

PRO BAHN *Post*

Rundbrief von PRO BAHN Oberbayern

November 2015



Nach dreieinhalb Wochen SEV sollen im November auch wieder S-Bahnen nach Freising fahren. (Bild: E. Lauterbach)

- Terminhinweis: Regionalversammlung am 7.11.2015 – Seite 2
- Kurznachrichten – Seite 2
- S-Bahn München – die unendliche Geschichte – Seite 4
- Oberammergau: Bald nur noch Gelegenheitsverkehr? – Seite 6
- Bericht von der PRO BAHN-Landesversammlung – Seite 8
- Wasserburg: Münchner Tarifgeschichten – Seite 8

Vortrag und Regionalversammlung am 7.11.2015

Bitte nicht vergessen: Am Samstag, dem 7. November, findet im „Münchner Zimmer“ des Hofbräuhauses ab 11 Uhr in München die jährliche Mitgliederversammlung von PRO BAHN Oberbayern statt.

Den Gastvortrag hält dieses Jahr Hermann Seifert, der seit vielen Jahren die ÖPNV-Stelle im Landratsamt Fürstenfeldbruck leitet und zahlreiche erfolgreiche Projekte im ÖPNV umgesetzt hat. Unter dem Titel „Express-Busse, Tangentialverkehre und Ruf-Taxis – ÖPNV-Projekte als Ergebnis des Leitbildprozesses im Landkreis Fürstenfeldbruck“ berichtet er unter anderem über die beispielhaften MVV-Expressbus-Projekte im Landkreis Fürstenfeldbruck.

Nach dem Vortrag besteht die Möglichkeit zu einem gemeinsamen Mittagessen. Sowohl zum Vortrag als auch zur eigentlichen Mitgliederversammlung am Nachmittag sind Gäste willkommen. Der Vorstand von PRO BAHN Oberbayern würde sich freuen, Sie am 7. November begrüßen zu dürfen.

Kurznachrichten

Wasserburger Altstadtbahn

In einem Schreiben an das Bieterkonsortium aus Bayernbahn GmbH, Innrail GmbH, Rhein-Sieg-Eisenbahn und PRO BAHN hat die Stadt Wasserburg das Scheitern der Übernahmeverhandlungen nach §11 AEG erklärt und wird vermutlich nun die Stilllegung der 4 km langen Strecke beantragen. Sollte das Eisenbahn-Bundesamt dem Antrag stattgeben, kann das Konsortium den Beschluss beklagen.

Kochelseebahn: Immer mehr SEV

Die Hemmungen, Bahnstrecken vorübergehend durch Busse zu ersetzen, nehmen dramatisch ab. Auch normale Wartungsarbeiten führen zum Ausfall von Zügen: Wie die DB mitteilt, verkehren vom 31.10. bis zum 8.11. 2015 aufgrund von Softwarearbeiten an den Zügen und Vegetationsarbeiten im Gleisbereich zwischen Tutzing und Kochel Busse statt Züge. Penzberg–Kochel war schon von 7. bis 28. August gesperrt, am 14. und 15.11. verkehren außerdem zwischen Bichl und Kochel wegen Brückenarbeiten nur Busse.

Advents- und Nikolausfahrten

Auch heuer werden wieder verschiedene Advents- und Nikolausfahrten mit historischen Fahrzeugen angeboten. Am 29. November veranstaltet der Bayerische Localbahnverein eine Adventssonderfahrt mit 169 005 von München Ost nach Prien (Info und Anmeldung: <http://www.localbahnverein.de/> unter „Termin“)

ne“). An den anderen Adventssonntagen bietet der Localbahnverein Dampffugfahrten zwischen Holzkirchen und Tegernsee an. Auch beim LEO gibt es am 5. und 6. Dezember wieder die beliebten Nikolausfahrten zwischen Obing und Bad Endorf (Info und Anmeldung: <https://www.leo-online.org/>).

Zeitschriften „Stadtverkehr“ zu verschenken

PRO BAHN hat eine fast vollständige Sammlung der Zeitschrift „Stadtverkehr“ aus den Jahren 1983 bis 2013 abzugeben (es fehlen lediglich die Hefte 3,11 und 12 aus 2000 und 1,2 und 10 aus 2012). Gegebenenfalls können auch einzelne Jahrgänge ausgewählt werden. Bei Interesse bitte in der Geschäftsstelle melden (Tel. 089/530031, in der Regel Mo., Mi. und Fr. von 18 bis 20 Uhr besetzt), ein e-Mail an oberbayern@pro-bahn.de schreiben, auf der Mitgliederversammlung am 7. November nachfragen oder zum Aktiventreffen (z.B. Mi., 4. November 19–20:30 Uhr) in der Geschäftsstelle vorbeikommen. Die Zeitschriften können kostenlos abgeholt werden (über eine kleine Spende würden wir uns aber natürlich trotzdem freuen).

Preiserhöhung im DB-Nahverkehr

Die DB erhöht die Fahrpreise im Nahverkehr zum Dezember um durchschnittlich 0,9 Prozent. Hierbei werden Einzelfahrscheine im Schnitt um 2 Prozent teurer, während Zeitkarten sich nicht verteuern (<http://www.deutschebahn.com/de/presse/presseinformationen/p20151001.html>).

MVG: Positives von der Trambahn, MVG-Rad und neues Kundencenter

Nach langem Hickhack hat die Regierung von Oberbayern die Trambahnen vom Typ Avenio endgültig zugelassen und nach unerfreulichen Verzögerungen auch die Planfeststellung für die Neubaustrecke nach Steinhausen erlassen (<https://www.swm.de/privatkunden/presse/pressemittelungen.html>, Pressemitteilungen vom 30.9.). Am 9. Oktober startete die MVG ihr Mietradsystem MVG Rad, drei Tage später hatten sich bereits über 3500 Kunden für die Nutzung der Räder registriert (Pressemittelungen vom 9.10 und 13.10.). Am 26.10. wurde das modernisierte Zwischengeschoss am Marienplatz mit neu gestaltetem MVG Kundencenter mit einem Fest eröffnet (Pressemittelung vom 26.10.).

Endlich wieder Nahverkehr Salzburg–Freilassing

Seit dem 23. Oktober verkehren die Meridian-Züge (mit einer Ausnahme am späten Abend) endlich wieder nach Normalfahrplan von und nach Salzburg. Da es in Salzburg beim Einstieg eine Passkontrolle gibt, werden alle Reisenden gebeten, frühzeitig in Salzburg am Bahnsteig zu sein. Die Züge stehen meist 20 Minuten vor der Abfahrt am Bahnsteig bereit (<http://www.der-meridian.de/>). Damit es den Fahrgästen aber nicht gleich wieder zu gut geht, gibt es vom 30.10. bis 13.11. Verzögerungen und Schienenersatzverkehre zwischen Rosenheim und Prien wegen Bauarbeiten. Auch die Salzburger S-Bahn hat den Verkehr auf der

Strecke nach Freilassung wieder verdichtet, während der Fernverkehr (mit Ausnahme von EC 111) zwischen München und Salzburg bis zum 1. November eingestellt bleibt.

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

S-Bahn München – die unendliche Geschichte

Zur Münchner S-Bahn kann man fast jeden Monat etwas schreiben. Leider gibt es fast nie Positives zu berichten. Mit Sorge muss man dagegen beobachten, dass die negativen Tendenzen weiter zunehmen. Das gilt seit langem für Störungen; aktuell kommen Personalprobleme hinzu. Wenn die S-Bahn per Zeitungsartikel vorwarnt, nächstes Jahr noch mehr Züge ausfallen zu lassen (<http://www.sz.de/muenchen/1.2695801>), und wenn Staatsminister Herrmann mittels Pressemitteilung die DB deswegen öffentlich rügt (<http://www.sz.de/muenchen/1.2702476>), dann sind das sicher keine positiven Signale.

Wer an einem historischen Vergleich interessiert ist, kann in die PRO BAHN Post vom April 2005 schauen (<http://www.pro-bahn.de/oberbayern/pbp/pbp0504.pdf>) oder die damalige Bilanz inklusive Störfallliste durchlesen (<http://www.pro-bahn.de/oberbayern/s-bahn/takt10>). Ohne auf die Zahl der gemeldeten Störfälle einzugehen, die von vielerlei abhängt, wird man feststellen, dass sich zwar die verwendeten Begriffe geändert haben, es qualitativ aber keinen Fortschritt gibt.

Jetzt könnte man schließen: Die S-Bahn war schon immer schlecht, also gibt es keine Abwärtsspirale, sondern Stillstand auf niedrigem Niveau. Zum einem ist jedoch relativ klar, dass es vor zehn Jahren seltener Zugausfälle gab. Zum anderen gab es ja auch positive Schritte im S-Bahn-Bereich. Es wurden einige Strecken ausgebaut, es gab kleinere Verbesserungen an den Fahrzeugen und beim Abfertungsverfahren. All das geht aber wegen gegenläufiger negativer Entwicklungen total unter; die resultierende Angebotsqualität wurde trotzdem schlechter.

Entscheidend ist noch etwas anderes: Der Raum München wächst quantitativ und qualitativ. Quantitativ heißt zunächst einmal Wachstum der Bevölkerung und auch der Verkehrslast. Daraus ergibt sich die Aufgabe, einen wachsenden Anteil dieser Verkehrslast zu übernehmen. Bei dieser Aufgabe versagt die S-Bahn, weil sie unzuverlässig ist und ihr Angebot zu wenig konkurrenzfähig ist.

Die Infrastruktur wurde nicht ausreichend angepasst, und wenn sie ausgebaut wurde, wurden die Bedürfnisse eines wachsenden Ballungsraums nicht richtig adressiert. So gibt es noch zu viele Abschnitte mit Mischverkehr und bei getrennten Gleisen zu wenige Verbindungen zwischen den Gleisgruppen für S-Bahnen und andere Züge. Überall fehlen im Störfall und bei Baustellen Wendemöglichkeiten. Sogar an der recht neuen Station Hirschgarten wurden Wendegleise ver-

gessen, was sich bei Störungen auf der Stammstrecke fatal auswirkt. Ein so stark belastetes Bahnsystem müsste an jeder zweiten Station die Möglichkeit bieten, Züge zu wenden. Stattdessen gibt es weder ein Konzept noch die Absicht, das Netz in Richtung Robustheit zu entwickeln.

Qualitatives Wachstum bedeutet zum Beispiel, dass wir in einer High-Tech-Region leben, die Leute anzieht, die den Umgang mit komplexen technischen Sachverhalten gewöhnt sind. Das setzt dann Maßstäbe dafür, was sie in ihrem Lebensumfeld erwarten. Solche Erwartungen erfüllt die S-Bahn weder dem Anschein nach – man schaue nur die Bahnhöfe an – noch bei der Zuverlässigkeit oder bei der Information zu Störfällen.

Ganz ohne Zweifel gibt es im Raum München Menschen, die auf Öffentlichen Verkehr und auf die S-Bahn angewiesen sind. Es leben aber auch viele Leute hier, die sich Autos leisten können, die eben ein ganz anderes, zumindest optisch und technisch positiveres Erlebnis bieten. Und auch im Vergleich mit der U-Bahn, oder auch mit neuen Trambahnen und Bussen schneidet die S-Bahn so ab, dass sich die Kunden fragen, warum sie für das eine das gleiche zahlen sollen wie für das andere.

Es seien noch einmal drei Fehler genannt, die nicht nur der DB zuzuordnen sind, sondern auch vielen Politikern – und das sogar parteiübergreifend:

1. Der zweite S-Bahn-Tunnel wird offiziell als einziger Ausweg aus dem Dilemma angesehen. Wenn man den Veröffentlichungen glaubt, löst er alle genannten Probleme mit einem Schlag. Mit der Ausrede zweiter Tunnel werden andere, notwendige Maßnahmen seit mehr als zehn Jahren verzögert oder sind ganz von der Agenda verschwunden. Auch wenn dies in erster Linie durch eine falsche Verkehrspolitik verursacht ist, muss man doch fragen, warum aus der Praxis des Bahnbetriebs nicht mehr Widerstand gegen den unseligen Stillstand kommt.
2. Es werden, insbesondere durch die Störfallprogramme, immer wieder dieselben Kundengruppen belastet. Bei Eingriffen in den Regelbetrieb ist es der S-Bahn egal, ob es eine Strecke trifft, die sowieso schon stark problembehaftet ist, oder eine der etwas besser laufenden Linien. Bei der DB gibt es keine übergreifende Sicht auf diese Fragen, weil letztlich die Zufriedenheit der Bahnkunden nur ein untergeordnetes Ziel des Konzerns ist.
3. Die DB – und darüber hinaus der ganze Sektor Öffentlicher Verkehr – geht traditionell nicht sehr transparent mit Problemen um. Das mag bei der S-Bahn München sogar etwas besser sein als in anderen Teilen des Konzerns, trotzdem wundert man sich immer wieder, wenn plötzlich etwas in der Zeitung steht, was sich eigentlich schon länger angebahnt haben muss. Natürlich ist es zunächst für den Kunden egal, ob die S-Bahn ausfällt, weil Personal fehlt, weil die Wartungskapazität nicht ausreichend ist, oder weil

man so nach einem Störfall einfacher den Fahrplan auf der Stammstrecke hinbekommt. Das durch mangelnde Offenheit entstehende Misstrauen ist aber etwas, das zu schwerwiegenden und langfristigen Schäden im Verhältnis zwischen Kunden und Anbieter führt.

Wie sich die aktuelle Situation einschließlich der Ministerschelte auswirkt, wie es mittel- und langfristig auch in Bezug auf eine künftige Ausschreibung weitergeht, kann man wegen der oft irrationalen Verkehrspolitik nicht vorhersagen. Fest steht allerdings, dass die S-Bahn München aufgrund von Fahrgastzahlen und Verkehrsleistung einen großen Anteil an den Einnahmen der DB aus bestelltem Nahverkehr hat.

Edmund Lauterbach

Murnau–Oberammergau

Bald nur noch Gelegenheitsverkehr?

Die Bahn nach Oberammergau wurde 1900 zur Bewältigung der Besucherströme zu den Oberammergauer Passionsspielen gebaut, wo den Zuschauern die Leidensgeschichte Jesu Christi nahe gebracht wurde. Heute gerät oft schon die Bahnfahrt in den Ammergau zur Leidensgeschichte: Kaum eine andere Bahnstrecke kann in den letzten Jahren so viele Ausfallstage aufweisen.

Die Erwartung, dass mit den neuen Fahrzeugen der Werdenfelsbahn und mit der Erneuerung der Strecke sich die negative Entwicklung der letzten Jahre umkehren ließe, wurde enttäuscht: Allein in 2015 registrierte der „Streckenagent“ bis jetzt an 85 Tagen Zugausfälle bis hin zur kompletten Sperrung mit Schienenersatzverkehr. An gut 10 Tagen meldete der „Streckenagent“ Fahrzeugstörungen, die zeitweise sogar beide eingesetzte Zugarnituren betrafen. Angesichts der Tatsache, dass die Werdenfelsbahn mit insgesamt drei zweiteiligen „Zwerghamstern“ eine 50-prozentige (!) Fahrzeugreserve für die Ammergaubahn bereithält, ist das schon bemerkenswert. Neben weiteren Ausfällen aus „betrieblichen Gründen“ streikte sechsmal kurzfristig auch die Infrastruktur, bis am 26. Juni dann die Totalsperre für über fünf Wochen eintrat: Ein Messzug hatte einen Oberbauschaden aufgrund einer Moorlinse im Untergrund zwischen Unter- und Oberammergau entdeckt. Anstatt wenigstens bis Unterammergau zu fahren, wurde die Strecke gleich komplett dichtgemacht.

In den anschließenden sechs Wochen wurde der Zugbetrieb zwar wieder aufgenommen, war aber durch die Streckensperrung Uffing–Garmisch nur mit zweimaligem Umsteigen in den SEV und äußerst knappen Anschlüssen in Murnau erreichbar. Vom 28.8. bis zum 7.9.2015 machten dann nochmals Bauarbeiten eine Sperre notwendig. Der GdL-Streik im Frühjahr und der daraus resultierende Ersatzfahrplan führte ebenfalls zur Umstellung auf 14 Tage Busbetrieb. Verhält-

nismäßig glimpflich mit nur zwei Ausfalltagen ging Orkan „Niklas“ an der Ammergaubahn vorbei, jedoch war durch die Sperre der Hauptstrecke auch da die Strecke für längere Zeit ein Inselbetrieb.

In Internetforen schlagen Spötter schon zur Vereinfachung vor, statt der Störmeldungen nur noch die Tage mit regelmäßigem Betrieb anzukündigen. Für Menschen, die täglich auf ein verlässliches Verkehrsmittel angewiesen sind, ist die Ammergaubahn keine Alternative zum Auto. Längst findet man keine einheimischen Fahrgäste mehr in den Zügen, glücklicherweise beleben noch Touristen und Ausflügler die Bahn.

Gerne lobt sich der DB-Konzern für die millionenschweren Investitionen in die Strecke: Erneuerung der Fahrleitung, Anschluss an das elektronische Stellwerk in Garmisch, neue Bahnsteige: Die dringend notwendige Verkürzung der Fahrzeit auf einer der langsamsten Zweigstrecken Bayerns wurde jedoch nicht realisiert. Vorschläge von PRO BAHN und den Anliegerkommunen Ende der 90iger Jahre, mit einer Verlegung der Regelzugkreuzung von Bad Kohlgrub nach Altenau und schlanken Anschlüssen in Murnau die Gesamtreisezeiten zu optimieren, wurden von der DB unterlaufen: Das damals noch vorhandene Kreuzungsgleis in Altenau wurde rasch herausgerissen und auf dem ehemaligen Gleiskörper wurden Fahrleitungsmaste aufgestellt.

Die Zerstörung des Oberammergauer Bahnhofs und seine Reduktion auf ein Stichgleis hinter dem Gewerdepark war eine weitere Zäsur – bedauerlicherweise mit Unterstützung der Gemeinde Oberammergau, die sich vom „Investor“ auf dem ehemaligen Bahngelände viel erwartet hatte, dann aber von der Discounter-Ansammlung enttäuscht war. Sonderzüge können seitdem jedenfalls nicht mehr nach Oberammergau verkehren. Noch vor 15 Jahren hätte die Chance bestanden, die Ammergaubahn zum touristischen Highlight und technischen Denkmal als erste Wechselstrom-Vollbahn mit den vorhandenen E69-Lokomotiven und dem weitgehend historischen Bahnanlagen zu entwickeln. Der heutige Fahrplan wäre damit genauso fahrbar. Die Rationalisierungen haben mittlerweile das Ambiente der Strecke weitgehend zerstört, ohne – abgesehen von den barrierefreien Bahnsteigen – den Bahnkunden einen Nutzen zu bringen.

Das Traurige ist, dass die Zustände niemand mehr aufregen: Viele Stammkunden haben sich längst von der Bahn abgewandt, auch die Anliegergemeinden haben sich mit den Zuständen abgefunden. Der Freistaat Bayern ist zwar Aufgabenträger, scheint das Vorgehen aber gegen Einbehalt geringfügiger Pönalen zu akzeptieren. Den DB-Konzern trifft hier eine vergleichsweise geringe Schuld: er tut nur, was „share holder“ von einer Aktiengesellschaft erwarten. Wird sich noch jemand dagegen wehren, wenn bei der nächsten Ausschreibung die Züge nach Oberammergau abbestellt werden?

Norbert Moy

Bericht von der PRO BAHN-Landesversammlung

Am 10. Oktober 2015 fand in Nürnberg die 26. Mitgliederversammlung des PRO BAHN-Landesverbands Bayern statt. Im Rahmenprogramm präsentierte DB Regio Franken seine Werkstatt in Gostenhof. Der Geschäftsführer Hilmar Laug stellte in seinem Gastvortrag die Regionalisierung und die Vergabe von Verkehrsleistungen aus der Sicht der DB dar. Nach dem Vortrag konnten wir unter fachkundiger Führung die Werkstatt besichtigen.

Dann ging es zum Mittagessen und zur anschließenden Landesversammlung in die Kulturbrauerei Lederer. Mit dieser hatte die Bezirksgruppe Mittel- und Oberfranken ein wirklich sehr schönes Versammlungslokal ausgewählt. Ein besonderer Dank gilt auch Lukas Iffländer für die Organisation des Rahmenprogramms und den Mitarbeitern von DB Regio Franken für die Werkstattführung.

Im Bericht des Vorstandes wurde zunächst über die umfangreichen regionalen Aktivitäten und die Mitarbeit im Bundesverband berichtet. Der Landesvorsitzende Dr. Matthias Wiegner wies aber auch auf die schwierige verkehrspolitische Lage hin, die die Schiene zunehmend benachteiligt. Zeichen dafür sei auch, dass die Vollsperrung bei Bamberg im nächsten Jahr oder die inzwischen wochenlange Unterbrechung des Schienenfernverkehrs zwischen München und Salzburg von der Politik weitgehend widerstandslos hingenommen werde. Um in diesem Umfeld die Sicht der Fahrgäste stärker zur Geltung bringen zu können, muss PRO BAHN unbedingt vermehrt Mitglieder werben.

Turnusgemäß stand 2015 wieder die alle zwei Jahre durchzuführende Wahl der Delegierten für den Bundesverbandstag auf der Tagesordnung. Als Delegierte wurden gewählt: Winfried Karg (Aichach), Jörg Lange (Mering) Norbert Moy (Weilheim), Jörg Bruchertseifer (Augsburg), Fritz Ferstl (Nürnberg), Matthias Wiegner (Weilheim), Lukas Iffländer (Weiden), Errol Yazgac (Stadtbergen), Renate Forkel (Weilheim), Edmund Lauterbach (Unterschleißheim), Andreas Frank (München) und Jutta Weber (Bad Birnbach). Die ersten drei Ersatzdelegierten sind Ina-Theresa Rilling (Friedberg), Christian Maschlone (Rohr) und Wolf Bandedir (Thalmässing).

Renate Forkel

PRO BAHN-Veranstaltung in Wasserburg

Münchner Tarifgeschichten

Mittlerweile hat die Erweiterung des MVV-Tarifes von Tulling bis Reitmehring (Wasserburg Bahnhof) ab dem kommenden Dezember die letzten Verwaltungshürden genommen und die neuen MVV-Fahrkarten werden rechtzeitig zum Fahrplanwechsel auch an den Automaten zu bekommen sein.

Gut besucht war am 19. Oktober eine Informationsveranstaltung über den bevorstehenden MVV-Tarif. PRO BAHN hatte dazu Burkhard Hüttl von der Münchner Verkehrsgesellschaft (MVG) in die Paulanerstuben in Wasserburg eingeladen. Dass heute noch eine Bahnverbindung von Ebersberg nach Wasserburg existiert, ist auch ein Stück das Verdienst von Hüttl, denn als PRO BAHN-„Urgestein“ lag ihm schon vor fast dreißig Jahren der öffentliche Nahverkehr am Herzen, als die Zukunft der Bahnlinie von Ebersberg nach Wasserburg an einem seidenen Faden hing.

Dank der Initiative von PRO BAHN konnte Ende der achtziger Jahre die Stilllegung des Filzenexpress so lange abgewendet werden bis Mitte der neunziger Jahre der Bayern-Takt und damit ein Zwei-Stundentakt mit neuen Fahrzeugen eingeführt wurde. Anfang der 2000er Jahre folgten durchgehende Zugverbindungen nach München und im Dezember 2014 ging der Kreuzungsbahnhof in Steinhöring in Betrieb. Seitdem fährt der Filzenexpress an Werktagen im Stundentakt, der nächstes Jahr auch auf das Wochenende ausgedehnt wird.

Dieser Erfolg mit dichterem Zugangebot motivierten den Landrat und die Bürgermeister der Anliegergemeinden, den MVV-Tarif möglichst bald von der bisherigen Tarifgrenze Tulling um 11 Bahn-Kilometer bis Reitmehring (Wasserburg Bahnhof) mit den Haltepunkten Forsting und Edling (allerdings ohne Brandstätt) auszudehnen, obwohl dies mit jährlichen Ausgleichszahlungen von 120.000 Euro verbunden war. Diese sind zuletzt wegen bereits steigender Fahrgastzahlen auf 200.000 Euro gestiegen. Hier zeigt sich die Rolle des MVV als „Geldumverteilungsmaschine“, da die Fahrgeldeinnahmen und die Zuschüsse der Anliegergemeinden nach einem bestimmten Schlüssel auf die in ihrer Region aktiven Verkehrsbetriebe aufgeteilt werden.

Das Thema MVV bzw. Münchner Verkehrs- und Tarifverbund brachte Hüttl mit seinem informativen Vortrag bei den zahlreichen Besuchern auf den Punkt: Oberstes Ziel des MVV ist, dem Fahrgast durch aufeinander abgestimmte Fahrpläne mit kurzen Wartezeiten und einer einzigen Fahrkarte für die verschiedensten Verkehrsmittel das Optimum zu bieten. So sind heute neben der Stadt München auch die Landkreise München, Bad Tölz-Wolfratshausen, Starnberg, Fürstfeldbruck, Dachau, Freising, Erding, Ebersberg und jetzt auch Rosenheim im MVV mit seinen 44 Verkehrsunternehmen vertreten: Hierzu zählen die Vogtlandbahn (mit ALEX), die Bayerische Oberlandbahn (inkl. Meridian), die S-Bahn München GmbH der DB (rot), die MVG mit U- und Trambahn sowie Bus (blau), Oberbayernbus (DB, rot) und regionale Buslinien (grün-weiß-blau).

Ab 13. Dezember 2015 kommt man ab Reitmehring mit einer einzigen MVV-Karte für 10,80 Euro nach München, dazu sind auf einer Streifenkarte acht Felder abzustempeln. Momentan kostet dieser Ausflug (ohne BahnCard) noch 12,10 Euro für die Regionalbahn der DB, zu der die Südostbayernbahn (SOB) gehört, plus 2,70 Euro für die MVV-Karte im Münchener Innenraum. Günstiger

wird es auch für Berufspendler, die bald in den Genuss der günstigeren Isar-Card aus der umfangreichen MVV-Fahrkartenpalette kommen. Reitmehring liegt dann im 15. von 16 möglichen Ringen auf dem MVV-Tarifplan für Monats- oder Jahreskarten. Der MVV-Tarif bleibt allerdings der RVO-Buslinie 9421 weiterhin „verwehrt“, die oft parallel zur Bahnstrecke auch entferntere Orte wie z. B. Pfaffing anschließt. Dies trifft auch den Wasserburger Stadtbus (Linie 9418).

Und Wasserburg (Inn) Stadt bleibt ein Tarifpunkt der Deutschen Bahn (DB), auch wenn der Stadtbahnhof derzeit nicht per Bahn erreichbar und die Altstadtstrecke weiterhin seit dem Dammrutsch im Jahr 1987 „aus technischen Gründen“ gesperrt, aber nicht stillgelegt und nicht entwidmet ist: Trotz Einführung des MVV-Tarifes ab Reitmehring kommt man vom Stadtbahnhof mit einer DB-Karte für ebenfalls noch 12,10 Euro nach München. Weiterhin kann man beispielsweise den BahnCard 50-Rabatt nutzen, solange zwischen Wasserburg Bahnhof (Reitmehring) und Wasserburg Stadt kein MVV-Tarif eingeführt wird. Andreas Hiebl (Öffentlichkeitsarbeit bei der Stadt Wasserburg) gab zu bedenken, dass etwa Schülermonatskarten im MVV-Ausbildungstarif wesentlich teurer wären als die aktuellen für die RVO-Busse.

Auch Matthias Krause von der Südostbayernbahn (SOB) stand den zahlreichen Besuchern Rede und Antwort und unterstrich die Bereitschaft der SOB, in Zukunft an weiteren Verbesserungen im Interesse ihrer neuen Wasserburger MVV-Kunden beizutragen.

Schließlich verdeutlichte Bernd Meerstein von der PRO BAHN-Ortsgruppe Wasserburg, wie wichtig eine leistungsfähige Bahnanbindung für die Stadt Wasserburg wäre, wenn der modernisierte und beschleunigte Filzenexpress die Altstadt direkt erreichen würde.

Gerald Bendrien

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 13,20 Euro auf das Konto 37 20 730, Sparda Bank München, BLZ 700 905 00 (IBAN DE83 7009 0500 0003 7207 30, BIC GENODEF1S04). Internetversion für Mitglieder und Abonnenten der Papierversion kostenlos, allgemein frei verfügbar nach einem Monat.

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

Termine anderer Veranstalter

PRO BAHN-Termine und allgemeine Hinweise siehe nächste Seite.

- Mo. 02.11. 18:30 Uhr; Bad Reichenhall, „Avalon-Hotel“ Bahnhofsplatz 14; **Monatstreffen** Verkehrsforum Berchtesgadener Land (offenes Treffen für alle, die sich informieren oder Probleme und Erfahrungen einbringen wollen); Info: M. Behringer, H. Hofmann, 08651/762390, info@verkehrsforum-bgl.de und <http://www.verkehrsforum-bgl.de/aktuell.html>
- Mo. 09.11. 18:30 Uhr; München, TU München, Vorhoelzer Forum, 5. Stock, Arcisstr. 21; **Vortrag** in der Reihe „Der öffentliche Verkehr – Katalysator für die Stadtentwicklung“: J. Ferrier, Paris: „From Sensual City to Grand Paris Express“ Veranstalter: Münchner Verkehrsgesellschaft u. Lehrstuhl für Raumentwicklung, TU München; Info: L.Gilliard@tum.de, <http://www.re.ar.tum.de/index.php?id=46>
- Sa. 14.11. 10–17:30 Uhr; München, DGB-Haus, Schwanthalerstr. 64; **Tagung** „Mobil in der Kommune“ (Kosten: 40 Euro); Info und Anmeldung: <https://www.petrakellystiftung.de/> unter „Programm“.
- Mi. 18.11. bis So. 22.11.; Horb am Neckar, Feuerwehrhaus; **33. Horber Schienen-Tage**; Info: <http://horber.schienen-tage.de>.
- So. 29.11. München Ost (9 Uhr), Deisenhofen (9:30 Uhr), Holzkirchen (10 Uhr); **Historischer Adventssonderzug mit E-Lok 169 005** nach Prien; Info und Anmeldung: Bayerischer Localbahn Verein e.V., <http://www.localbahnverein.de/> unter „Termine“ und Tel. 01575/8041631 .
- Sa. 05.12. und So. 06.12. (bei großer Nachfrage auch 13.12.); Obing (13:30 und 16 Uhr) / Bad Endorf (15 Uhr), Zustieg auch an Unterwegshalten; **Nikolausfahren auf der Lokalbahn Endorf-Obing mit VT 26**; Info und Anmeldung: <https://www.leo-online.org/>, Tel.: 0151/2020 7626
- So. 06.12., So. 13.12. und So. 20.12.; Tegernsee, Gmund, Schaftlach, Holzkirchen; **Dampfzugfahrten**; Info: <http://www.localbahnverein.de/> unter „Termine“ und Tel. 089/4481288.
- Mo. 07.12. 18:30 Uhr; Bad Reichenhall, „Avalon-Hotel“ Bahnhofsplatz 14; **Monatstreffen** des Verkehrsforums Berchtesgadener Land; Info: Siehe Termin am 02.11.
- Mo. 07.12. 18:30 Uhr; München, TU München, Vorhoelzer Forum, 5. Stock, Arcisstr. 21; **Vortrag** in der Reihe „Der öffentliche Verkehr – Katalysator für die Stadtentwicklung“: J. Ferber, IKEA: „Wie IKEA und Kommunen voneinander profitieren – Beispiele für zielführende Projektentwicklung“ Veranstalter und Info: Siehe Termin am 9.11.

- Auch im November und Dezember sind die Ausstellungen zum 175-jährigen Streckenjubiläum München–Augsburg in Mering, Maisach und Gröbenzell teilweise noch geöffnet (<http://www.muenchen-augsburg.de/>).
- Informationen zu den Vorträgen der IG Münchner Schienenverkehrsfreunde siehe <http://www.localbahnverein.de> unter „DGEG-Gruppe“.

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.

Mi. 04.11. 19 Uhr; Geschäftsstelle; **Aktiventreffen**

Fr. 06.11. 19 Uhr; Geschäftsstelle; **Stadt- und Kreisgruppe München**

Sa. 07.11. 11 Uhr; München, Hofbräuhaus am Platzl, Münchner Zimmer; **Vortrag** von H. Seifert, Landratsamt Fürstenfeldbruck; 14 Uhr **Mitgliederversammlung** von PRO BAHN Oberbayern; Info: Siehe Einladung (wurde Anfang Oktober an alle Mitglieder von PRO BAHN Oberbayern verschickt)

Sa. 07.11., 14.11., 21.11. und 28.11., 12 Uhr; Wasserburg, „Schranne“, **Stammtisch** der PRO BAHN Ortsgruppe Wasserburg; Info: Rainer Kurzmeier (rainer@blumen-kurzmeier.de), Bernd Meerstein (bernd@meerstein.de)

Do. 12.11. 19 Uhr; Rosenheim; „Mail-Keller“, Schmettererstr. 20; **Stammtisch der Stadt- und Kreisgruppe Rosenheim**; Info: Wolfgang Günther (080 62/4027), Günther Polz (080 63/7928)

Mi. 25.11. ab 19:30 Uhr; München; Gaststätte Zwinger-eck; **Stammtisch**

Do. 26.11. 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. 30.11. **19:30 Uhr**; Augsburg, Zeughaus, Zeugplatz 4; **PRO BAHN-Treff Schwaben**; Thema stand bei Redaktionsschluss noch nicht fest. Info: joerg.lange@pro-bahn.de; errol.yazgac@pro-bahn.de, 0160/93896180 und http://www.pro-bahn.de/bayern/index_termin.htm unter „Schwaben“.

Mi. 02.12. 19 Uhr; Geschäftsstelle; **Aktiventreffen**

Fr. 04.12. 19 Uhr; Geschäftsstelle; **Stadt- und Kreisgruppe München**

• **Das zweite Aktiventreffen im November entfällt.**

Termine anderer Veranstalter siehe vorherige Seite.

**Bitte unterstützen Sie die Arbeit von PRO BAHN
durch Ihre Mitgliedschaft!**

Nur noch 25 Prozent Mitgliedsbeitrag für 2015

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