

PRO BAHN *Post*

Rundbrief von PRO BAHN Oberbayern

März 2014



Meridian-FLIRT vor der Hackerbrücke. Nach den gravierenden Anlaufproblemen wegen der verspäteten Anlieferung der Fahrzeuge konnte Anfang Februar der seit Dezember gültige eingeschränkte Ersatzfahrplan um weitere Zugleistungen erweitert werden. (Bild: E. Lauterbach)

- Kurznachrichten – Seite 2
- Engleiste Informations- und Vertriebsstrukturen – Seite 4
- PRO BAHN bei neuem BEG-Chef – Seite 6
- Situation beim Meridian entspannt sich – Seite 8
- Oberbürgermeisterwahl in München – Seite 9

Kurznachrichten

Machbarkeitsstudie für neue U-Bahn-Strecke

Die Münchner Verkehrsgesellschaft (MVG) hat am 11. Februar in einer Pressemitteilung (http://www.mvg-mobil.de/presse/2014-02-11_mvg-pressemeldung.pdf) die Ergebnisse einer Machbarkeitsstudie für eine als U9 bezeichnete neue U-Bahn-Strecke vorgestellt. Die Pressemitteilung enthält auch Beispiele dafür, wie künftige Linien die neue Strecke von der Münchner Freiheit über den Hauptbahnhof zur Implerstraße nutzen könnten.

Bilanz nach fünf Jahren Fuggerexpress

Bei PRO BAHN Schwaben ist der Fugger-Express ein Dauerthema. Anfang Februar hat auch DB Regio Allgäu-Schwaben in einer Pressemitteilung (http://www.deutschebahn.com/de/presse/pi_regional/6024092/by20140203a.html) eine eher durchwachsene Bilanz zum Fugger-Express gezogen. Insbesondere werden für 2013 viele Schadfahrzeuge und die mangelnde Pünktlichkeit beklagt. Positiv betont werden die wachsenden Fahrgastzahlen und das „erneut verbesserte Sitzplatzangebot“. Der erwähnte Umbau der Sitzplatzabstände und Gepäckablage geht auf eine Initiative von PRO BAHN zurück.

München: Regionalzughalt Poccistraße

Bereits aus dem letzten Jahr stammt eine Studie über einen Regionalzughalt an der Münchner U-Bahn-Station Poccistraße (http://www.stmi.bayern.de/assets/stmi/vum/schiene/regionalzughalt_poccistrasse.pdf). Die Staatsregierung hat dies als ergänzende Maßnahme in ihr Konzept für den Bahnknoten München aufgenommen. PRO BAHN hatte den Halt immer wieder gefordert (<http://www.pro-bahn.de/oberbayern/s-bahn/>, Texte von 2002 und 2012), auch um bei einer Störung im S-Bahn-Tunnel dort S-Bahnen halten zu lassen.

Zukunft der SOB

„SOB droht Streckenverlust an Billigkonkurrenz“ – so oder ähnlich hieß es Mitte Februar (<http://www.chiemgau24.de/news/bayern/>, nach „Streckenverlust“ suchen) in Pressemeldungen. Wie realistisch solche Szenarien sind, ist unklar: an der Ausschreibung vom Herbst 2013 (<http://ted.europa.eu/udl?uri=TED:NOTICE:342218-2013:TEXT:DE:HTML&src=0>) hat sich jedenfalls nichts geändert und dort ist von einer angestrebten freihändigen Vergabe an die DB die Rede. Die Entscheidung fällt im Herbst.

Fahrplanänderungen im Werdenfelstakt und bei der BRB

Um die Fahrplanstabilität zu verbessern fahren seit dem 10. Februar die ersten Züge ab Mittenwald, Garmisch, Murnau und München sowie auf der Kochelseebahn einige Minuten früher als im ursprünglichen Fahrplan veröffentlicht. Ent-

sprechend verkehren die ersten Züge von Schongau Richtung Weilheim ebenfalls einige Minuten früher (<http://www.bayerischeregiobahn.de/uploads/brb/schedule/22/fahrplananderung-weilheim-schongau-ab-17-februar.pdf>) um den Anschluss Richtung München zu sichern. Diese Anpassung erfolgte jedoch erst am 17. Februar.

Neue U-Bahn-Züge für München

Am 21. Februar wurde der erste von 21 neuen U-Bahn-Zügen der Öffentlichkeit vorgestellt (http://www.mvg-mobil.de/presse/2014-02-21_mvg-pressemeldung.pdf), die restlichen Züge sollen bis 2015 ausgeliefert werden. Vierzehn der Züge sollen ältere Fahrzeuge ersetzen, sieben werden für Taktverdichtungen benötigt.

Beteiligung der Fahrgäste bei Fahrplanentwürfen

Die Nahverkehrsservice Sachsen-Anhalt GmbH (NASA) hat Fahrplanentwürfe für das Fahrplanjahr ab Dezember 2014 ins Netz gestellt und bittet bis zum 7.3.2014 um die Zusendung von Anregungen, Hinweisen und Kritik. Bis zum 28.3.2014 kann man sich in Baden-Württemberg an der Gestaltung der Fahrpläne beteiligen (<http://www.3-loewen-takt.de/index.php?id=1610>). Die Nahverkehrsgesellschaft Baden-Württemberg mbH veranstaltet zudem regionale Fahrplan-konferenzen. Auch für Schleswig-Holstein und Thüringen sind hoffentlich noch Fahrplanentwürfe zu erwarten. PRO BAHN fordert dies seit langem von allen Aufgabenträgern, was jedoch nicht immer auf Zustimmung stößt (http://www.pro-bahn.de/bayern/pdf/beg_070614.pdf). Vorbild für die Fahrgastbeteiligung ist die Schweiz.

IHK fordert größeren Verkehrsverbund für den Raum München

In einer Studie zum Wachstumsdruck im Raum München fordert die IHK München und Oberbayern unter anderem einen größeren Verkehrsverbund mit einem vereinfachten Tarifsystem (<http://www.muenchen.ihk.de/de/presse>, Meldungen vom 14.2.2014). Die Handlungsempfehlungen enthalten als ersten Punkt, dass die Verkehrsinfrastruktur in der gesamten Region verbessert werden muss.

Fahrgäste schieben Meridian

Am 17. Februar gab es bei Kufstein einen unglaublichen Vorfall beim Meridian, als der Triebwagen an einem Stromtrenner liegenblieb: Anstatt auf eine Lok als Anschubhilfe zu warten, hätten Fahrgäste den Zug aus dem stromlosen Streckenabschnitt geschoben (<http://www.merkur-online.de>, nach „Meridian schieben“ suchen). Auch wenn es irgendwie lustig klingt, ist dieses Vorgehen aus Sicherheitsgründen absolut unakzeptabel.

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

Die Politik hat die Weichen falsch gestellt

Engleiste Informations- und Vertriebsstrukturen

Ende Januar ging durch die Medien, dass das Bundeskartellamt ein Verfahren gegen die Deutsche Bahn AG eingeleitet hat. Es geht um den Verdacht auf Wettbewerbsbehinderung beim Vertrieb von Fahrkarten.

PRO BAHN fordert seit langem, dass bestimmte Dienstleistungen im Öffentlichen Verkehr unternehmensübergreifend erfolgen sollen. Dazu gehört neben der Fahrgastinformation und der Tarifgestaltung auch der Fahrkartenvertrieb. Im Grunde wäre nichts dagegen einzuwenden, wenn diese Dienstleistungen zusammen mit dem Betrieb der Infrastruktur (Schienennetz, Bahnhöfe) in einem oder mehreren staatlich regulierten Bereichen gebündelt würden. Das hätte den Vorteil, dass die entstehenden Kosten gegenüber den Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU) in entsprechend gestaltete Trassen- und Stationsgebühren eingerechnet werden könnten.



Automatenauswahl im Münchner Hauptbahnhof. Die vom rechts stehenden Meridian-Automaten angebotenen „Fahrkarten nach ganz Deutschland“ gibt es allerdings nur für den Nahverkehr. (Bild: E. Lauterbach)

Die eigentliche Durchführung der Dienstleistungen kann per Ausschreibung an private Firmen oder andere Organisationen vergeben werden. Dafür gibt es

durchaus schon Beispiele. So haben die Aufgabenträger Nahverkehr Rheinland und SPNV Rheinland-Pfalz Nord gemeinsam den Fahrkartenvertrieb entlang mehrerer Bahnstrecken ausgeschrieben. Gewonnen hat die Ausschreibung die DB Vertrieb GmbH. Durch die Auftragsvergabe bestimmen allerdings die Aufgabenträger und nicht die DB, welche Fahrkarten wo verkauft werden. Das ist ein wesentlicher Unterschied zur Situation, wie sie beispielsweise in Bayern vorliegt.

Wie ist es dazu gekommen, dass die DB in einer Weise den Fahrkartenvertrieb beherrscht, die Aufgabenträger und andere Bahnunternehmen ärgert und das Kartellamt auf den Plan ruft? Warum fordert PRO BAHN andere Strukturen für Tarif, Information und Vertrieb?

Die Schuld muss man im politischen Bereich suchen. Bei der Bahnreform wurde zwar vieles geregelt, es blieben aber auch Regelungslücken. Als man die DB AG neu gliederte und 2009 die Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung (LuFV) abschloss, wurde manches nachgebessert, an einige grundlegende Probleme traute man sich aber nicht heran. Das Nichtherantrauen besteht bis heute. Um eine Schwächung ihrer Machtposition zu verhindern, unterstützt die DB durch sehr aktive Lobbyarbeit den Status Quo. Derartig ideologisch bestärkt wählen viele Politiker den einfachen Weg, plappern Vorgaben des DB-Vorstands nach und übersehen, dass die Probleme durch das von der Politik geschaffene „System DB“ verursacht werden.

So entstand durch politisches Versagen eine Situation, in der der DB-Konzern frei entscheiden kann, wo er Aufgaben wie Vertrieb und Information ansiedelt. Siedelt er sie im Monopolbereich DB Netz oder Station&Service an, muss er diskriminierungsfrei alle EVU gleich behandeln. Dabei kann zwar auch einmal etwas strittig sein, auf die Gleichbehandlung besteht aber ein einklagbarer Anspruch.

Stattdessen hat die DB Vertrieb und Information dem im Wettbewerb mit anderen Bahnfirmen stehenden Konzernteil DB Mobility Logistics AG (DB ML) zugeordnet. Dadurch ergibt sich eine weitaus angenehmere Situation - allerdings nur für die DB und nicht für Fahrgäste oder die Eisenbahn insgesamt. Die DB ML bietet anderen EVU durchaus auch Leistungen an (z.B. Fahrscheinvertrieb, Echtzeitdaten im Auskunftssystem). Diese Leistungen müssen aber bezahlt werden. Das versetzt die Wettbewerber der DB in die unangenehme Lage, nicht nur an die DB-Monopolbereiche Trassen- und Stationsgebühren zahlen zu müssen, sondern zusätzlich auch direkt zur Finanzierung des Konkurrenten DB ML und seiner EVU beizutragen.

Häufig wird auch die intransparente Preisbildung beklagt. Wie die Kosten intern bei der DB verrechnet werden, bleibt unklar. So entsteht bei den anderen Bahnunternehmen schnell der Eindruck, durch das Bezahlen für Vertriebsleistungen einen Konkurrenten über Gebühr zu füttern. Also stellt man wie Meridian eigene Automaten auf, und beschwert sich darüber, an diesen

keine Fernverkehrsfahrscheine verkaufen zu dürfen. Auch die gerade in Bayern immer wieder aufkommende Diskussion, ob ein neuer Betreiber den DB-Tarif anwendet, oder den für Fahrgäste problematischen Tarif für Anstoßverkehr, hängt eng mit den Kosten des Fahrkartenvertriebs zusammen (siehe <http://www.myway.de/e.lauterbach/meridian.html>).

Bei der Fahrgastinformation ist es ähnlich. Verspätungen meldet die DB nur für andere Bahnen, wenn diese dafür zahlen. Auf <http://bauarbeiten.bahn.de> sind irgendwann die Baustellen im DB-Netz verschwunden, von denen nur nicht-DB-Bahnen betroffen sind. Und im neuesten Informationsprodukt der DB, dem Zugradar (<http://bahn.de/zugradar>), findet man zurzeit nur DB-Züge.

Daher gehen auch beim Thema Information die Aufgabenträger eigene Wege. So hat der Verkehrsverbund Berlin-Brandenburg (VBB) kürzlich ein dem Zugradar vergleichbares Angebot vorgestellt. Auf der VBB-Livekarte (<http://www.vbb.de/livekarte>) sind alle Verkehrsmittel unabhängig vom Betreiber zu sehen. Die Initiativen der Aufgabenträger sind zu begrüßen. Fragwürdig ist allerdings, dass Arbeit doppelt gemacht und mehrfach Geld an die Herstellerfirma Hacon überwiesen wird. Letztlich werden die entstehenden Kosten auf die Fahrscheine umgelegt. Ähnlich ist die Problematik bei dem von der Bayerischen Eisenbahngesellschaft (BEG) angebotenen Bayern-Fahrplan, auch wenn in diesem Fall eine andere Herstellerfirma tätig ist. Dass der Bayern-Fahrplan in vielen Punkten weniger elegant als das Auskunftssystem der DB wirkt, macht die Sache nicht besser.

Solange Fahrplandaten als Eigentum – der DB oder anderer Firmen – betrachtet werden, wird die Situation nicht besser. Es ist in einem Bereich wie dem Öffentlichen Verkehr unsinnig, Wettbewerb mittels solcher Daten zu machen. Viel sinnvoller wäre es, sie im Sinne von Open Data allgemein zur Verfügung zu stellen. Dann kann es immer noch einen Wettbewerb um die Darstellung der Information geben. Ein solcher Wettbewerb wäre zum Vorteil für die Kunden, weil er die Kosten senken und die Qualität verbessern kann. Es gäbe keine Nachteile, da überall dieselben Daten vorhanden wären, und der Fahrgast sich nicht mühsam Fahrpläne oder Tarif- und Baustelleninformationen bei verschiedenen Unternehmen oder Aufgabenträgern besorgen müsste.

Edmund Lauterbach

PRO BAHN bei neuem BEG-Chef

Seit November 2013 hat die Bayerische Eisenbahngesellschaft (BEG) einen neuen Geschäftsführer. Die Nachfolge von Fritz Czeschka, der in den Ruhestand ging, trat Dr. Johann Niggel an. Niggel hat bereits „Eisenbahnerfahrung“, war er doch mehrere Jahre bei der Regentalbahn in verantwortlicher Position tätig.

Damals wurde zusammen mit der EuroTurbo GmbH das ALEX I-Konzept entwickelt, das insbesondere durch seine starke Kundenorientierung im Gedächtnis der Fahrgäste verankert geblieben ist. Letzte Woche trafen sich eine Delegation des PRO BAHN-Landesvorstands mit Matthias Wiegner, Winfried Karg und Lukas Iffländer sowie Norbert Moy als Vorsitzendem des grössten Regionalverbands mit dem neuen BEG-Chef zu einem ersten offiziellen Besuch.

Eines der Hauptthemen waren natürlich die misslungenen Betriebsaufnahmen im Werdenfels und E-Netz Rosenheim. Während der Start des Meridians noch einigermaßen glimpflich ablief – vor allem, weil die Erwartungen im Vorfeld schon sehr stark heruntergeschraubt worden waren – waren die Probleme zwischen München und Mittenwald massiv. Hauptursache waren die technischen Probleme mit den ET442-Triebwagen. Auch wenn die Situation sich allmählich zu bessern scheint, so wird als Konsequenz über eine längere Zeitspanne zwischen Ausschreibung und Betriebsaufnahme nachgedacht.

Es war Konsens, dass auch Komfortthemen für den Erfolg eines neuen Angebots eine wesentliche Rolle spielen. Komfort umfasst neben objektiven Kriterien wie Sitzabstand und Verfügbarkeit von Gepäckablagen auch subjektive Merkmale wie Raumaufteilung und Farbgebung. Hier sieht sich die BEG in der Zwickmühle zwischen einem „Laissez-Faire“ und einer zu starken Reglementierung von Details. Grundsätzlich kann man erwarten, dass bei Nettoverträgen die Verkehrsunternehmen ein starkes Interesse daran haben, dem Fahrgast ein angenehmes Reisen zu ermöglichen. Um die Meinung von Fahrgästen besser berücksichtigen zu können, sind weitere Gespräche zwischen BEG und PRO BAHN denkbar.

Niggel wies darauf hin, dass man in Bayern bei der Regionalisierung nicht den Weg eines Fahrzeugpools gegangen sei, dafür aber Kapitaldienst- und Wiedereinsatzgarantien anbiete, um den Wettbewerb fairer zu gestalten.

Man war sich einig, dass ein Ausbau der Infrastruktur das Fahrplankonzept für das Werdenfels deutlich stabilisieren könne. Niggel wies jedoch auf erhebliche Konkurrenz um staatliche Finanztöpfe für Infrastrukturen hin. In Anbetracht des fehlenden Anschlusses weiter Teile des Landes an ein schnelles Datenübertragungsnetz, wegen des gewünschten Ausbaus der Stromtrassen im Rahmen der Umsetzung der Energiewende und wegen der von vielen Politikern und breiten Bevölkerungsschichten geforderten Modernisierung der Straßen sei es extrem schwierig, zusätzliche Gelder für den Ausbau der Schieneninfrastruktur locker zu machen. PRO BAHN könne sich im politischen Raum sicher besser positionieren als die BEG.

Breiten Raum in der Diskussion nahmen auch die Tarifgestaltung und der Vertrieb von Fahrkarten ein. PRO BAHN betonte die Forderung nach einem durchgehenden und einfach nachvollziehbaren Tarif sowie nach einem Management der Einnahmeaufteilung, das nicht zu Lasten der Fahrgäste gehe. Man könne sich

vorstellen, dass die Schaffung einer von Verkehrsunternehmen unabhängigen Instanz hilfreich sei. Niggel erläuterte verschiedene Randbedingungen, die bei der eventuellen Einführung neuer Ansätze beachtet werden müssten. Innerhalb der BAG-SPNV sei das Thema ebenfalls in der Diskussion.

Das zweistündige Gespräch fand in einer sehr konstruktiven Atmosphäre statt. Es wurde vereinbart, dass es nicht das letzte Treffen gewesen sein soll.

Matthias Wiegner

Bericht über das Pressefrühstück bei Meridian am 24.01.2014

Situation beim Meridian entspannt sich

Nach gravierenden Anlaufproblemen und wegen des negativen Medienechos hat Meridian bei einem Pressefrühstück die Ursachen erläutert und die inzwischen erreichten Fortschritte dargestellt.

Drei Probleme wurden angesprochen: Erstens die Zugausfälle und Verspätungen, vor allem im Dezember. Zum Start standen nur acht 6-teilige FLIRTs zur Verfügung, die einige Probleme bereiteten. Die Ausfälle waren aber meist auf technische Probleme bei den Leihfahrzeugen, vor allem bei den OLA-Talents und den ÖBB-Regionalzügen, zurückzuführen. Diese wurden nach dem Zulauf weiterer FLIRTs außer Dienst gestellt. Insgesamt wurde die Werkstattkapazität erhöht und für die FLIRTs zusätzliches Personal von der Firma Stadler beigelegt.

Verspätungen waren zum Teil auf wenig geübtes Personal sowie auf Kommunikationsprobleme mit der für die Durchsagen und Anzeigen auf den Stationen verantwortlichen DB-3S-Zentrale zurückzuführen. Die Pünktlichkeit war von 55% in der ersten Woche bis zum 27. Dezember auf durchschnittlich 95% (ohne äußere Einflüsse 98%) gestiegen. Ungeübtes Personal wurde wegen der enormen Belastung teilweise durch Mentoren unterstützt. Die Zuverlässigkeit der FLIRTs ist offenbar recht zufriedenstellend.

Kritisiert wurde auch das Platzangebot, das zu Anfang während der morgendlichen Stoßzeit am Anfang etwa 20% unter dem DB-Niveau lag. Am 13. Januar wurden aber zwischen Salzburg und München bereits 95% erreicht und im April sollen im gesamten Netz die versprochenen 125% angeboten werden.

Ein Kritikpunkt in der Presse, der auch am 30. Januar Thema im Verkehrsausschuss des Landtages war, war die Innenraumgestaltung: Bemängelt wurden zu geringe Sitzabstände, zu wenige Gepäckablagen und die Anordnung der Toiletten. Da diese Details von der BEG vorgegeben waren, musste diese sich im Ausschuss einige Kritik anhören. Dabei wurde u.a. ohne weitere Präzisierung mehr Qualität als Quantität gefordert. In der Öffentlichkeit werden diese Mängel in der Innenraumgestaltung natürlich der BOB angelastet. Inwieweit diese

Kritik bleibt, wenn das volle Platzangebot verfügbar ist, wird sich zeigen. In der 1. Klasse scheint es tatsächlich an Ablagemöglichkeiten für großes Gepäck zu fehlen.

In nachfolgenden Pressegesprächen hat Meridian neben dem Platzangebot (anfangs standen keine Fahrgastzahlen zur Verfügung) auch technische Probleme bei den im Mangfalltal eingesetzten Desiros der Vogtlandbahn eingeräumt, die jetzt laufend durch neu abgelieferte 6-teilige FLIRTs ersetzt werden. Die hier vorgesehenen 3-teiligen FLIRTs werden mit separater Zulassung als letzte abgeliefert. Wann der durchgehende Betrieb Rosenheim–Holzkirchen–München Hbf aufgenommen werden, hängt in erster Linie von der Herstellerfirma Stadler ab. Ab diesem Zeitpunkt wird auf dem gesamten Netz der endgültige Fahrplan in Kraft treten.

Die nach dem Pressefrühstück erschienen Pressemeldungen waren teils objektiv, teils polemisch. Am 28.01. fiel die Pünktlichkeit wegen einiger Zugausfälle und Verspätungen (vor allem auf der Mangfalltal-Bahn) auf 86% zurück. BOB und BEG warfen der DB laut einem Artikel im Oberbayerischen Volksblatt (OVV) vor, durch Weichenstörungen etc. für einen Teil der Verspätungen verantwortlich zu sein, was diese bestritt. Es gab in der Folge wiederholt Beschwerden von Fahrgästen und Politikern über die Zustände beim Meridian, die sich aber wohl auf die Situation vor dem Jahreswechsel bezogen und inzwischen weitgehend verstummt sind.

In Leserbriefen im OVB wurde teils heftige Kritik geübt, zum Teil aber auch Verständnis mit dem EVU geäußert, da es für die verspätete Anlieferung der Fahrzeuge nicht verantwortlich gemacht werden kann. Dabei wurde auch daraufhin gewiesen, dass Pünktlichkeit und Information bei DB in den letzten Jahren auch keineswegs zufriedenstellend gewesen wären.

W. Günther, G. Polz

Oberbürgermeisterwahl in München

Am 17. Februar 2014 fand eine Kandidatenrunde der vier Münchener Oberbürgermeisterkandidaten im Verkehrsmuseum zum Thema Verkehrspolitik in München statt.

Da der Veranstalter ein Automobilclub war, mussten die Kandidaten erst einmal Auskunft erteilen, welches Auto sie denn fahren. Während sowohl Herr Mattar von der FDP als auch Herr Schmid von der CSU gerne von ihren eigenen Autos erzählten, war es doch für das Publikum überraschend, dass sowohl Herr Reiter von der SPD wie auch Frau Nallinger von den Grünen gar kein eigenes Auto besitzen. Herr Reiter verzichtet aus Kostengründen auf ein eigenes Auto, weil er es zu wenig genutzt hat und vom Harras zum Rathaus den guten Münchener

Nahverkehr nutzen kann. Frau Nallinger verzichtet aus Überzeugung auf das Auto.

Zunächst warfen die Kandidaten der CSU und der FDP der Stadtregierung verkehrspolitischen Stillstand vor, es gebe keine grüne Welle, das Baustellenmanagement sei schlecht und der Auto- wie auch der öffentliche Nahverkehr müsse unterirdisch fließen. Kritisiert wurde vor allem, dass der U-Bahn-Bau und der Straßenbau nicht vorangetrieben wird. Die CSU formulierte hier „wir müssen neu denken“, die dargestellten Methoden erinnerten dann aber doch an Lösungen aus den 70-iger Jahren des letzten Jahrhunderts. Die Frage der Finanzierung haben die beiden Herren Schmid und Mattar vorsichtshalber nicht gestellt, und ob intelligentere Grünphasen nicht bedeuten, dass noch mehr Autoverkehr in die Stadt rollt, wurde von beiden Herren nicht angedacht. Neue Impulse in der Verkehrspolitik sind also von der FDP und CSU nicht zu erwarten, es ist zu befürchten, wenn die Koalition von CSU und FDP München regiert, dass zwar im Straßenbau der eine oder andere Abschnitt feierlich eröffnet werden kann, im Nahverkehr aber Stillstand herrscht, weil man die Westtangente als Tramlösung nicht will und neue U-Bahntunnels einfach nicht finanziert werden können.

Den Kandidaten von SPD und Grünen merkte man doch die praktischen Erfahrungen mit den Vorgängen in München an. Herr Reiter sprach davon, dass eine intelligente Grünphase gar nicht so einfach zu realisieren sei und bei den Tunnelösungen auch über die Finanzierung nachgedacht werden müsse. Die grüne Kandidatin rechnete sogar vor, dass jede Tunneldurchfahrt im Richard-Strauss-Tunnel vom Steuerzahler mit 0,50 Euro subventioniert würde. Durch den Ausbau des Richard-Strauss-Tunnels würde ihrer Meinung nach Mehrverkehr mit dem Auto angezogen und noch weitere Bewohner unter dem zunehmenden Autoverkehr leiden. Sie plädierte für eine sanfte Umerziehung der Autofahrer, so dass die Unentschlossenen, die sich vorstellen können, sowohl mit dem Auto als auch mit öffentlichen Verkehrsmitteln durch die Stadt zu fahren, mehrheitlich auf den ÖPNV umsteigen. Die Vertreter der CSU und FDP erweckten dagegen den Eindruck, diese Unentschlossenen mehrheitlich auf das Auto lenken zu wollen, was natürlich auch bei der besten grünen Welle die Staugefahr vergrößert. Frau Nallinger sagte dann auch provokant: Wenn nur noch 50% des jetzigen Autoverkehrs durch München rollt, kommen alle Autos schneller ans Ziel.

Fazit: Auch die heutige Münchner Stadtregierung war beim Ausbau des ÖPNV schon zaghaft genug und hat sich gerade bei der Frage der S-Bahn auf die Unterstützung des nicht finanzierbaren Tieftunnels festgelaufen. Dennoch wurden in den letzten Jahren das Tramnetz (St. Emmeram, Pasing, Schwabing Nord) ausgebaut, Takte verdichtet und neue Buslinien eingerichtet. Außerdem ist die Tram-Westtangente in Vorbereitung. Die heutigen Oppositionsparteien lassen aber keine Vorwärtsstrategie in Sachen ÖPNV erkennen, vielmehr legen es diese Parteien darauf an, bereits beschlossene Pläne (Trambahn-Westtangente) zu be-

erdigen. Ihren U-Bahn-Plänen dürfte es daher ähnlich ergehen wie dem S-Bahn-Tiefunnel: Sie scheitern schlicht an den Kosten. Wie die Wahl auch ausgehen wird: der Einsatz von PRO BAHN für eine fahrgastorientierte Verkehrsplanung wird auch weiter nötig sein.

Frank Lipke

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

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

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

Jahresabonnement der gedruckten Version durch Überweisung von 12 Euro auf das Konto 37 20 730, Sparda Bank München, BLZ 700 905 00 (IBAN DE83 70090500 0003720730, BIC GENODEF1S04). Internetversion für Mitglieder 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

- Mo. 03.03. 18:30 Uhr; Bad Reichenhall, „Avalon-Hotel“ Bahnhofplatz 14; **Monatstreffen** Verkehrsforum Berchtesgadener Land (offenes Treffen für alle, die sich informieren oder Probleme und Erfahrungen einbringen wollen); Info: M. Behringer (08654/50804, info@verkehrsforum-bgl.de) und <http://www.verkehrsforum-bgl.de/aktuell.html>)
- Fr. 07.03. 17 Uhr; Salzburg, „Stieglbräu“, Hotel Imlauer, Rainerstraße 12-14; **Salzburger Verkehrsplattform**; Info: 00 43/664/411 8223, <http://www.salzburger-verkehrsplattform.org> unter „Treffen“
- Do. 13.03. 18:30 Uhr; München, Deutsches Museum, Verkehrszentrum, Theresienhöhe 15; **Vortrag** von Dr. A. Gottwaldt, Deutsches Technikmuseum Berlin „Räder müssen rollen für den Sieg – Die Rolle A. Ganzenmüllers in der NS-Zeit“; Veranstalter: Deutsches Museum, Verkehrszentrum; Info: <http://www.deutsches-museum.de/verkehrszentrum/information/vortraege>
- Do. 20.03. München, Deutsches Museum, Verkehrszentrum; „Bürgerticket, Sozialkarte, Nulltarif – Wege aus der Preisspirale?“ Soziale Gerechtigkeit und Bürgerbeteiligung im ÖPNV; Veranstalter: Green City e.V.; Info: siehe Termin am 13.03.
- Fr. 04.04. 17 Uhr; Salzburg, „Stieglbräu“, Hotel Imlauer, Rainerstraße 12-14; **Salzburger Verkehrsplattform**; Info: Siehe Termin am 07.03.
- Mo. 07.04. 18:30 Uhr; Bad Reichenhall, „Avalon-Hotel“ Bahnhofplatz 14; **Monatstreffen** des Verkehrsforums Berchtesgadener Land; Info: Siehe Termin am 03.03.

- **Das Treffen des Verkehrsforums Berchtesgadener Land im März findet trotz des Rosenmontags zum üblichen Termin statt.**
-

PRO BAHN-Termine

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

Allgemeine Treffen: Aktiventreffen am 1. und 3. Mittwoch im Monat ab 19.00 Uhr in der Geschäftsstelle, Stammtisch am letzten Mittwoch im Monat ab 19.30 Uhr im „Zwinger-eck“, Rumfordstr. 35, 80331 München (S-Bahn Isartor, Tram 16/18 Reichenbachplatz).

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

Sa. 01.03., 08.03., 15.03., 22.03. und 29.03., 12 Uhr; Wasserburg, „Schranne“, **Stammtisch** der PRO BAHN Ortsgruppe Wasserburg Info: Rainer Kurzmeier (rainer@blumen-kurzmeier.de), Bernd Meerstein (bernd@meerstein.de)

Mi. 05.03. 19 Uhr; Geschäftsstelle; **Aktiventreffen**

Do. 13.03. 19 Uhr; Rosenheim, „Mail-Keller“, Schmettererstr. 20; **Stammtisch der Stadt- und Kreisgruppe Rosenheim**; Info: Wolfgang Günther (080 62/4027), Günther Polz (080 63/7928)

Fr. 14.03. 19 Uhr (Achtung, Termin um eine Woche verschoben); Geschäftsstelle; **Stadt- und Kreisgruppe München**

Mi. 19.03. 19 Uhr; Geschäftsstelle; **Aktiventreffen**

Mi. 26.03. ab 19:30 Uhr; München; Gaststätte Zwinger-eck; **Stammtisch**

Do. 27.03. 19 Uhr; Weilheim, GH Holzwurm, Münchner Str. 36; **Stammtisch der Kreisgruppe Weilheim-Schongau**; Info: Norbert Moy (0881/638 131, n.moy@bayern.pro-bahn.de)

Mo. 31.03. 19:30 Uhr; Augsburg, Zeughaus, Zeugplatz 4; **PRO BAHN-Treff Schwaben**; T. Haberer, Bayerische Eisenbahngesellschaft, „DEFAS BAYERN – Fahrgastinformationen für alle öffentlichen Verkehrsmittel“; Info: joerg.lange@pro-bahn.de, 082 51/53 887 und http://www.pro-bahn.de/bayern/index_termin.htm

Mi. 02.04. 19 Uhr; Geschäftsstelle; **Aktiventreffen**

Fr. 04.04. 19 Uhr; Geschäftsstelle; **Stadt- und Kreisgruppe München**

- Das Treffen der Stadt- und Kreisgruppe München findet im März ausnahmsweise eine Woche später als üblich statt.

Termine anderer Veranstalter siehe vorherige Seite

Mitglied werden bei PRO BAHN

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