

PRO BAHN *Post*

 Rundbrief von PRO BAHN Oberbayern

September 2017



Alle sprechen derzeit von Luftreinhaltung – die Politik denkt aber immer noch viel zu wenig an die Elektromobilität auf der Schiene, die sich bereits seit über hundert Jahren bewährt hat. Die Geschichte der vor dem Murnauer Bahnhof aufgestellten E 69 04, die von 1934 bis 1977 zwischen Murnau und Oberammergau im Einsatz war, reicht bis auf das Jahr 1901 zurück. Bild: R. Forkel

-
- 30. September 2017: Landesversammlung in Viechtach – Seite 2
 - Kurznachrichten – Seite 2
 - Weiterbildung für engagierte Fahrgäste – Teil 2 – Seite 3
 - Fahrgastunfreundliche Baufahrpläne – Seite 4
 - Exkursion „Landkreisübergreifender Busverkehr“ – Seite 6
 - Nachruf für Michael Behringer – Seite 7
 - PRO BAHN-Stellungnahme für saubere Luft – Seite 8
 - Klimawandel – Seite 10

Samstag, 30. September 2017

Landesversammlung in Viechtach

Die diesjährige Mitgliederversammlung von PRO BAHN-Bayern findet am Samstag, dem 30. September 2017 in Viechtach im Bayerischen Wald statt. Viechtach wurde als Versammlungsort gewählt, um den Probetrieb auf der reaktivierten Bahnstrecke Gotteszell–Viechtach zu unterstützen.

Bei der Anreise gibt es während der Fahrt mit Ankunft 11.22 Uhr in Viechtach (Gotteszell ab 10.39 Uhr) Erläuterungen zur Strecke und zur Reaktivierung.

Tagungsort ist das Wirtshaus Blossersberger Keller, Blossersberger Straße 2 (ca. 450 m vom Bahnhof entfernt) in Viechtach. Dort besteht vor der Versammlung ab 12 Uhr auch die Gelegenheit zum gemeinsamen Mittagessen.

Beginn der Mitgliederversammlung ist um 13.30 Uhr. Um 15.30 Uhr steht die Verleihung des Bayerischen Fahrgastpreises auf dem Programm, Ende der Veranstaltung ist gegen 16 Uhr.

Die Tagesordnung und nähere Informationen zur Anreise gibt es unter <https://www.pro-bahn.de/bayern/einladung.htm> und in der schriftlichen Einladung, die allen bayerischen PRO BAHN-Mitgliedern zugeschickt wurde.

Kurznachrichten

Exkursion am 2. September: Erinnerung und Änderungen bei der Anreise

Bei der Exkursion zu den ehemaligen Gleisanlagen am Flugplatz Schleißheim (<https://drive.google.com/open?id=0B777KHIhjkquYwtBakRHQ2xESkE>, Info/Anmeldung: e.lauterbach@gmx.de) am 2. September ist bei der Anreise ab München folgende **Änderung** zu beachten: Die **S1** fährt am 2. September nicht durch den Stammstreckentunnel, sondern startet am **Starnberger Flügelbahnhof, Gleis 32/33**, und hält nicht an der Hackerbrücke. Abfahrtszeit ist sieben Minuten früher als nach Regelfahrplan, also um **11.36 Uhr**.

E69-Jubiläum in Murnau

Am 3. September 1997 wurde die Denkmallok E69 04 (Johanna) vor dem Murnauer Bahnhof aufgestellt, 1977 war die Lok ausgemustert worden. Aus Anlass dieses Doppeljubiläums gibt es am 3. September 2017 eine Besichtigung der Lok (13:30 Uhr; Voranmeldung unter 08841/6141-0) und einen Vortrag (15:00 Uhr) im Panoramasaal des Restaurants „Zum Murnauer“ (Weilheimer Str. 21). Der Eintritt ist frei, um Spenden wird gebeten (<http://www.kuratorium-e6904.de/2017/08/12/20-jahre-denkmallok-in-murnau/>).

Saubere Luft in den Städten – PRO BAHN fordert mehr Bus und Bahn

Am 2. August trafen sich Politiker, Autoindustrie und deren Lobbyisten (nicht jedoch Umwelt- und Verbraucherverbände), um über die Folgen des Versagens der Autokonzerne bei der Reduzierung der Abgase von Dieselaautos zu reden. In einer Pressemitteilung forderte PRO BAHN, dass Gelder, mit denen die angerichteten Schäden nachträglich gemindert werden sollen, auch dafür genutzt werden, den Öffentlichen Nahverkehr (ÖV) deutlich auszubauen, statt mit Prämien, Steuernachlässen oder ähnlichem den Diesel etwas sauberer zu machen (https://www.pro-bahn.de/presse/pm_bv_show.php?id=240).

Rheintalbahn und die Versäumnisse beim Bahnausbau

Mit Blick auf die Sperrung der Rheintalbahn bei Rastatt kritisiert PRO BAHN in zwei Pressemitteilungen die Versäumnisse beim Ausbau der Bahn-Infrastruktur und fordert ein Umdenken bei der Verkehrspolitik (https://www.pro-bahn.de/presse/index.php?year_sel=17). Während bei der Fernstraßenplanung immer auch an Umleitungsstrecken gedacht wurde, fehlte dieser Ansatz bei der Schienenplanung völlig. Inzwischen wurde diese Politik auch in der Süddeutschen Zeitung kritisch kommentiert (<http://www.sueddeutsche.de/1.3639046>).

PRO BAHN zum MVV-Tarif

In den Streit um die Tarifreform des Münchner Verkehrsverbunds (MVV), bei dem es um eine Zeitkarten-„Flatrate“ für München ging, hat sich PRO BAHN mit einer Pressemitteilung eingeschaltet und das eher intransparente Vorgehen von Politik, Verbund-GmbH und Verkehrsunternehmen kritisiert (<https://www.pro-bahn.de/oberbayern/presse/20170811.html>).

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

Weiterbildung für engagierte Fahrgäste

Teil 2: Fahrgastrechte

Mit vier Abendkursen möchte PRO BAHN allen Interessierten die Grundlagen zu Organisation, Abläufen und Funktionen im öffentlichen Verkehr vermitteln (Programm siehe https://www.pro-bahn.de/bayern/pdf/seminar_2017_flyer.pdf). Im ersten Kursteil am 13. September 2017 um 17:30 Uhr wird die Organisation des SPNV/ÖPNV in Bayern erläutert.

Der zweite Teil „Verspätung? Zugausfall? Geld zurück!“ am 11. Oktober (17:30 Uhr) hat die Fahrgastrechte zum Thema.

Um Anmeldung unter e-Mail oberbayern@pro-bahn.de oder Tel. 089/530031 wird gebeten (auch für einzelne Kursteile).

Baufahrpläne: Geht es wirklich nicht fahrgastfreundlich?

Wieder einmal haben die Fahrgäste der Münchner S1 drei Baustellenwochen hinter sich. Wieder einmal kam zu den Belastungen, die Schienenersatzverkehr (SEV) mit Bussen, Umsteigezwänge und verlängerte Fahrzeit mit sich bringen, der Eindruck hinzu, dass der Fahrgast bei Baufahrplänen eine noch deutlich niedrigere Priorität hat, als im normalen Leben unserer Bahnunternehmen und SPNV-Aufgabenträger. Der veröffentlichte Fahrplan sieht nicht so aus, als ob der Kunde im Fokus der Bemühungen der Verantwortlichen stände. Und seine Umsetzung zieht das Bild, das sich vorab ergeben hat, noch einmal deutlich nach unten.

Zu den Fakten: Gesperrt war zwischen Moosach und Feldmoching. Die Regionalzüge fuhren über eine – teils eingleisige – Umleitung am Rangierbahnhof München Nord vorbei; viele Halte in Moosach und Feldmoching entfielen. Die S-Bahn fuhr von Norden nur bis Feldmoching; aus der Innenstadt nur bis Moosach. Der Fahrgast hatte die Wahl zwischen SEV Feldmoching–Moosach oder Umsteigen zur U-Bahn in Feldmoching. Diese Wahlmöglichkeit bestand aber nur bei Start oder Ziel im Innenstadtbereich; wer beispielsweise nach Laim wollte oder von einem westlichen S-Bahn-Ast Richtung Freising umsteigen musste, kam um den SEV nicht herum.

Der erste Blick in den Baufahrplan zeigte eine merkwürdige Asymmetrie: Die Gesamtfahrzeit inklusive SEV von Laim nach Unterschleißheim beträgt 35 Minuten – das bedeutet einen S-Bahn-Takt mehr und ist bei SEV meist unvermeidbar. Die Gesamtfahrzeit in die Gegenrichtung Unterschleißheim–Laim wird im Baufahrplan aber mit 56 Minuten angegeben. Man verliert also zwei S-Bahn-Takte und die Fahrzeit verlängert sich um den Faktor 3,5. Angesichts der im Fahrplan angegebenen 15-minütigen Busfahrt wirken diese Zeiten absolut unverhältnismäßig.

Aber wie sieht es aus mit den Verbindungen zur Innenstadt mittels Umsteigen in die U-Bahn? Auch hier ist das Bild nicht positiv. Im Regelfahrplan kommt die S1 zur Minute 18 in Feldmoching an; im Grundtakt der U-Bahn (beispielsweise am Wochenende) fährt diese zur Minute 24 ab – eine Umsteigezeit, die gut machbar ist. Im Baufahrplan sieht es anders aus: Die S1 kommt erst zur Minute 23 an. Damit ist die nächste U-Bahn nicht erreichbar und man wartet zehn weitere Minuten. Zudem gab es während der Bauzeit der S1 mehrfach Einschränkungen im U-Bahn-Fahrplan, was zu einigen Zielen die Fahrzeit noch weiter verlängert hat. Der Zeitverzug bei der S1-Ankunft führt nicht nur zum Verpassen der U-Bahn, sondern hat natürlich auch seinen Anteil an den Ursachen für die 40-minütige Fahrtverlängerung beim Benutzen der SEV-Busse.

Warum aber kommt die S1 verspätet in Feldmoching an? Die Baustelle liegt ja weiter südlich. Die Antwort: Die Züge warten in Oberschleißheim und teilweise auf freier Strecke die Ausfahrt des Gegenzugs ab. Nun hätte Feldmoching aller-

dings drei Gleise an Bahnsteigen im Angebot, die alle von beiden Streckengleisen aus erreichbar sind. Man könnte die Züge wechselweise die Gleise benutzen lassen, oder vielleicht sogar über das südliche Streckengleis vor der Baustelle wenden lassen. Stattdessen werden alle S-Bahn-Wenden auf Gleis 2 abgewickelt.

Die DB nennt dies die „betrieblich stabilste Lösung“. Es gibt keinen Konflikt mit den Regionalzügen, die zum Teil auf Einfahrt in den eingleisigen Bereich warten müssen; der Bahnübergang südlich des Bahnhofs ist von den S-Bahn-Fahrten nicht betroffen. Allerdings hat Feldmoching zwei weitere, bahnsteiglose Durchfahrtsgleise sowie zwei beidseitig angeschlossene Abstellgleise. Alle diese Gleise werden häufig von Autotransportzügen benutzt – im August waren sie allerdings viel öfter einfach leer. Zudem gibt es Abstell- und Zugbildungskapazität natürlich auch auf dem Rangierbahnhof Nord. Eine Verlagerung solcher Aktivitäten ist natürlich aufwändig; ebenso wie ein Wenden der S1 über den Bahnübergang.

Zugegeben: als Laie tut man sich schwer, den Zusatzaufwand für die DB zu beurteilen. Es hätte sich vielleicht auch keine gute Lösung für alle S-Bahn-Fahrten gefunden (z.B. wegen der vier RB/RE-Halte pro Tag), aber vielleicht für die allermeisten. Dass der gefahrene Fahrplan aufwändig bis untragbar für die Fahrgäste ist, ist allerdings für jeden offensichtlich.

So weit, so schlecht. Im Zuge der Bauarbeiten war auch die zeitweise Sperrung des Bahnübergangs Fasanerie notwendig. Dadurch mussten die SEV-Busse einen Umweg fahren, der den Fahrplan so instabil machte, dass der Anschluss zur S1 nur mit Glück noch funktioniert hat. Die Umsteigewege, insbesondere in Feldmoching, waren lang, ein Teil der Fahrgäste musste wegen ungesicherten Anschlüssen (wohlgemerkt: von planmäßigem SEV) weitere 20 Minuten warten; DB-Personal war vor Ort nur anfangs zu sehen. Vom Gleisplan her wäre auch in Moosach ein Wenden der S1 auf Gleis 5 möglich gewesen, was Wege verkürzt und Treppen bzw. Aufzüge vermieden hätte. Auch dadurch wäre aber wohl für die DB zusätzlicher Aufwand entstanden.

Die Haltung der Bayerischen Eisenbahngesellschaft (BEG), die für den Freistaat Bayern auch in Zeiten von Bauarbeiten als Auftraggeber der Verkehrsleistungen auftritt, ist recht einfach. Man geht davon aus, dass die Bahnunternehmen Ersatzfahrpläne bestmöglich planen, und dass den Fahrgästen weiterhin ein akzeptables Verkehrsangebot zur Verfügung steht. Aufgrund der Erfahrungen vieler Jahre mit Bauarbeiten und Ersatzfahrplänen muss man aus Fahrgastsicht allerdings davon ausgehen, dass „bestmöglich“ kaum das richtige Adjektiv für das Baustellenmanagement im Schienenverkehr ist.

Was ist es wert, dass Fahrgäste pünktlich ankommen und vernünftig befördert werden? Ist bei bezahlten Dienstleistungen „akzeptabel“ überhaupt ausreichend? Das sind Fragen, die von PRO BAHN (und wohl auch von den meisten Fahrgästen) anders beantwortet werden, als von den Verantwortlichen in den

Hierarchien des Öffentlichen Nahverkehrs. Man kann vermuten, dass Entscheidungen anders fallen würden, wenn die Fahrgäste ein Anrecht auf finanzielle Entschädigung bei Fahrzeitverlängerung durch Bauarbeiten hätten.

Mittels Fahrpreisen und Bestellentgelten wandert ja einiges Geld in das System, annähernd unabhängig davon, welche Leistung den Kunden dafür geboten wird. Und die BEG verteilt gerne folgenden Merksatz: „Im Auftrag des Staatsministeriums des Innern, für Bau und Verkehr plant, kontrolliert und finanziert die BEG den Regional- und S-Bahn-Verkehr in Bayern.“ Bei Baufahrplänen gilt aber offensichtlich, dass es nicht nötig ist, zu kontrollieren, ob die Bahnunternehmen auch wirklich im Sinne der Fahrgäste handeln. Ohne richtigen Wettbewerb um den Endkunden, ohne finanzielle Auswirkungen schlechter Baufahrpläne, ohne Kontrolle und Sanktionen – warum sollte sich etwas ändern? Woher das große Vertrauen des Aufgabenträgers in die Auftragnehmer kommt, ist unbekannt. Auf Basis von Rückmeldungen der Fahrgäste kann es nicht entstanden sein. Man fühlt sich als Betroffener komplett im falschen Film.

Dass es künftig besser wird, ist bei dieser Haltung der Bahnunternehmen und des Aufgabenträgers nicht zu erwarten. An den beiden auf die Baustelle folgenden Wochenenden wird die S1 wegen Bahnsteigarbeiten am Ostbahnhof aus dem S-Bahn-Tunnel verbannt; aus unbekanntem Gründen (wahrscheinlich, damit es für die DB nicht zu unbequem wird) wird zudem die Fahrzeit verlängert. 2018 soll die Strecke nördlich von Feldmoching bis Freising mit Auswirkungen bis hinaus nach Landshut für sechs Wochen komplett gesperrt werden. Schon allein dieser Plan zeigt, wie stark man bei der DB den Fokus auf die Kunden verloren hat. Die Leidensgeschichte der Strecke nach Freising, die zu den am besten ausgelasteten im Raum München gehört, gleichzeitig aber ihre Fahrgäste auch ohne Baustellen mit den meisten Störungen quält, geht weiter. Bei der S1 scheint man schon lange nach dem Motto „Ist der Ruf erst ruiniert . . .“ zu verfahren.

Edmund Lauterbach

Exkursion „Landkreisübergreifender Busverkehr“

Am 7. Juli 2017 hat die Stadt- und Kreisgruppe München eine Exkursion mit der Linie 975 von Wolfratshausen nach Starnberg in Begleitung der für den ÖPNV im Landratsamt Starnberg zuständigen Mitarbeiterinnen, Frau Münster und Frau Liebmann gemacht. Grund für die Exkursion war, dass sich das Angebot auf den Buslinien im Bereich des östlichen Landkreises Starnberg stark verbessert hat, mehrere Linien werden kreisübergreifend in den Landkreis Bad Tölz-Wolfratshausen geführt.

Frau Münster erzählte, dass sie zunächst mit den Bürgermeistern direkt in Kontakt tritt, um sich Unterstützung zu holen und danach ein fertiges Buskonzept

erstellt. Angefangen hat die Verbesserung des Nahverkehrs im Landkreis Starnberg mit den Buslinien nach Andechs, die bereits seit einigen Jahren im Takt verkehren.

Frau Münster erläuterte, dass die Buslinien nach Möglichkeit den direkten Weg vom Start zum Zielpunkt nehmen und Umwege nach Möglichkeit vermeiden. Des Weiteren besteht ab Berg durch den Einsatz von mehreren Buslinien eine kurze Taktfolge zum Starnberger Nordbahnhof (Montag bis Freitag tagsüber im 20-Minutentakt und an Sonn- und Feiertagen tagsüber 2-mal in der Stunde mit Anschluss an die S-Bahn). Ein kleiner Wermutstropfen ist lediglich, dass der Ort Ammerland, der direkt am Starnberger See liegt, an Sonn- und Feiertagen nur im 2-Stundentakt erreicht werden kann, weil der Nachbarlandkreis für eine stündliche Anbindung dieses Ortes nicht bezahlen möchte.

Um 18.34 Uhr endete die Exkursion am Starnberger Seebahnhof, wo der Abend mit einem Gaststättenbesuch ausklang. Erfreulich war in diesem Zusammenhang das Angebot von Frau Münster, sich Kritik und auch Lob von unserer Seite anzuhören und dass sie uns das Angebot machte, ein bis zweimal im Jahr zu Gesprächen mit Fahrgastverbänden zur Verfügung zu stehen.

Fazit: Im Busbereich tut sich etwas, wenn engagierte Mitarbeiter etwas voranbringen wollen. Erfreulich ist in diesem Zusammenhang auch, dass die Busse nicht an Landkreisgrenzen enden, sondern einige neue Verbindungen von der S7 zur S6 und umgekehrt geschaffen wurden.

Frank Lipke

Nachruf für Michael Behringer

Am 7. August ist Michael Behringer, 1. Vorsitzender des Verkehrsforums Berchtesgadener Land, im Alter von 65 Jahren verstorben. Viele von uns kannten ihn als engagierten Eisenbahnfreund mit großem Fachwissen über die Eisenbahn.

Als 1. Vorsitzender des Verkehrsforums Berchtesgadener Land hat er – ohne bei uns Mitglied zu sein – im Berchtesgadener Land auch unsere Aufgaben übernommen. Der FD Königssee war ihm immer ein großes Anliegen, ebenso die Verlängerung der S-Bahn Salzburg nach Bayern oder der Ausbau seines Heimatbahnhofes, des Bahnhofs Hammerau, um nur einige wenige Beispiele zu nennen.

Bei PRO BAHN Oberbayern wurde er hoch geschätzt, weil er die Dinge immer sehr fundiert und engagiert angegangen ist – sein Tod ist ein herber Verlust für die Bahnszene in Oberbayern. Wir werden uns in Dankbarkeit an sein Engagement erinnern.

Renate Forkel – im Namen des Vorstands und aller PRO BAHN-Freunde

PRO BAHN-Stellungnahme zum Maßnahmenpaket für saubere Luft in Innenstädten

Wie bereits in der letzten PRO BAHN-Post erwähnt, hat die Bayerische Staatsregierung in der Sitzung des Ministerrats vom 18. Juli 2017 ein Maßnahmenpaket für saubere Luft in Innenstädten beschlossen. Dies wurde in Form einer Pressemitteilung veröffentlicht (<http://www.bayern.de/bericht-aus-der-kabinettsitzung-vom-18-juli-2017/?seite=1617>).

Dass bis zum 20. August die Möglichkeit bestand, Stellungnahmen zu den Maßnahmen abzugeben, soweit das Gebiet der Landeshauptstadt München betroffen ist, wurde in dieser Pressemitteilung allerdings nicht erwähnt, sondern lediglich im „Oberbayerischen Amtsblatt“ vom 20. Juli bekanntgegeben. Eine weitergehende Öffentlichkeitsarbeit, dass die Möglichkeit einer Stellungnahme bestand war zumindest nicht erkennbar, so dass die Öffentlichkeitsbeteiligung am 18. August still und weitgehend unbeachtet endete.

Beim Bündnis für saubere Luft in München, an dem auch PRO BAHN Oberbayern beteiligt ist (<http://www.luft-reinheitsgebot.de/>), wurde die Möglichkeit zur Stellungnahme gerade noch rechtzeitig vor dem Fristende am 18. August bemerkt und noch eine Stellungnahme bei der Regierung von Oberbayern abgegeben.

Außerdem hat PRO BAHN eine weitere Stellungnahme zum Maßnahmenpaket der Staatsregierung verfasst, in der speziell der Bereich des Öffentlichen Verkehrs angesprochen wurde. Der Inhalt dieser Stellungnahme ist im folgenden zusammengefasst:

Grundsätzlich begrüßt PRO BAHN die Maßnahmen im Bereich der Öffentlichen Verkehrsmittel, stellt allerdings fest, dass in dem beschlossenen Maßnahmenpaket der Staatsregierung quantitative Aussagen, d.h. „was soll bis wann umgesetzt werden“, weitestgehend fehlen. Die vorgesehenen Maßnahmen sind zudem deutlich zu wenig, um eine wesentliche Verkehrsverlagerung auf den Öffentlichen Nahverkehr zu erreichen.

Die Einzelmaßnahmen aus dem Maßnahmenpaket werden von PRO BAHN wie folgt bewertet:

Förderung von Bussen, Tram- und U-Bahn-Fahrzeugen und Elektrobussen: Diese Maßnahmen finden natürlich die Zustimmung von PRO BAHN. Auch die Förderung innovativer Antriebsformen im Schienenpersonennahverkehr (SPNV) wird befürwortet. Es sollte aber nicht in Vergessenheit geraten, dass Elektromobilität im Schienenverkehr bereits seit über 100 Jahren etabliert ist und die Förderung der funktionierenden Elektromobilität auch sinnvoll ist.

Park&Ride und Bike&Ride: Bike&Ride ist eine sinnvolle Ergänzung des Öffentli-

chen Nahverkehrs. Wichtig wäre aber, die Stellplätze in guter Qualität zu bauen (d.h. sinnvolle Radstände, Überdachung). Park&Ride sehen wir insbesondere bei Großanlagen kritisch, eine Verbesserung der Öffentlichen Verkehrsmittel außerhalb des Stadtgebiets wäre weitaus zielführender.

ÖPNV-Infrastruktur: Hier sollten konkrete Maßnahmen und Zieltermine hinterlegt und dann auch erreicht werden.

Elektrifizierung des SPNV: Grundsätzlich sinnvoll, muss aber mit Pragmatismus angegangen werden, nachdem momentan laufende oder planfestgestellte Elektrifizierungen stark verzögert und äusserst ungünstig für die Fahrgäste ausgeführt werden.

Anreize für Tangential- und Expressbusverbindungen in Ballungsräumen: Ebenso ein sehr wichtiges und sinnvolles Ziel, hier sollten konkrete Ziele vorgenommen (und auch erreicht) werden.

Finanzielle Anreize zum Umstieg auf den ÖPNV: Aufgrund der hohen Auslastung der Öffentlichen Verkehrsmittel wäre der Ausbau vorrangig. Zudem sollte eine Belohnung für die Stammkunden überlegt werden, die ja teils schon seit Jahrzehnten mit ihrer ÖV-Nutzung für saubere Luft sorgen. Auch die steuerliche Privilegierung für vom Arbeitgeber bezuschusste ÖPNV-Fahrkarten wird als sinnvoll erachtet. Ergänzend sollte geprüft werden, ob im Sinne der Verwaltungsvereinfachung auch bei Dienstreisen nicht mehr zwischen Auto und Öffentlichem Verkehr unterschieden wird, sondern in beiden Fällen immer basierend auf der Entfernung die gleiche Pauschale abgesetzt werden kann.

Außerdem wurden in der Stellungnahme von PRO BAHN Oberbayern weitere Punkte angesprochen, die nicht im Maßnahmenpaket der Staatsregierung genannt wurden:

Mit der Schaffung von Busspuren kann Pünktlichkeit, Qualität und damit die Attraktivität von Bussen wesentlich verbessert werden. Als erster Schritt sollten die von der MVG vorgeschlagenen 51 Busspuren innerhalb der nächsten 5 Jahre vollständig umgesetzt werden. Mittelfristig ist anzustreben, dass für alle Metrobuslinien sowie an neuralgischen Abschnitten Busspuren vorhanden sind.

Zulassungsverfahren für Tram- und U-Bahn-Fahrzeuge: Dieses ist so zu straffen, dass neue Fahrzeuge in überschaubaren Zeiträumen in Betrieb genommen werden, damit die Mehrkapazitäten auch bei den Fahrgästen ankommen.

Ausbau Tram: Aufgrund der Bauzeiten ist kurzfristig lediglich der Tramausbau eine Möglichkeit, wenn Nahverkehr auf die Schiene gebracht werden soll. Daher wäre über die im Maßnahmenpaket erwähnte Nordtangente hinaus ein systematischer weiterer Ausbau der Tram sinnvoll. Für die nächsten Jahre sollte ab 2018 für die nächsten 15 Jahre jedes Jahr die Erweiterung des Netzes um 15 Kilometer vorgesehen werden. Die Kapazitäten zur Bearbeitung und Genehmigung der

entsprechenden Anträge müssen frühzeitig geschaffen werden, damit der Ausbau auch funktionieren kann. Eine Sonderförderung für den Tramausbau wäre empfehlenswert.

U-Bahn München: Aufgrund der absehbaren Überlastung der U-Bahnen in der Innenstadt ist es dringend erforderlich, den Bau der U9 anzugehen. Diese Maßnahme ist aufgrund der Netzstruktur wichtiger als weitere Netzerweiterungen.

Bahnhof Poccistraße: Der Ausbau des Bahnhofs Poccistraße schafft gute Umsteigemöglichkeiten zwischen Bahn und U-Bahn und sollte bevorzugt realisiert werden. Die Planung sollte dabei so geändert werden, dass vier Bahnsteigkanten gebaut werden. Grundsätzlich sollte die Qualität der Umsteigebeziehung möglichst gut werden, und nicht nur auf schlechter Standardqualität.

Funktionierendes Regionalbus und -zugnetz: Ein funktionierender Nahverkehr auch außerhalb der Stadtgrenzen reduziert die Zahl der Autos, die nach München fahren. Denn wer erstmal im Auto sitzt, fährt öfters weiter als bis zum ersten ÖV-Knoten, wer dagegen von daheim aus direkt den Öffentlichen Verkehr sinnvoll nutzen kann, tut dies. Dies gilt nicht nur im direkten Umland, sondern auch durch die fehlenden Streckenausbauten – beispielsweise ins Allgäu und Richtung Mühldorf – und die regelmäßigen Verspätungen der S-Bahn und der Regionalzüge wird Schaden angerichtet.

Renate Forkel nach einem Text von Andreas Barth

Klimawandel

Alle reden vom Klimawandel – die Deutsche Bahn (DB) tut etwas. Und zwar in Bezug auf das Klima in den ET442, die (genannt „Hamster“) im Werdenfels-Netz unterwegs sind. Dazu gab es seit der Inbetriebnahme dieser Züge im Dezember 2013 permanent Klagen von Fahrgästen, denn die Klimaanlage erzeugte oft dermaßen niedrige Temperaturen, dass man auch im Hochsommer immer eine Jacke dabei haben musste, um im Hamster zu „überleben“.

Wenn man einen Zugbegleiter bat, die Klimaanlage etwas moderater einstellen zu lassen, wurde in der Regel auf die verschiedenen „Klimazonen“ im Zug hingewiesen („in der Mitte ist es wärmer und weiter vorne geht es auch“): ein gut gemeinter Rat, aber etwas praxisfremd, denn wer will schon im Zug hin und her gehen, probesitzen und die optimale Klimazone wählen (falls dort dann noch ein Platz zu haben sein sollte).

Nun soll damit Schluss sein: während der Sommerferien wird bei den Triebwagen eine neue Software aufgespielt, die den Luftstrom der Klimaanlage regeln soll. Ziel ist es, dass die Kühlung nicht abrupt, sondern allmählich einsetzt – so sind jedenfalls die Handzettel der DB zu interpretieren. Hoffen wir auf gutes

Gelingen! Bliebe dann nur noch die Frage, warum ein erfahrener Fahrzeughersteller nicht gleich eine fahrgastfreundliche Klimatisierung eingebaut hat. Gab es mal wieder Sparvorgaben zu ungunsten der Fahrgäste?

Fazit: Im Gegensatz zum „Klimawandel draußen“ wäre der „Klimawandel innen“ wirklich zu wünschen.

Matthias Wiegner

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

Verantwortliche Redakteure: Renate Forkel, Andi Barth. 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: <https://www.pro-bahn.de/oberbayern/pbp/>

Jahresabonnement der gedruckten Version durch Überweisung von 14,40 Euro auf unser Konto bei der Sparda Bank München, IBAN DE83 7009 0500 0003 7207 30, BIC GENODEF1S04 (Konto 37 20 730, BLZ 700 905 00). 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.

- So. 03.09., So. 10.09., 17.09. und So. 24.09.; Bad Endorf (09:55, 11:55, 15:55, 17:55 Uhr) / Obing (8:57, 10:57, 14:57 und 16:57 Uhr); **Touristikverkehr auf der Lokalbahn Endorf-Obing mit VT 26**; Info: <https://www.leo-online.org/>, Tel.: 0151/2020 7626
- So. 03.09. 13:30 Uhr; Murnau, Bahnhofsvorplatz; **Besichtigung mit Sonderführung Lokdenkmal E69**; Info: <http://www.kuratorium-e6904.de/2017/08/12/20-jahre-denkmallok-in-murnau/>, Anmeldung erforderlich (Tel. 08841/6141-0).
- So. 03.09. 15 Uhr; Murnau, Restaurant „Zum Murnauer“ (Panoramasaal), Weilheimer Straße 21, 82418 Murnau; **Vortragsveranstaltung „20 Jahre Denkmallok in Murnau – Wie alles begann“**; Info: Siehe obiger Termin.
- Mi. 06.09. 18:30 Uhr; Bad Reichenhall, „Avalon-Hotel“, Restaurant „Masala“, Bahnhofspatz 14; **Monatstreffen** Verkehrsforum Berchtesgadener Land, (offenes Treffen für alle, die sich informieren oder Probleme und Erfahrungen einbringen wollen); Info: <http://www.verkehrsforum-bgl.de/aktuell.html>.
- Mi. 04.10. 18:30 Uhr; Bad Reichenhall, „Avalon-Hotel“, Restaurant „Masala“, Bahnhofspatz 14; **Monatstreffen** des Verkehrsforums Berchtesgadener Land; Info: Siehe Termin am 06.09.
-

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 in München am letzten Mittwoch im Monat ab 19.30 Uhr, derzeit im „Rechtaler Hof“, Arnulfstraße 10, München (gegenüber Nordausgang Hbf).

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

Fr. 01.09. 19 Uhr; Geschäftsstelle; **Stadt- und Kreisgruppe München**

Sa. 02.09. Sa. 09.09., Sa. 16.09, 23.09. und Sa. 30.09., 12 Uhr; Wasserburg, „Café Central“, Herrengasse 5–7; **Stammtisch** der PRO BAHN Ortsgruppe Wasserburg; Info: Rainer Kurzmeier (rainer@blumen-kurzmeier.de), Bernd Meerstein (bernd@meerstein.de)

Sa. 02.09. 12:05 Uhr; Oberschleißheim, Bahnhof (Nordausgang, Bus 292 Abfahrt 12:10 Uhr, **Achtung, bei Anreise mit S1 Fahrplanänderung beachten!**); **Exkursion** „Ehemalige Gleisanlagen am Flugplatz Schleißheim“ ; Info und Anmeldung: e.lauterbach@gmx.de und S. 2.

Mi. 06.09. 19 Uhr; Geschäftsstelle; **Aktiventreffen**

Mi. 13.09. 17:30 Uhr; Geschäftsstelle; **Weiterbildungsveranstaltung - Teil 1: Organisation des SPNV und ÖPNV in Bayern**; Info und Anmeldung: Oberbayern@pro-bahn.de, https://www.pro-bahn.de/bayern/pdf/seminar_2017_flyer.pdf

Do. 14.09. 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. 20.09. 19 Uhr; Geschäftsstelle; **Aktiventreffen**

Mo. 25.09. 19:30 Uhr; Augsburg, Zeughaus, Zeugplatz 4; **PRO BAHN-Treff Schwaben**; Info: w.karg@bayern.pro-bahn.de, errol.yazgac@pro-bahn.de, 08251/53887 und http://www.pro-bahn.de/bayern/index_termin.htm unter „Schwaben“

Mi. 27.09. ab 19:30 Uhr; München; Gaststätte „Rechtaler Hof“; **Stammtisch**

Do. 28.09. 19 Uhr; Weilheim, GH Holzwurm, Münchner Str. 36; **Treffen der Kreisgruppe Weilheim-Schongau**; Info: Norbert Moy (0881/638 131, n.moy@bayern.pro-bahn.de)

Sa. 30.09. 13:30 Uhr; Viechtach, Wirtshaus „Blossersberger Keller“, Blossersberger Str. 2; **Mitgliederversammlung** von PRO BAHN Bayern; Info: <http://www.pro-bahn.de/bayern/einladung.htm> und S. 2 sowie schriftliche Einladung.

Mi. 04.10. 19 Uhr; Geschäftsstelle; **Aktiventreffen**

Fr. 06.10. 19 Uhr; Geschäftsstelle; **Stadt- und Kreisgruppe München**

- Bitte beachten Sie, dass der Stammtisch ab September bis auf weiteres im „Rechtaler Hof“, Arnulfstraße 10, München (gegenüber Nordausgang Hbf) stattfindet.

Termine anderer Veranstalter siehe vorherige Seite.