und – falls Annahmen fehlerhaft sind – diese konkret benannt werden und die dadurch entstehenden Mehrkosten beziffert werden. Dies wäre ein Schritt zu einer gemeinsamen Bewertung der Vor- und Nachteile der ver-

schiedenen Planungen. Nur damit kann man letztlich auch die Südringbefürworter überzeugen, so denn die Argumente für den Tunnel richtig wären.

Alles andere mag im Sinne einer Machtdemonstration sein, wird aber zur Lösung der Probleme und des bestehenden Dissenses nicht weiterhelfen.

Durch die jetzt gewählte Taktik stockt der Ausbau der S-Bahn weiterhin. Bahnhöfe wie Laim vergammeln, und auf überbelasteten Strecken müssen weiterhin die Fahrgäste leiden.

Verschlechterung des MVV-Tarifs

Fahrten mit Bus und Bahn werden mal in größeren, oft genug aber auch in recht kurzen Abständen verteuert. PRO BAHN hat – manchmal zähneknirschend – leichte Preiserhöhungen meist hingenommen, da die Alternative einer Verschlechterung des Angebots nicht im Sinne der Fahrgäste ist. In München haben wir höhere Fahrpreise immer dann akzeptiert, wenn damit auch eine Angebotsverbesserung verbunden war. Im Dezember 2010 wird es eine solche Verbesserung in Form der U-Bahn nach Moosach geben.

Leider ist aus unserer Sicht seit Dezember letzten Jahres der MVV-Tarif in einem einmalig schlechten Zustand. Durch Umformulierungen in den Tarifbestimmungen wurden vorgeblich Fakten geschaffen, die anschließend als bloße „Präzisierung“ bestehender Regeln verkauft wurden.

PRO BAHN zweifelt die rechtliche Wirkung dieser Änderungen an, und hat dies dem MVV, den Verkehrsunternehmen sowie die verantwortlichen politischen Stellen mitgeteilt. Die Antworten darauf waren leider nichtssagend bis ignorant. Wir können uns nicht des Eindrucks erwehren, dass den Beteiligten beim Thema Tarif die Belange und Bedürfnisse der Fahrgäste nicht ausreichend bewußt sind.

PRO BAHN wird sich daher gegen jede Erhöhung des MVV-Tarifs aussprechen, solange dieser auf den im Dezember 2009 verschlechterten Tarifbestimmungen basiert.

Weitere Informationen dazu haben wir unter <http://www.pro-bahn.de/muenchen/tarif/> veröffentlicht.

PRO BAHN im Dialog

Der Dialog mit den Verkehrsunternehmen gehört zu den grundlegenden Aufgaben bei PRO BAHN, um Fahrgastinteressen an den richtigen Stellen einzubringen.

Im Juli hatte der Vorstand die neue Geschäftsleiterin von DB Regio, Antonia von Bassewitz zu Gast in der Geschäftsstelle am Agnes-Bernauer-Platz.

Mit dabei waren auch Jennifer Sauer und Martin Loibl von der Marketing-Abteilung. Auch schwierige Themen wie Fahrradtransport, Fahrscheinverkauf im Zug und Organisation von Schienenersatzverkehren wurden diskutiert. Um Problemen kurzfristig Abhilfe zu schaffen, wurde ein „kurzer Dienstweg“ zwischen DB Regio und dem Fahrgastverband PRO BAHN vereinbart.

Noch im Oktober findet ein Gespräch mit Veit Bodenschatz, Geschäftsführer von Oberbayernbus (vormals RVO) zu Themen des regionalen Busverkehrs statt. Themen sind u.a. die Angebotsqualität, Fahrplangestaltung und Nahverkehrspläne der Landkreise.

Mit dem Geschäftsführer der Münchner S-Bahn-GmbH, Bernhard Weisser, gibt es einen regelmäßigen Gedankenaustausch zu den Problemen im S-Bahn-Bereich.

Über die Arbeit im Klimabeirat des Landkreises Weilheim-Schongau kam es zu einem Mailverkehr zum Thema „Regionalisierung der Infrastruktur“ mit dem Bundestagsabgeordneten Klaus Breil aus Bernried. Breil ist Mitglied im Beirat der Bundesnetzagentur und hat sich für eine Modernisierung der Pfaffenwinkelbahn eingesetzt.

Ebenso waren wir bei den Planungswerkstätten zur Tram-Westtangente in München beteiligt. Dort wurde Mitte des Jahres die Strecke in vier einzelnen Abschnitten mit Politikern aus den Bezirksausschüssen, örtlichen Geschäftsleuten sowie weiteren Interessenvertretern abgegangen und wesentliche Problempunkte z.T. mit Prüfaufträgen festgehalten. Ein Folgetermin ist im Frühjahr 2011.

Mangfalltal: Erfolg nach über 20 Jahren?

1990 haben wir im Konzept CityBahn Mangfalltal vorgeschlagen, dass Züge von der Mangfalltalbahn regelmäßig nach München fahren. In der Ausschreibung für das E-Netz Rosenheim ist dies jetzt enthalten – vorausgesetzt, die DB Netz baut noch die erforderliche Infrastruktur. Wieder einmal eine Stelle, wo unsere Vorschläge der Zeit weit voraus waren.

Bahnjubiläum Traunstein – Freilassing: Mehr als nur ein Fest

Bahnhofsbeste sind für PRO BAHN immer ein geeigneter Anlass, mit einem Infostand präsent zu sein und den Kontakt mit den Fahrgästen zu pflegen. Beim Bahnfest am 1. August in Traunstein hatte sich mit Bundesverkehrsminister Ramsauer und Bahnchef Grube hochkarätiger Besuch angesagt. Ein solches Ereignis muss PRO BAHN für seine verkehrspolitische Arbeit nutzen. Im Vorfeld haben wir daher zu zwei Themen kurze und prägnante Positionspapiere verfasst: Als lokales Thema haben wir den Wiederaufbau der

Königsseebahn im Berchtesgadener Land im Zusammenhang mit den Planungen für Olympia 2018 thematisiert, auf bundespolitischer Ebene haben wir gemeinsam mit dem Bundesverband unsere Forderung nach Schaffung eines „Deutschland-Takts“ bekräftigt.

Gemeinsam mit dem Bundesvorsitzenden Karl-Peter Naumann haben wir die Vorschläge an Bundesverkehrsminister Peter Ramsauer überreicht. Die Königsseebahn hat ein sehr positives Medienecho gefunden. Natürlich werden wir an diesen Themen weiterhin dran bleiben.

Verlängerung der S7: Verhinderungstaktik und kein Ende

Zwei öffentliche Veranstaltungen am Anfang des Jahres sollten den Bürgern sachliche Informationen zur Verlängerung der S7 nach Geretsried und den damit verbundenen Baumaßnahmen liefern. Während in Wolfratshausen fast ausschließlich das „Problem“ der Querung Sauerlacher Straße diskutiert wurde, machten die Geretsrieder auf der Bürgerversammlung deutlich, dass der Bahnanschluß dringend erwartet wird. Obwohl durch eine Änderung des Betriebskonzepts – zu Lasten der Flexibilität verzichtet man auf eine Kreuzungsmöglichkeit in Wolfratshausen – die Schrankenschließzeiten mit 12 Minuten pro Stunde objektiv kein Problem mehr darstellen, versteift sich die Wolfratshausener Kommunalpolitik kategorisch auf einen faktisch nicht finanzierbaren Tunnelbahnhof und nimmt dabei das Scheitern des Projekts in Kauf.

Im Juli fand ein Bürgerentscheid in Wolfratshausen statt, der die bisherige Stimmungslage im Stadtrat bestätigt hat. Hintergrund des Entscheides ist, dass die S-Bahn-Gegner im Stadtrat sich bisher schon hinter der von ihnen selbst gegründeten Bürgerinitiative versteckt haben, statt sich mit den Fakten auseinander zu setzen. Der Bürgerentscheid ist die logische Fortsetzung dieses Verhaltens.

Die Kritik von PRO BAHN, mit einer Mischung aus Panikmache und Desinformation in der Bevölkerung Stimmung gegen die S-Bahn zu machen, führte zu heftiger Reaktion des Wolfratshausener Bürgermeisters.

Der Fahrgastverband PRO BAHN hat mittlerweile in einem Schreiben Wirtschaftsminister Zeil aufgefordert, unabhängig vom Wolfratshausener Bürgerentscheid das Planfeststellungsverfahren einzuleiten, sobald alle notwendigen Unterlagen vorliegen. In diesem Verfahren können alle Einwände und Vorschläge objektiv beurteilt und bewertet werden. PRO BAHN erwartet, dass das Verfahren zu einer positiven Entscheidung für die S-Bahn führen wird. Die politische Entscheidung, dass die Geretsrieder Bürger und Unternehmen eine S-Bahn benötigen, obliegt nicht der Stadt Wolfratshausen. Die Stadt hat auch kein Vetorecht, mit dem sie nach Gutsherrenart beliebige Be-

dingungen stellen kann.

Informationsstände

Auch im vergangenen Jahr waren Informationsstände wieder Teil unseres Tagesgeschäfts. Wir waren unter anderem mit 3 Ständen bei 150 Jahre Bahnstrecke Rosenheim – Salzburg vertreten (am 1. August in Traunstein und Freilassing, am 15. August in Bad Endorf), sowie bei „Da sein für München“. Im Dezember steht die Eröffnung der U3 nach Moosach an; am Bürgerfest am Moosacher St.-Martins-Platz werden wir uns beteiligen, falls uns das Wetter keinen Strich durch die Rechnung macht.

Ein Dankeschön gilt allen, die sich in ihrer Freizeit um Organisation und Durchführung gekümmert haben. Wir würden uns über neue Gesichter freuen – wer Interesse hat, kann sich gerne an die Geschäftsstelle wenden.

Fahrgastbeiräte

Mehrfach im Jahr nehmen Vertreter von PRO BAHN Oberbayern an den Kundenbeiräten des Münchner Verkehrsverbunds (MVG), der Bayerischen Oberlandbahn (BOB) und der Südostbayernbahn (SOB) teil. Darüber hinaus sind wir auch in der Steuerungsgruppe des Regionalmanagements im Landkreis Weilheim-Schongau vertreten.

In diese Gremien bringen wir für alle Fahrgäste wichtige Punkte ein, beispielsweise zur Verbesserung von Fahrplänen, Umsteigebeziehungen und Infrastruktur. Auch wenn die Entscheidungen der Fahrgastbeiräte letztlich nur empfehlenden Charakter haben, so signalisieren sie den Verantwortlichen doch die Bedürfnisse der Fahrgäste.

Fahrgastbeschwerden

Auch im letzten Jahr wurden die meisten bundesweit relevanten Fahrgastbeschwerden aus Oberbayern heraus bearbeitet. Unsere guten Kontakte zu Verkehrsunternehmen und Schlichtungsstellen können wir immer wieder zu einer letztlich für alle zufriedenstellenden Klärung einsetzen. Die Eingaben der Fahrgäste bilden ein Spiegelbild der Ereignisse, die sich direkt an den Beschwerdethemen und -anzahl wiederspiegeln. Die Hitzewelle und die damit verbundenen Ausfälle haben einen neuen Rekord bei der Anzahl der Eingaben erzeugt: Mehr Eingaben als bei der Einführung des neuen Tarifsystems mit der damaligen Abschaffung der BahnCard 50.

Geschäftsstelle

Aller modernen Medien zum Trotz bleiben Geschäftsstelle, Archiv und die Bibliothek wichtige Informationsquellen. Wir bedanken uns ganz ausdrücklich

bei allen unseren Mitgliedern, Fördermitgliedern und Spendern, die durch ihre Unterstützung unsere Arbeit ermöglichen, und bei allen Aktiven, die sich in ihrer Freizeit für PRO BAHN einsetzen.

Aktiventreffen und Stammtische der Kreisgruppen

Eine der Grundlagen der PRO BAHN-Arbeit in Oberbayern bildet das Aktiventreffen in der Münchner Geschäftsstelle. Bei den Diskussionen auf diesem Treffen geht es um Vergangenes und Zukünftiges, Erfolge und Mißerfolge, Visionen und Tagesarbeit, Lob und Kritik – mit anderen Worten um den ganzen Bereich, den PRO BAHN in Oberbayern abdeckt oder abdecken möchte. Zur Beteiligung am Aktiventreffen oder auch nur um einmal hineinzuhören sind alle Mitglieder und Interessenten herzlichst eingeladen. Das Treffen findet gewöhnlich am ersten und dritten Mittwoch eines jeden Monats statt.

Themen vor Ort werden natürlich auch in den oberbayerischen Kreisgruppen diskutiert. Zudem gibt es in München sowie in Eichstätt, Rosenheim und Weilheim regelmäßige PRO BAHN-Stammtische. Diese erlauben den Meinungsaustausch rund um Bus und Bahn in lockerer Atmosphäre. Auch hier sind außer Mitgliedern alle Interessierten gerne willkommen.

Die genauen Termine stehen in der aktuellen PRO BAHN Post und im Internet unter http://www.pro-bahn.de/bayern/intro_termin.htm.

Unterstützen Sie die Arbeit von PRO BAHN

PRO BAHN bleibt stark gefragt: Seien es Fahrgastanfragen, regionale und überregionale Pressethemen, oder die politische Arbeit. Dafür wollen wir unseren Aktiven angemessene Arbeitsmittel zur Verfügung stellen.

Wir bitten Sie deshalb, im Rahmen Ihrer Möglichkeiten PRO BAHN Oberbayern durch eine Spende auf das Konto 37 20 730 bei der Sparda-Bank München (BLZ 700 905 00) zu unterstützen.

Spenden und Mitgliedsbeiträge sind steuerlich abzugsfähig. Ab einer Spende von 50 Euro erhalten Sie eine Spendenquittung, ansonsten gilt die Durchschrift des Überweisungsträgers.

Außer PRO BAHN mit einer Spende zu unterstützen, kann man natürlich auch aktiv am Vereinsleben teilnehmen. Wir freuen wir uns über jeden, der bei unseren Treffen und Stammtischen vorbeischaut.

Sprechen Sie auch Freunde und Bekannte an, die an einer Mitgliedschaft interessiert sein könnten. Diese können im Internet weitere Informationen über <http://www.pro-bahn.de/beitritt/> anfordern oder gleich beitreten.

Tarif gegen Kunden

In den letzten Jahr wurde der Tarif immer stärker zu einem Tummelplatz, auf dem die Interessen der Fahrgäste immer weniger zählen. Anstatt dass Tarife einfacher werden, ist der Gegenteil der Fall. Die Verkehrsunternehmen tragen ihre Konflikte auf dem Rücken der Fahrgäste aus. Und die Politik schaut im wesentlichen abwartend zu.

Beispiele gibt es leider zu viele dafür:

So wurde der MVV-Tarif auf eine Weise geändert, aus der die Unternehmen die Rechtfertigung herauslesen, Fahrgästen den Übergang zwischen Unternehmenstarif und MVV-Tarif an durchfahrenen Haltestellen zu verbieten. Doch die Verantwortung für diese Änderung übernimmt niemand. Und bei genauem Lesen kommt man eigentlich zu der Erkenntnis, dass die Klausel so unklar ist, dass die Unklarheiten zu Lasten der Verwender gehen; natürlich wollen die Verkehrsunternehmen davon nichts wissen.

Aus der Kommunikation mit Stadt, MVV und Freistaat Bayern ergibt sich auch, dass das Bewußtsein für die Bedeutung der Änderung fehlt. Und natürlich niemand dafür verantwortlich ist, zumindest soweit es zitierbar ist. Dies sieht der MVV-Vertrag anders; danach legen Stadt München und Freistaat Bayern den MVV-Tarif fest.

Ein anderes Beispiel ist die Ausschreibung für das Rosenheimer E-Netz. Damit die Fahrgäste Richtung Salzburg keine MVV-Fahrkarten nutzen können und damit teilweise doppelt bezahlen, halten die Züge nach Salzburg nicht mehr in Grafing. Deutlicher kann man nicht machen, dass der aktuelle Tarif und seine Verwendung gegen die Interessen der Fahrgäste ist.

In all diesen Fällen bedeutet das, dass ein Teil der Fahrgäste eine Fahrtstrecke doppelt zahlen sollen, und dass eine Fahrkartenkombination, die in einem Zug gültig ist, in einem anderen über die gleiche Strecke fahrenden Zug nicht gilt. Der Weg zum versehentlichen Schwarzfahrer ist damit kurz.

Bei den genannten Beispielen stellt sich die Frage, was das eigentlich soll. Die tatsächlich erzielten Mehreinnahmen halten sich in Grenzen. Doch die Fahrgäste werden verunsichert und unnötigen Konflikten ausgesetzt. Mit solchen Tarifregelungen werden die Unternehmen auch ihrer Verantwortung nicht nur für ihre Fahrgäste, sondern auch für ihre Mitarbeiter nicht gerecht. Im Ergebnis wird der Ruf des Verkehrsmittels Bahn beschädigt – und wer bisher immer Bahnfahren für zu kompliziert halten wollte, darf sich bestätigt fühlen.

Um hier eine Verbesserung zu erreichen, sind zwei Maßnahmen notwendig: Der Tarif muß den Unternehmen weggenommen werden. Er ist ein wesentli-

cher Teil der Infrastruktur, und muß daher von den Aufgabenträger komplett verantwortet werden. Dies gilt auch außerhalb des MVVs.

Zudem muß der MVV-Tarif weiterentwickelt werden zu einem (Ober?)bayern-Tarif. Wo ein Nahverkehrszug hält, darf keinen Einfluß auf die Gültigkeit der Fahrscheine haben. Alles andere erzeugt nur Frust unter Fahrgästen und Personal, wenn jemand ohne bösen Willen ohne gültige Fahrkarte im Zug sitzt. Und wer einmal zur Kasse gebeten wurde, nur weil er seinen Zug verpaßt hat (oder gar aufgrund eines Verschulden des Eisenbahnunternehmens nicht erreichen konnte), der ist für das System Bahn erstmal verloren.

Und natürlich gilt auch, dass der Tarif über die Grenzen funktionieren muß. Schließlich reicht beispielsweise der Ballungsraum Salzburg nach Oberbayern hinein.

Andi Barth

Barrierefreier Umbau: Alles immer besser?

Langsam, aber stetig geht es voran mit der Modernisierung der Bahnhöfe in Oberbayern. Oftmals sind es Anlässe wie die Landesgartenschau in Rosenheim oder die Ski-WM in Garmisch, die die Geberlaune der Zuschussgeber befördern.

Bei genauerer Betrachtung der Projekte zeigt sich aber, dass nicht immer die optimale Lösung bei der Gestaltung der Zugänge und Bahnsteige gefunden wurde. Bau- und Förderrichtlinien, Kostendruck und auch mangelnde Kooperation der Kommunen verhindern oft eine gute Ausführung.

Ein paar Beispiele:

Der Bahnhof Garmisch-Partenkirchen erhält Aufzüge zu den Bahnsteigen. Dafür wird jeweils einer der beiden Treppenaufgänge geopfert. Nicht nur bei den Großveranstaltungen wird sich dieser Zugang als Nadelöhr erweisen. Etwas südlich davon befindet sich noch ein weiterer Fußgängertunnel im Besitz der Marktgemeinde, bislang aber ohne Bahnsteigzugänge. Warum wurde die Chance vertan, diesen Tunnel auch für Fahrgäste zu nutzen?

Ähnlich verhält es sich in Mittenwald: Mit einer Verlängerung der neuen Bahnsteigunterführung mit einem Ausgang zum östlichen Ortsteil hätte den Fahrgästen mit kurzen Fußwegen die Bahnbenutzung attraktiver gemacht.

Zwar stufenlos, aber nur nach längerem Fußmarsch sind an kleinen Stationen wie Oberau oder Eschenlohe die Außenbahnsteige am Gleis 2 erreichbar. Als Zugang werden bestehende Bahnübergänge benutzt. Das erscheint

zunächst pfiffig und sparsam. Ärgerlich ist aber, wenn der einzige Fahrscheinautomaten auf dem gegenüberliegenden Bahnsteig steht oder sich aufgrund einer kurzfristigen Verlegung der Zugkreuzung die Gleisbelegung ändert und der Fahrgast 300 Meter Weg zum anderen Bahnsteig hasten muss. Für Gehbehinderte sind nicht nur Stufen sondern auch weite Wege ein Problem.

Wie sähe denn eine optimale Bahnsteiggestaltung aus? Grundsätzlich wäre an den kleinen Bahnhöfen ein Mittelbahnsteig zwischen den Gleisen vorteilhaft. Dort könnten dann alle Funktionen wie Wetterschutz, Information und Fahrscheinautomat zentral aufgestellt werden. Bei Strecken, die fast ausschließlich mit Regionalverkehr bedient werden, könnte statt einer Bahnsteigunterführung auch ein höhengleicher Fußüberweg über das seltener genutzte Gleis als Zugang gebaut werden, ggf. mit einer signaltechnischen Sicherung. In vielen Fällen müssten für eine ausreichende Breite des Bahnsteigs Gleisachsen angepaßt werden. Im Fall Oberau wäre es vielleicht ohne großen Aufwand möglich gewesen, wenn man Gleis 1 erhalten und dafür Gleis 2 geopfert hätte.

In die Kritik geraten ist auch der Umbau des Rosenheimer Bahnhofs: Am Gleis 1 wurde die Treppe (um Platz für einen Laden zu schaffen) bis auf etwa 2 m an die Bahnsteigkante herangerückt und durch eine etwa 20 m lange Glaswand vom Bahnsteig getrennt. Fahrgäste, die die östliche Hälfte des Bahnsteiges erreichen oder die derzeit ausgelagerten Fahrkartenautomaten benutzen wollen, müssen diese Engstelle passieren. Auch die DB findet diese zu eng: Ein Schild fordert die Fahrgäste auf, in diesem Bereich nicht stehen zu bleiben.

Die Förderrichtlinien des Bundes richten ebenso Schaden an: Erst ab 3000 Fahrgästen pro Tag darf ein anständiges Bahnsteigdach gebaut werden. Konsequenz wurden in Murnau und Mittenwald die angeblich baufälligen Bahnsteigdächer entfernt und durch ein paar Glashäuschen bzw. ein kurzes Dach am Aufzug ersetzt. Gleiches droht im Bahnhof Bad Reichenhall. Ein Bestandsschutz für vorhandene Bahnsteigdächer ist notwendig, damit nicht viele Fahrgäste den Umbau als Verschlechterung empfinden.

Für die „faulen Kompromisse“ sorgt ein Konglomerat aus internen und externen Vorgaben sowie eine Vielzahl von mehr oder weniger schwierigen Kooperationspartnern, deren „gefühlte (Nicht-)Zuständigkeit“ bei Bahnprojekten deutlich stärker ausgeprägt ist als bei Straßenprojekten. Letztlich ist es eine politische Frage nach dem Stellenwert des öffentlichen Verkehrs und seiner Kunden. Ein Strassenprojekt, bei dem aus Kostengründen den Autofahrern neue Wartezeiten, Staus und Umwege zugemutet werden, wäre nicht denk-, geschweige durchsetzbar.

Norbert Moy