

Aktuelle Informationen aus Oberbayern im Herbst 2012



Noch fährt hier die Deutsche Bahn, demnächst Veolia. Doch welcher Tarif dann genau gilt, und ob die Fahrkarten nach München weiterhin im S-Bahn-Tunnel gelten, ist noch offen.

(Foto: Rudolf Barth)

PRO BAHN
Ihr Fahrgastverband



Liebe Mitglieder,
sehr geehrte Damen und Herren,

von der Politik sagt man, sie sei das langsame Bohren dicker Bretter. Ein Beispiel dafür ist der Filzenexpress, die Bahnstrecke von Ebersberg nach Wasserburg.

Im Sommer 1989 gab es im Fahrplan den Vermerk, „eine Angebotsumstellung ... auf den Busverkehr kann innerhalb des Geltungs-Zeitraums des Fahrplans erfolgen“. Bereits davor, 1987, ist seit einem Dammrutsch die Strecke in die Innenstadt von Wasserburg unterbrochen (aber nicht stillgelegt). Und noch eher haben wir damit begonnen, für die Rettung der Strecke zu kämpfen (deren Trasse damals bereits teilweise für eine Straße überplant war).

Erst jetzt nähern wir uns einem akzeptablen Angebot auf der Schiene: Mit den aktuellen Baumaßnahmen und einem neuen Kreuzungsbahnhof in Steinhöring rückt ein Stundentakt in greifbare Nähe – eigentlich der Minimalstandard. Alleine dies hat etwa 30 Jahre gedauert.

Ähnliches gilt an anderer Stelle, so ist beispielsweise der Bau eigener S-Bahn-Gleise Richtung Geltendorf (und damit auch freie Fahrt für den Regional- und Fernverkehr aus dem Allgäu und der Schweiz) seit den 1980er Jahren geplant, doch es passiert wenig bis nichts.

Verzögerungen auch im Mangfalltal beim Bau der ursprünglich vier neuen Haltepunkte: 1995 im Kabinett beschlossen, seitdem in der Planung, ist bisher nur einer fertiggestellt. Der zweite sollte bis Ende 2012 fertig sein, doch jetzt hat sich herausgestellt, dass noch ein Planfeststellungsverfahren fehlt.

Ursache für die Langsamkeit ist jedoch nicht eine aus dem Ruder gelaufene Bürgerbeteiligung, wie uns gerne als Ursache der langen Planungsdauer glauben gemacht werden soll. Sondern, dass letztlich die bayerische Politik diese Projekte nicht im Blick hat und stattdessen auf große „Leuchttürme“ setzt, die dann ebenso groß scheitern. Hier bleibt es unsere Aufgabe, immer wieder zu ermutigen, anzuschieben und nicht locker zu lassen. Und auch (teilweise zu recht vollkommen frustrierte) Kommunalpolitikern für den Umgang mit dem schwierigen Kapitel „Eisenbahn“ zu sensibilisieren.

Ein Dank an alle Aktiven und unsere Mitglieder.

Der Vorstand

Norbert Moy
Renate Forkel

Andreas Barth
Thomas Kauderer

Tätigkeitsbericht

3. Startbahn und Flughafenanbindung

Nach dem Bürgerentscheid in München, bei dem die Bürger den Bau einer weiteren Startbahn verboten haben, hat PRO BAHN dafür geworben, die vom Flughafen reservierten 1,2 Milliarden Euro zumindest teilweise für die Verbesserung der Schienenanbindung auszugeben. Damit könnte die Infrastruktur sowohl für die Express-Anbindung entlang der S1 als auch ein 10-Minuten-Takt auf der S8 finanziert werden – und als Nebeneffekt könnte auch der Südring vom Güterverkehr entlastet werden, und der Regionalverkehr Richtung Landshut verbessert werden.

Bahnstrecke Weilheim – Schongau: Wunsch auf Bahnübergang verhindert Modernisierung

Seit gut 20 Jahren trommelt PRO BAHN für die Modernisierung der Bahnstrecke Weilheim-Schongau. Die typischen „Nebenbahn“-Probleme wie viele, technisch nicht gesicherte Bahnübergänge sorgen immer noch für lange Reisezeiten. Die Infrastruktur befindet sich im gleichen Zustand wie 1945, während auf der Straße durch massive staatliche Zuschüsse die Geschwindigkeit erhöht wurde.

Endlich konnte nun erreicht werden, dass der Freistaat die Modernisierung des Kreuzungsbahnhofs Peißenberg zahlt. Dadurch wäre die Fahrzeit um 5 Minuten verkürzt worden. Von den beiden Bahnübergängen sollte einer modernisiert, der andere durch eine kurze Straße zum modernisierten Bahnübergang ersetzt werden. Doch die Bürgermeisterin informierte den Marktgemeinderat erst sehr kurzfristig, und erreichte deshalb eine ablehnende Stellungnahme zum Ersatz des Bahnübergangs. Damit werden jetzt die Fahrgäste gestraft, die weiterhin mit der langen Fahrzeiten leben müssen.

Ende des Stillstands? Plan A – Das Konzept

Die nicht vorhandenen Fortschritte beim Ausbau der S-Bahn München waren bereits mehrfach Thema (nicht nur) dieses Tätigkeitsberichts.

Um zu zeigen, welches Potential in einem vernünftigen stufenweisen Ausbau steht, hat PRO BAHN gemeinsam mit anderen Verbänden, Organisationen und Einzelpersonen das Konzept Plan A vorgestellt. Weitere Informationen weiter hinten im Heft und im Internet unter <http://www.plan-a-muenchen.de/>.

30 Jahre Kampf um Filzenexpresß

Seit 30 Jahren setzt sich PRO BAHN für den Erhalt und Verbesserungen bei der Strecke Ebersberg-Wasserburg ein. Auf der Relation Ebersberg – Wasserburg Bhf trägt diese Arbeit Früchte. Aktuell setzt sich PRO BAHN dafür ein, dass die Züge bis zum Stadtbahnhof in Wasserburg verlängert werden (siehe auch Bericht weiter hinten).

PRO BAHN Post

In diesem Jahr wurde die 300. Ausgabe der PRO BAHN Post veröffentlicht. Die PRO BAHN Post erscheint zwölfmal pro Jahr, jeweils am Monatsende für den Folgemonat. Das Heft besteht aus 12 Seiten im A5-Format. An dieser Stellen bedanken wir uns nicht nur bei der Redaktion, sondern auch bei allen (regelmäßigen) Autoren von Beiträgen.

S7 nach Geretsried: Weiter zur Planfeststellung

Während die Deutsche Bahn Stück für Stück die Planfeststellungsunterlagen vorbereitet, wurde aus Wolfratshausen in einer Petition gefordert, das bestehenden Industriegleis nach Geretsried stillzulegen und dafür Gefahrguttransporte auf die Straße zu verlagern. In einer Stellungnahme an den Bayerischen Landtag haben wir dem widersprochen und auf das 40mal höhere Risiko auf der Straße verwiesen (Quelle: EU-Kommission / Eurostat); über die Petition wurde im Sinne der Fahrgäste entschieden.

Deutsche Bahn gegen MVV-Fahrgäste: Runde 3

Zum dritten Mal in Folge musste PRO BAHN gegen Verschlechterungen beim MVV-Tarif angehen: Ohne Not und ohne vorherige Abstimmung hat die Deutsche Bahn den Verkauf von nicht-entwerteten Fahrkarten eingestellt. Damit gibt es jetzt abhängig davon, wem der ähnlich aussehende Automat gehört, zwei verschiedene Fahrkarten. Zudem werden die Fahrgäste dadurch „motiviert“, sich die Fahrkarte erst kurz vor Abfahrt des Zuges zu kaufen. Wer die Situation an den S-Bahnhöfen kennt, kann darüber nur den Kopf schütteln. Immer langsamere Automaten, umständlichere Auswahl, neue Tariferschwernisse – hier läuft etwas grundlegend falsch.

Wünschenswert wäre, wenn Politik und Verbundgesellschaft den MVV-Tarif stärker gestalten würden. Entgegen der Annahmen auch der BEG ist der Tarif in einem Großraum eine so zentrale Angelegenheit, dass man ihn nicht einfach den Unternehmen überlassen darf und nur abnickt, was vorgelegt wird.

Auch beim Tarif für das künftige Meridian-System hat PRO BAHN auf künftige Probleme hingewiesen.

München: neue Bushaltestelle im Tal

Sechs Jahre hat sich PRO BAHN bei der MVG, dem zuständigen Bezirksausschuss, Stadtrat, Parteien und Stadtverwaltung dafür eingesetzt, dass im Tal, einer wichtigen Einkaufsstraße im Zentrum Münchens, eine zusätzliche Haltestelle zur Naherschließung geschaffen wird. Im Dezember 2012 hatten wir endlich Erfolg – die Buslinie 132 hält nun dort.

Bürgerinitiative „S4-Ausbau jetzt“

Die im letzten Jahr gegründete Bürgerinitiative für den S4-Ausbau hat ihre Petition mit 8155 Unterschriften im Landtag übergeben. PRO BAHN wurde bei dem Termin durch Andi Barth vertreten. Die Initiative hat nochmals auf den Unmut der Fahrgäste und die Chronik der nicht umgesetzten Landtagsbeschlüsse zum Ausbau der S4 hingewiesen. Die Brucker Landtagsabgeordneten Kathrin Sonnholzner (SPD), Martin Runge und Sepp Dürr (Grüne) haben die Initiative durch ihre Anwesenheit unterstützt.

Automatenschulung

Die bereits letztes Jahr angelaufenen Automatenschulungen für die aktuellen Automaten der Deutschen Bahn wurden auch dieses Jahr von PRO BAHN fortgesetzt. Die Notwendigkeit dieser Maßnahme hat sich auch dieses Jahr gezeigt.

Erlebnistag Bahnhof für Schüler

Für Schüler der 4. Klasse wurde in Weilheim auf Initiative und unter Beteiligung von PRO BAHN ein Erlebnistag Bahnhof durchgeführt, um die Kinder an die Öffentlichen Verkehrsmittel und die Eisenbahn heranzuführen (siehe Bericht auf Seite 7).

Informationsstände

Im Jahr 2012 war PRO BAHN unter anderem mit Informationsständen bei „Da sein für München“ und bei 40 Jahren MVV vertreten.

Ein Dankeschön gilt allen, die sich in ihrer Freizeit um Organisation und Durchführung gekümmert haben.

Fahrgastbeiräte

Mehrfach im Jahr nehmen Vertreter von PRO BAHN Oberbayern an den Kundenbeiräten des Münchner Verkehrsverbunds (MVV), 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

Die meisten bundesweit relevanten Fahrgastbeschwerden wurden aus Oberbayern heraus bearbeitet. Unsere guten Kontakte zu Verkehrsunternehmen und Schlichtungsstellen können wir immer wieder zu einer letztlich für alle zufriedenstellenden Klärung einsetzen. Beschwerdethemen und -anzahl spiegeln direkt aktuelle Themen und Vorkommnisse wieder (wie Fahrzeugprobleme, Baumaßnahmen).

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 Rosenheim, Wasserburg 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.

Erlebnistag Bahnhof in Weilheim

Viele aus der Generation „45+x“ erinnern sich vielleicht noch an die „Pfiffklubs“, ein Jugendprojekt der früheren Bundesbahn. Dem „DB-Fanclub“ konnten eisenbahnbegeisterte Jugendliche beitreten, die jeden Monat mit einer Klub-Zeitschrift und anderen Vergütungen bedacht wurden: beispielsweise konnte sich der Inhaber eine Klubausweises das Lösen der damals obligatorischen Bahnsteigkarte sparen.

Viele Vereine sind aus den Pfiffklubs hervorgegangen, und ganze Generationen von Eisenbahnfreunden. Es ist unbestritten, dass die stärkste Prägung und Begeisterung im jugendlichen Alter gelegt wird. Auch die Horber Schientage haben sich in den letzten Jahren mit dieser Frage beschäftigt. Aus den Überlegungen ging das Projekt „Jugendnahverkehrstag“ hervor, eine Veranstaltung am Bahnhof, zu der die vierten Klassen in Horb eingeladen wurden, um Bahn und Bus hautnah zu erleben.

Was lag also näher, als das Konzept zu exportieren? Der Bahnhof Weilheim bietet sich von den vorhandenen Einrichtungen des öffentlichen Verkehrs als Veranstaltungsort an. Eine Projektskizze war rasch erstellt und nach den ersten Vorgesprächen zeichnete sich ab, dass wir bei den Bahnunternehmen und Institutionen offene Türen einrannten. Gemeinsam wurde am Konzept für den „Erlebnistag Bahnhof“ gefeilt und der Ablauf organisiert. Zielgruppe waren Grundschüler der 4. Klasse aus den benachbarten Gemeinden, die im kommenden Schuljahr als Fahr Schüler mit Bahn und Bus unterwegs sein werden.. Jede Klasse durchlief insgesamt acht Themenstationen rund um den Bahnhof Weilheim und kamen so auch in Bereiche, zu denen die Fahrgäste sonst keinen Zugang haben, etwa in Führerstände oder auf den Stellwerksturm: Hedwig Schubert von der BEG zeigte den Schülern, wie man Fahrpläne liest und Helmut Lerche erklärte den Fahrscheinautomat. Ein ernstes, aber wichtiges Thema hatte die Bundespolizei übernommen: Dienststellenleiter Norbert Keuchel klärte über die Gefahren im Bahnbereich auf, die Schüler waren von den Filmbeiträgen sichtlich beeindruckt. Für die Technik-Begeisterten war auch viel geboten: DB Regio hatte die Bahnland-Bayern-Lok bereitgestellt, die von drei Lokführern innen wie aussen erklärt wurde. Die BRB bot eine Bahnhofsrundfahrt mit einem LINT-Triebwagen inklusive Schnellbremsung an. Auf dem Stellwerk durften die Kinder unter Anleitung von Jörg Förster von DB Netz auch mal selbst die Fahrstraßen für die Züge stellen. Oberbayernbus holte die Kinder zu einer kleinen Rundfahrt zum Betriebshof und durch die Waschanlage ab. Die kommunale Jugendarbeit im Landratsamt beteiligte sich mit einer Raststation und Informationen zum Ferienpass.

Die Aufmerksamkeit der Schüler wurde mit einem begleitenden Quiz geför-

dert, dessen Gestaltung die BEG übernommen hatte. Natürlich gab es dann auch attraktive Preise für die richtigen Antworten zu gewinnen.

Mit den sechs am Erlebnistag Bahnhof teilnehmenden Schulklassen ist trotz des strammen Zeitplans das Maximum erreicht, was in einem Schulvormittag zu bewältigen ist. Lehrer wie Kinder waren begeistert, was sicher dem engagierten Auftreten aller Projektbeteiligten zu verdanken ist.

Für die beteiligten PRO BAHNER war der erste Einstieg in das Thema Jugendarbeit ein ausgesprochen befriedigendes Erlebnis und gerade auch die Zusammenarbeit mit den Projektpartnern mal abseits von konflikträchtigen Themen hat auch wirklich Spaß gemacht. Wie und in welchem Umfang wir das Projekt weiterführen können, wird sich zeigen, der erste „Erlebnistag Bahnhof“ war auf alle Fälle ein Erfolg.

Norbert Moy

Wasserburg: Es wird ernst!

Das Ringen um die 4,4 km lange Wasserburger Stadtbahn geht nun in eine entscheidende Runde: Die Stadt Wasserburg hat in ihrer Funktion als Infrastrukturbetreiber ein Verfahren nach §11 AEG eingeleitet und die Strecke zur Übernahme ausgeschrieben, um sich dauerhaft der Betriebspflicht zu entziehen. Innerhalb von 3 Monaten müssen hier also Verhandlungen geführt und ein tragfähiges Angebot erstellt werden. Die BayernBahn GmbH, die Rhein-Sieg-Eisenbahn und die Innrail GmbH wollen sich gemeinsam mit Unterstützung durch PRO BAHN um die Strecke bewerben. Ein entsprechendes Angebot wurde der Stadt bereits zuvor von den genannten Firmen vorgelegt. Die Stadt Wasserburg ging bislang jedoch nicht darauf ein, obwohl die Instandsetzungskosten nur einen Bruchteil der im Gutachten genannten Kosten betragen würde.

PRO BAHN Wasserburg hat in den vergangenen Monaten zwei ausgesprochen gut gelungene Informationsveranstaltungen in Wasserburg organisiert. Bei der Podiumsdiskussion im Februar mit den lokalen Verantwortlichen des Nahverkehrs wurden Lösungsansätze für die Probleme des öffentlichen Verkehrs im Wasserburger Land aufgezeigt. In einem weiteren Vortrag von Prof. Dr. Schempff konnte am Beispiel der reaktivierten Ilztalbahn demonstriert werden, wie man die Eisenbahn wieder zurück zu den Menschen und in die Region bringt. Beides Mal war der Saal bis auf den letzten Platz besetzt. Eine Veranstaltung zum Thema Altstadtbahn ist für den Herbst geplant.

Norbert Moy

Tiefunnel: Verschleppen ohne Ende

Seit über 10 Jahren wird bereits für den Bau des S-Bahn-Tiefunnels geworben. Fortlaufend werden dabei schlechte Nachrichten positiv verpackt.

So wurde beispielsweise in 2006 der Baubeginn in 2007 noch vollmundig verkündet. Ähnliches gilt für die Finanzierung, die eigentlich seit Projektbeginn immer beinahe gesichert war. Beides rückt in immer weitere Ferne.

Im Dezember 2010 wurde erst verkündet, die Finanzierung sei nun wirklich gesichert. Im April 2011 wurde dann mit der Unterzeichnung des Bau- und Finanzierungsvertrags der Durchbruch gefeiert. Doch beim Lesen des Kleingedruckten fällt auf, dass der vorgesehene Hauptzahler, der Bund, gar kein Vertragspartner ist – ein klassischer Vertrag zu Lasten Dritter. Damit er nicht der Nichtigkeit anheimfällt, wurde vereinbart, dass bis Ende des Jahres 2011 dies mit dem Bund geklärt werden.

Politisch wurde parallel verkündet, dass bis Ende 2011 alles klar sein müsse, sonst wäre der Tunnel gescheitert. Bereits im Herbst wurde dann die Frist auf „Winterende“ vertagt.

Nur: Auch 2012 ging das Verzögern weiter – die Frist dafür, dass der Bund sich bereiterklärt, den Löwenanteil zu zahlen, wurde schnell bis Mitte des Jahres 2012 verlängert. Und konsequenterweise wurde kurz vor Ablauf dieser Frist im Juni schon wieder eine Verlängerung positiv verpackt verkündet.

Diese kafkaeske Situation gäbe Anlaß zum Schmunzeln, würde nicht parallel erheblicher Schaden angerichtet: Nicht nur bei der Stabilisierung und dem Ausbau des S-Bahn-Systems herrscht Stillstand, die wenigen vorhandenen Projekte werden Stück für Stück gefährdet.

Zuerst wurde der Bau eigener S-Bahn-Gleise bis Markt Schwaben aufgegeben, da das Geld für den Tunnel benötigt wird. Jetzt wurde bekannt, dass die Genehmigungsverfahren für den Umbau der Linie A zur S-Bahn sich aufgrund der Arbeitslast des Eisenbahnbundesamts hinzieht. Gleichzeitig ist beim Tiefunnel bei den Plänen für den westlichen Bereich bereits die dritte Variante zur Genehmigung ausgelegt worden.

Da auch die Busförderung über das GFVG „zurückgefahren“ (sprich: stark gekürzt) wurde, steigen die Fahrpreise deutlich stärker als die Inflationsrate.

Leider läßt sich derzeit nur wenig Hoffnung schöpfen: Nachdem auch der Versuch des Ministerpräsidenten scheiterte, scheint die Zeit bis zur Landtagswahl mit dem weiterzugehen, was die Fahrgäste schon seit langem tun: Warten.

Andi Barth

Bahntarife in Bayern: Konflikt zwischen Fahrgast- und Unternehmensinteressen

Bahntarife sind kein Thema, mit dem ein Blumentopf zu gewinnen ist, im Gegenteil: Als sich zu Beginn des Jahres abzeichnete, dass Veolia im „E-Netz Rosenheim“ einen eigenständigen Fahrkartentarif anbieten wird, geriet die kritische Stellungnahme von PRO BAHN zum Stich ins Wespennest. Schon bei den jüngsten Änderungen im MVV-Tarif hatte sich gezeigt, dass bei der Fahrpreisgestaltung die Unternehmen vor allem ihre eigenen Interessen durchsetzen und sich dabei jede Beteiligung – selbst von den direkt Betroffenen – verbitten.

Im Zuge der Bahnreform hat der Gesetzgeber – anders als bei der Schieneninfrastruktur – keine Vorgaben dazu gemacht, wie Verkehrsunternehmen und Aufgabenträger die Zusammenarbeit in Tarif- und Vertriebsfragen regeln. Man mag darin eine Chance für den Wettbewerb sehen, Fakt ist aber, dass die Bahnkunden schon heute nur mit Mühe das Dickicht an Tarifen und Regeln durchblicken. Zwar konnten sich bei fast allen bisherigen Ausschreibungsprojekten die Verkehrsunternehmen auf eine Tarif- und Vertriebskooperation mit Deutschlands größtem Bahnunternehmen einigen, so scheint sich jetzt zunehmend ein Konflikt in den Fragen der Vertriebskosten und der Einnahmeaufteilung zwischen den Verkehrsunternehmen zu entwickeln, der letztlich zu Lasten der Fahrgäste geht. „Meridian“ könnte hier mit einem eigenen Tarif den Vorreiter spielen.

Da die BEG nach eigenen Angaben aus wettbewerbsrechtlichen Gründen in den Ausschreibungen keine Vorschreibungen zur Tarifkooperation machen kann, hatte sich PRO BAHN im April an die Politik in Gestalt von Bayerns Ministerpräsident Seehofer und Staatsminister Zeil gewandt, mit der Bitte, sich der Problematik anzunehmen.

Dass Veolia von diesem Vorstoß nur mäßig begeistert ist, liegt auf der Hand. Die größte Aufregung löste das Schreiben erstaunlicherweise aber bei der BEG aus, die bisher ihre Nicht-Zuständigkeit betont hatte. Die „Bahnland-Bayern-News“ 2/2012 bezogen auf 6 Seiten ausführlich und korrekt Stellung zum Thema Tarife. Obwohl auch hier ein einheitlicher Tarif als wünschenswert dargestellt wurde, fühlte sich BEG-Geschäftsführer Czeschka dennoch bemüßigt, die PRO BAHN-Kritik als unzutreffend und „emotional geführte Diskussion“ abzutun. Eine Lösung ist aber auch nicht in Sicht: Eine Regulierung durch eine öffentliche oder staatliche Stelle wird von allen Akteuren offenbar abgelehnt, man setzt vielmehr auf einen freiwilligen Verbund der Eisenbahnunternehmen unter dem Dach des Tarif-Verbands TBNE. Doch dessen Bemühungen werden nach den bisherigen Erfahrungen keine reali-

stischen Chancen zugetraut. Dass die Verpflichtung auf den Tarif eines der Marktteilnehmers wettbewerbsrechtlich problematisch ist, heißt nicht, dass eine Verpflichtung auf einen einheitlichen Tarif nicht ginge – die Verpflichtung der Buslinien im MVV auf den MVV-Tarif kann hier als Beispiel dienen.

Nach uns vorliegenden Informationen wird „Meridian“ voraussichtlich keinen sog. Anstoßtarif einführen, sondern einen Binnentarif. Damit bleibt im ein- und ausbrechenden Verkehr sowie für durchgehende Fahrscheine das bisherige Tarifsystem bestehen und einige der von uns befürchteten Kritikpunkte werden so vermieden. Wie die Probleme aber im S-Bahn-Bereich gelöst werden, und ob es eine Kooperation mit dem DB-Fernverkehr geben wird, ist noch offen.

Bleibt zu hoffen, das bei den Entscheidern der Ärger über die „unbotmäßige“ PRO BAHN-Kritik bald der Erkenntnis weicht, dass die Tarifgestaltung nicht nur mit Unternehmenszahlen zu tun hat, sondern auch für die Fahrgäste eine äußerst relevantes und sensibles Thema sind.

Norbert Moy

Plan A: Fortschritt für den Bahnknoten München und die S-Bahn!

Seit über 10 Jahren gibt es schon Stillstand am Bahnknoten München: Alle Planungen werden auf einen zweiten Tieftunnel durch die Münchner Innenstadt ausgerichtet. Da die Finanzierung dafür aber seit vielen Jahren „innerhalb des nächsten halben Jahres“ fertig sein sollte, sind (fast) alle anderen Projekt faktisch erstmal gestoppt und werden so begutachtet, dass angeblich ein neuer Tieftunnel zwingende Voraussetzung sei.

Um eine Chance für zeitnahe Verbesserung zu eröffnen, haben wir gemeinsam mit weiteren Verbänden, Organisationen und Einzelpersonen ein Konzept entworfen, das realistische Optionen des Ausbaus des Bahnknotens München und der S-Bahn bietet. Ausgehend von klar benannten Zielen (u.a. zu erwartendes Verkehrswachstum mit dem Umweltverbund abdecken, Verkürzung der Reisezeiten, Takt10, modularer Aufbau, Mischung kleiner und großer Projekte) werden Sofortmaßnahmen, vorrangige und weitere Maßnahmen abgeleitet.

Die Sofortmaßnahmen setzen auf viele kleinere Verbesserungen (z.B. mehr Langzüge, Optimierung der Türsteuerung, bessere Abfertigung auf der Stammstrecke), dem Bau der Umweltverbundröhre in Laim sowie der modifizierten Sendlinger Spange. Bereits damit ist Takt10 auf weiteren Strecken möglich.

Ergänzt wird dies in der nächsten Stufe durch den Bau des Südrings sowie den schrittweisen Bau eigener S-Bahn-Gleise auf den Mischverkehrsstrecken (die teilweise seit den 1980er Jahren offiziell geplant werden, aber nicht weiterverfolgt werden).

Die detaillierten Vorschläge mit weiteren Begründungen sind im Internet unter <http://www.pro-bahn.de/oberbayern/s-bahn/> sowie unter <http://www.plan-a-muenchen.de/> veröffentlicht.

Andi Barth

Bitte unterstützen Sie PRO BAHN!

Nachdem die Stadt Wasserburg im Bundesanzeiger die Ausschreibung zur Stilllegung der Bahnstrecke von Wasserburg Bahnhof nach Wasserburg Stadt nach §11 AEG bekanntgegeben hat, geht der Kampf von PRO BAHN um die Rettung der Wasserburger Stadtstrecke in eine entscheidende Runde. Gemeinsam mit den potenziellen Betreibern BayernBahn GmbH, Rhein-Sieg-Eisenbahn und Inrail GmbH will PRO BAHN die Wiederinbetriebnahme der Strecke erreichen. Für die hierfür erforderliche umfangreiche Öffentlichkeitsarbeit und für die im Extremfall anstehende gerichtlichen Auseinandersetzung bitten wir Sie um Ihre Unterstützung.

Und natürlich dürfen darüber auch die anderen Arbeiten nicht vernachlässigt werden: Die Bearbeitung von Fahrgastanfragen und die politische Arbeit sind nur mit den entsprechenden Mitteln durchführbar. Zudem ist PRO BAHN Oberbayern in die Liste qualifizierter Einrichtungen nach §4 Unterlassungsklagengesetz eingetragen. Hierfür wird vom Bundesamt für Justiz eine angemessene finanzielle Leistungsfähigkeit gefordert.

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 weitere Informationen über <http://www.pro-bahn.de/beitritt> im Internet anfordern oder dort auch gleich beitreten.