

PRO BAHN *Post*

Rundbrief von PRO BAHN Oberbayern

August 2018

RB 5510	Reutte in Tirol Weilheim(Oberbay) 08:12 - Huglfing 08:17 - Uffing a Staffelsee 08:22 ☉ Murnau 08:27 - Ohlstadt 08:33 - Eschenlohe 08:37 - Garmisch-Partenkirchen 08:54 - Reutte in Tirol 10:00 ⚠ Uffing a Staffelsee - Reutte in Tirol: Störung. Weitere Informationen	3	08:25, Grund: Warten auf einen entgegenkommenden Zug
Alle Uhrzeit			
RB 59454	München Hbf Gl.27-36 Weilheim(Oberbay) 08:25 - Tutzing 08:35 - Starnberg 08:45 - München-Pasing 09:02 - München Hbf Gl.27-36 09:09 ⚠ Weilheim(Oberbay) - München Hbf Gl.27-36: Störung. Weitere Informationen	1	08:25
RB 59456	München Hbf Gl.27-36 Weilheim(Oberbay) 08:49 - Tutzing 08:59 - München-Pasing 09:19 - München Hbf Gl.27-36 09:26 ⚠ Weilheim(Oberbay) - München Hbf Gl.27-36: Störung. Weitere Informationen	1	08:58, Grund: Verspätung aus vorheriger Fahrt
BRB86520	Augsburg-Oberhausen Weilheim(Oberbay) 08:53 - Raisting 08:59 - Dießen 09:03 - St Alban 09:06 ☉ Riederau 09:08 - Utting 09:13 - Geltendorf 09:26 - Merching 09:46 - Mering 09:50 - Augsburg-Oberhausen 10:13	4	08:53
RB 5413	Innsbruck Hbf Weilheim(Oberbay) 09:12 - Huglfing 09:17 - Uffing a Staffelsee 09:22 ☉ Murnau 09:27 - Ohlstadt 09:33 - Eschenlohe 09:37 - Garmisch-Partenkirchen 09:54 - Innsbruck Hbf 11:23	1	09:22, Grund: Störung an einem Bahnübergang

Auf eingleisigen Strecken führt eine Betriebsstörung meist zu weiteren Störungen und damit zu vielfältigen Störungsmeldungen (<https://reiseauskunft.bahn.de//bin/bhftafel.exe/dn> am 19. Juli 2018 für den Bahnhof Weilheim). Aber unser Ex-Verkehrsminister hält einen zweigleisigen Ausbau der Werdenfelsbahn trotzdem für überflüssig.

- Kurznachrichten – Seite 2
- MVV-Tarif – was erwartet uns? – Seite 3
- Fahrgastinformationen im Störfall – Seite 6
- Das Verkehrsforum Berchtesgadener Land stellt sich vor – Seite 9
- 31. August: Exkursion mit Busline 820 – Seite 10

Kurznachrichten

Stellwerksnachrüstung

Die Deutsche Bahn will als Konsequenz aus dem Zugunglück von Aichach etwa 600 alte Stellwerke mit elektronischen Warnanlagen nachrüsten, meldet der Spiegel (<http://www.spiegel.de/wirtschaft/soziales/a-1217214.html>). Zwischen 2019 und 2024 sollen 90 Millionen Euro investiert werden.

Online-Dialog zum Münchner Hauptbahnhof

Im Rahmen ihrer Darstellung des Neubauprojekts Münchner Hauptbahnhof hat die DB die Möglichkeit eines Online-Dialogs geschaffen (Zugang über <https://www.hbf-muc.de/empfangsgebaeude.html>). Nach Anmeldung kann man dort noch bis zum 6. August Fragen an die Projektverantwortlichen für den Neubau des Empfangsgebäudes und des Starnberger Flügelbahnhofs richten.

Website zur ABS 38 München–Mühldorf–Freilassing: Neu mit historischem (Bild-)Teil

Seit dem 19. Juli ist die neu gestaltete Projekthomepage zur Ausbaustrecke München–Mühldorf–Freilassing (ABS 38) freigeschaltet (<https://www.abs38.de/>). Neu ist z.B. der Bereich „ABS 38 aktuell“ oder die Informationen zu den einzelnen Planfeststellungsabschnitten zwischen Markt Schwaben und Ampfing. Völlig neu aufgenommen wurde in die Homepage die Rubrik „Geschichte der ABS 38“ zur Streckenhistorie. Dieser Teil der Website wurde von unserem Mitglied Karl Bürger, Walpertskirchener Bahnhofsplate und Autor mehrerer bahnhistorischer Bücher, im Auftrag der DB Netz AG erstellt.

Spatenstich für barrierefreien Bahnhof Bernried

Nach der Einigung mit dem Besitzer des Bahnhofsgebäudes kann nun auch der Bernrieder Bahnhof barrierefrei ausgebaut werden. Die Fertigstellung ist für Oktober diesen Jahres vorgesehen. Im Zuge des Umbaus wird der 215 Meter lange Bahnsteig auf 155 Meter verkürzt und von 25 auf 76 Zentimeter erhöht.

Tram-Nordtangente München

Nach der Tram-Westtangente hat auch die Tram-Nordtangente durch den Englischen Garten und Schwabing eine eigene Projektseite im Internetangebot der MVG erhalten. Der Link zur Projektseite ist auch in einer Pressemitteilung zum aktuellen Status des Projekts (<https://www.swm.de/privatkunden/presse/pressemitteilungen.html>, Meldung vom 11.7.1018) enthalten. Die Münchner CSU fungiert weiterhin als Sammelbecken der Gegner jeglicher Trambahnprojekte und will jetzt sogar verbieten lassen, eine Tramlinie als sinnvolle Alternative zu einer in erster Linie teuren U-Bahn, die erst in Jahrzehnten gebaut würde, prüfen zu lassen.

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

MVV-Tarif - was erwartet uns?

Anfang Juli wurden die Eckdaten zur MVV-Tarifreform im Juni 2019 bekanntgegeben. Politik und Medien gaben sich euphorisch. In Presseberichten war von einer „Preis-Revolution“ zu lesen, der MVV beschreibt den neuen Tarif als „attraktiv und einfach wie nie“. Bei genauerem Hinsehen ist die Euphorie allerdings weniger der Qualität der Reform geschuldet, als vielmehr der Tatsache, dass man erleichtert ist, nach ewig langen Debatten überhaupt ein Ergebnis zustande gebracht zu haben. Die Erleichterung der Verantwortlichen nützt den Fahrgästen aber leider kaum etwas.

PRO BAHN Oberbayern hatte anfangs versucht, mehr Einfluss auf die sehr zähen Verhandlungen zur Tarifreform zu gewinnen, ist aber am Widerstand der MVV GmbH und am politischen Desinteresse bezüglich Fahrgastbeteiligung gescheitert. So bleibt statt besserer Mitwirkung in erster Linie die Analyse dessen, was uns da ab Juni 2019 von Politik und Verkehrsunternehmen beschert wird.

Mit etwas Glück wird es billiger – insbesondere mit Streifenkarte

Ein paar Beispiele: Wenn man von Puchheim zum Marienplatz oder von Dachau in die Innenstadt oder darüber hinaus fährt, wird es mit Streifenkarte künftig um 25 Prozent billiger. Noch stärker sinken die Preise, wenn man mit Streifenkarte vom Außenraum durch den Innenraum wieder in den Außenraum fährt. Bei vielen anderen Relationen, zum Beispiel im Innenraum, ändern sich die Preise für Fahrten mit Streifenkarten gar nicht.

Ein Ergebnis, das von PRO BAHN begrüßt wird, ist die höhere Rabattierung von Streifenkarten. Statt 6,7 Prozent beträgt die Ersparnis bei Nutzung einer Streifenkarte künftig über 15 Prozent. Erkauft wird das durch eine Preiserhöhung der Einzelfahrscheine um 13,8 Prozent – das gilt für alle Relationen, in denen der Preis mit Streifenkarte unverändert bleibt (also zum Beispiel im Innenraum). In den Fällen, in denen die Fahrt mit Streifenkarte günstiger wird, werden auch Einzelfahrscheine billiger, allerdings um einen geringeren Prozentsatz.

Auch bei den Monatskarten gibt es Preissenkungen: Von Moosach nach Giesing um 10 Prozent, von Haar nach Pasing um 24 Prozent, von Freising nach Feldmoching um 7 Prozent. Viele Strecken von außen in die Innenstadt verbilligen sich auch etwas, zum Beispiel ab Aying um 7 Prozent, ab Puchheim um 0,6 Prozent oder ab Ebersberg um knapp 12 Prozent.

Zeitkarten werden nicht günstiger

Ein Marketingspruch zur Tarifreform lautet: „Vielfahren wird meist günstiger durch attraktive Monats-, Abo- und Jahreskarten.“ Das kann man bei PRO BAHN so nicht nachvollziehen – viele Pendler werden ab 2019 andere Erfahrungen machen. Günstiger werden Monatskarten in erster Linie, wenn sowohl der Wohnort als auch der Arbeitsplatz im Außenraum liegen – für die Mehrheit der Pendler

gilt dies jedoch nicht.

Auch innerhalb Münchens kann man Glück haben – im Innenraum wird die Monatskarte bei größeren Entfernungen um bis zu 24 Prozent billiger, während sich Zeitkarten für kurze Distanzen um 8,5 Prozent verteuern. Stärker von Preiserhöhungen betroffen sind jedoch Fahrgäste, die von außerhalb nach München pendeln (oder umgekehrt). Insbesondere Fahrten in die städtischen Außenbezirke, wo zum Beispiel Industriebetriebe wie BMW liegen, werden schnell mal 30 Prozent teurer – in Einzelfällen sogar bis 60 Prozent, während die Verbindungen in die Innenstadt oder darüber hinaus um bis zu 13 Prozent günstiger werden können.

Dass die Politik zugelassen hat, dass klassische Einpendler oft deutlich mehr zahlen müssen, stößt bei PRO BAHN auf Unverständnis. Angesichts der Münchner Probleme mit der Autoflut und den Abgasen, angesichts der Tatsache, dass der Verkehr gerade im Bereich der Stadtgrenze am stärksten wächst, ist dies ein Rückschritt. Die Botschaft, dass das Verkehrswachstum weiterhin von der Straße aufgefangen werden soll – mit allen bekannten Nachteilen für Mensch und Umwelt – ist unüberhörbar. Hier haben sowohl Politiker als auch die Verantwortlichen bei MVV und Verkehrsunternehmen versagt.

Tageskarten komplizierter und teurer

Ebenso unverständlich ist unter dem Aspekt eines gut handhabbaren Tarifs die starke Erhöhung bei den bisher einfachsten Tarifen der Tageskarten und der Isarcard-9-Uhr. Dass man nun die gleiche Zonenaufteilung überall anwenden will, führt hier unweigerlich zu einer Komplizierung. Statt drei bis vier Tarifstufen gibt es künftig sieben. Gerade für Touristen, die mit Tageskarte unterwegs sind, dürfte das Beachten der neuen Tarifgrenzen nicht einfach werden. Gleichzeitig werden Leute, die möglichst einfach handhabbare Fahrkarten möchten, durch eine überproportionale Preiserhöhung bestraft. Bei den Tageskarten reicht die Spanne von 15 Prozent bis 115 Prozent, bei der Isarcard-9-Uhr sind es im Außenraum bis über 60 Prozent, während es im Innenraum leicht günstiger wird.

Einheitliches Schema für alle Fahrkarten

Die Idee, die Tarifschemata für alle Fahrscheinarten zu vereinheitlichen, wirkt auf den ersten Blick klug. Auf den zweiten Blick stellt sich aber die Frage, warum Streifenkarten, Monatskarten und Tageskarten – die jeweils verschiedene Kundengruppen ansprechen – einem einheitlichen Schema folgen müssen.

Schaut man die Tageskarten an, ist die neue Aufteilung deutlich schlechter und erschwert insbesondere Ortsfremden die Mobilität im MVV. Und wieso ist es falsch, Zeitkarten, bei denen man sich langfristig auf den Gültigkeitsbereich festlegt, feiner zu staffeln als Fahrscheine, die man öfters für verschiedene Relationen am Automaten kauft, und bei denen Unkompliziertheit daher wichtiger ist?

Der Fehler liegt bisher eher darin, dass man die Tarifgrenzen für ganz verschiedene Fahrscheinarten unbedingt in denselben Tarifplan einzeichnen musste, was alles andere als zielgruppengerecht ist. Gegen die feine Staffelung von Zeitkarten spricht aus Sicht von PRO BAHN allerdings die schlechtere Möglichkeit der Freizeitnutzung. Diesen Widerspruch kann man dadurch auflösen, dass man abends und am Wochenende den Gültigkeitsbereich entsprechend erweitert.

Es mindert natürlich die Einnahmen, wenn eine Monatskarte für ein paar Ringe oder Zonen am Wochenende im gesamten MVV gilt, oder wenn man dann sogar noch jemand mitnehmen kann, wie das bei anderen Verbänden üblich ist. Hier gelangen wir aber zu einer zentralen Frage: Wollen wir die Erlöse der Verkehrsunternehmen verbessern, oder wollen wir die Zahl der Leute erhöhen, die bereit sind, öfters mal zugunsten von Bus und Bahn auf ihr Auto zu verzichten?

Um die Antwort auf diese Frage hat sich die Politik wieder einmal gedrückt. Stattdessen werden auch von Vertretern der Kommunalpolitik Interessen formuliert, die nicht diejenigen der Fahrgäste sind. Anders lässt sich kaum erklären, dass für bestimmte Fahrscheinarten und viele Relationen Preiserhöhungen in einer Höhe zugelassen werden, die abschreckend ist. Es wird bewusst hingegenommen, dass Leute sich vom Öffentlichen Verkehr abwenden – vielleicht einfach nur, weil man in Verhandlungen um Partikularinteressen das große Ganze aus dem Blick verloren hat.

Es fehlen noch Antworten

Konkrete Antworten darauf, wie es der MVV künftig mit den Problemen von Fahrgästen hält, die die MVV-Außengrenze überqueren und neben MVV-Fahrkarte auch eine Fahrkarte nach dem Eisenbahntarif benötigen, fehlen noch. Bisherige Aussagen erlauben allerdings nur wenig Hoffnung auf Verbesserungen. Ebenso ist noch unbekannt, wie weit künftig verschiedene Fahrscheinarten kombinierbar sind – in der Vergangenheit war dies mehrfach ein Feld für Konflikte.

Wo bleibt der Fortschritt?

Blickt man auf die bundesweite Diskussion über eine Verbilligung des ÖPNV aus Umweltschutzgründen, so bleibt nur festzustellen, dass die Politik eine Chance verpasst hat. Es hätte sich auch mit dem neuen Tarifschema angeboten, auf Erhöhungen insgesamt zu verzichten, oder sie auf einen niedrigen Prozentwert zu begrenzen und stattdessen zur Anpassung ans neue Schema das Preisniveau zu senken. Statt Einzelfahrscheine teurer zu machen, hätte zum Beispiel eine billigere Streifenkarte den gleichen Rabatteffekt.

Und statt für eine Monatskarte von Ismaning nach Unterföhring 60 Prozent mehr zu verlangen, hätte man die Preise für die Innenraum-Monatskarte (Zone M) so festlegen können, dass man mit Unterstützung des Freistaats (die bisher leider nur Neukunden einmalig gewährt wurde) in den Bereich einer Jahreskarte für

365 Euro gekommen wäre. Dem Vorbild aus Wien folgend wird dieses Modell auch für deutsche Großstädte diskutiert. Passt man den Rest der Preistabelle an einen solchen Basispreis an, wird es von Ismaning nach Unterföhring immer noch etwas teurer (16,7 %). Die günstigsten Monatskarten lägen dann bei 40 Euro statt bei 55 Euro, die teuersten unter 160 Euro statt bei 220 Euro. Anstatt Monatskarten, die sich um mehr als 50 Prozent verteuern, gäbe es neben geringen Erhöhungen auch Preissenkungen bis zu 45 Prozent.

Warum also keine echte Reform, die zugleich der Münchner Start in die Verkehrswende sein könnte? Wollen die Politiker das nicht, oder bremst die Angst vor mehr Fahrgästen jede Art von Fortschritt? Wäre ein Verkehrsverbund, der auch beim Preis Argumente für Leute liefert, die den MVV bisher meiden, nicht ein Ziel gewesen, für das der Streit mehr gelohnt hätte, als für das jetzige Ergebnis? Den MVV-Tarif als Bremse für die Fahrgastzahlen einzusetzen kann ja wohl kaum die Maxime irgendeiner Verkehrspolitik sein. Was auch immer zur jetzigen Lösung geführt hat: die Chance für eine zukunftsweisende Reform ist verpasst – wahrscheinlich eher für Jahrzehnte als für Jahre.

Dort wo die Preise mehr als nur geringfügig steigen, werden sich Leute vom MVV abwenden. Andererseits ist die versprochene Vereinfachung nicht deutlich genug, um damit Menschen für Bus und Bahn zu gewinnen. Natürlich werden die Fahrgastzahlen zunehmen – das ist beim allgemeinen Wachstum der Region kaum zu vermeiden. Aber das Auto wird den Verkehrszuwachs dominieren; eine Trendwende ist nicht in Sicht. Die Frage, was guten ÖPNV auszeichnet, kann in der heutigen Zeit nur durch Eindämmung des Wachstums im Autoverkehr beantwortet werden. Hier hat die Verkehrspolitik bisher kläglich versagt, und die MVV-Tarifreform ist kein Schritt in die Richtung, dies zu ändern.

Beispiele für die Auswirkungen der Tarifreform findet man unter <http://ogy.de/mvvreform>.

Edmund Lauterbach

Fahrgastinformationen im Störfall

(Ein Märchen für die Lektüre im Urlaub am Strand oder auf der Alm. Ähnlichkeiten mit lebenden Personen wären rein zufällig und sind nicht beabsichtigt.)

Mittwoch Nachmittag, 17 Uhr, Konzernzentrale, 12. Stock, großer Sitzungssaal. Der Sitzungsleiter ergreift das Wort: „Meine Damen und Herren, wir sind fast durch. Einen Tagesordnungspunkt noch, das dürfte schnell gehen. Frau Schmidt-Herzog bitte.“

Die Assistentin der Geschäftsleitung nickt kaum merklich und zeigt die nächste Powerpoint-Folie. „TOP 8: Fahrgastinformationen im Störfall“, liest der Sit-

zungsleiter vor, „wer hat das denn auf die Agenda getan? Frau Schmidt-Herzog?“ „Nach meinen Unterlagen war das Dr. Stenzel“. Dr. Stenzel vertritt den Geschäftsbereich Infrastruktur. „Das ist korrekt“, meldet sich ein Mitt-Dreißiger, zwei Plätze rechts von Frau Schmidt-Herzog und setzt seine Brille ab. „Das ist mein Wunsch gewesen und in Anbetracht der vorgeschrittenen Zeit will ich gleich in medias res gehen“. Er blättert kurz in seinen Unterlagen. „Am 23. Februar hatten wir von 6 bis 10 Uhr in Unterdipfelhofen, km 41,802 der Strecke 9723 eine Bahnübergangsstörung.“ Er spricht den Sitzungsleiter direkt an: „Wollen Sie sich dazu äußern?“ und nach einer kurzen Pause, nachdem keine unmittelbare Reaktion erfolgt, „oder jemand anderer?“

Wieder verstreichen einige Sekunden. „Ich verstehe nicht ganz, worauf Sie hinauswollen, Herr Dr. Stenzel?“ „Ich will darauf hinaus, wie die Fahrgäste informiert wurden! Frau Schmidt-Herzog, können Sie uns bitte helfen? Sie haben doch Zugriff auf den Zentralrechner.“

Frau Schmidt-Herzog beginnt auf ihrem Laptop herumzutippen, die anderen Anwesenden rascheln mit ihren Unterlagen, schauen verstohlen auf die Uhr oder Wischen auf ihrem iPhone herum. Nur zwei Herren beobachten unverhohlen Frau Schmidt-Herzog. „Das dauert sicher nicht lange,“ muntert der Sitzungsleiter nach 60 Sekunden seine Assistentin auf und tatsächlich spielt Frau Schmidt-Herzog eine Tabelle ein. Sofort ergreift wieder Dr. Stenzel das Wort. „Sehen Sie: Der Zug um 06:10 Uhr wird mit +20 Minuten wegen Bahnübergangsstörung angegeben. Aber für den Gegenzug um 06:14 Uhr heißt es +15 Minuten wegen ‚Störung am Triebwagen‘. Das kann’s ja wohl nicht sein!“

Jetzt meldet sich ein korpulenter Herr mit Vollbart. „Sie meinen?“ – man merkt, dass er mit der Fassung ringt – „Sie wollen doch nicht etwa in Zweifel ziehen, dass wir eine Triebwagenstörung hatten, Herr Stenzel?“ Mit Absicht lässt er den Dokortitel weg, weil er weiß, dass das Herrn Dr. Stenzel ärgert. „Nein, das will ich ganz und gar nicht, Herr Dr. Schuster“. Das ist offensichtlich eine Retourkutsche, denn Herr Schuster leidet bekannterweise sehr darunter, dass er nicht promoviert ist. „Aber mit welchem Recht wird Ihre Fahrzeugstörung angegeben, wenn wir eine Bahnübergangsstörung haben?“ „Die Triebwagenstörung ist beim Entkoppeln der beiden Zugteile entstanden. Also waren zwei Einheiten betroffen, das ist doch wohl relevanter als ein Bahnübergang. Ich betone: einer!“

„Lächerlich. Eine Bahnübergangsstörung ist per se wichtiger und betrifft sogar noch mehr Züge als Ihr läppisches Kupplungsproblem. Frau Schmidt-Herzog, können Sie uns bitte die Information zum zweiten Zug von Herrn Dr. Schuster zeigen.“ Die Angesprochene schaut kurz zum Sitzungsleiter hinüber, tippt dann wieder auf ihrem Keyboard herum und zeigt eine zweite Tabelle. Dr. Stenzel ist sofort auf 180. „Sehen Sie, auch hier steht was von Triebwagenstörung; eine Frechheit!“ „Keineswegs, sondern völlig logisch“, zeigt sich Herr Schuster zufried-

den. Währenddessen hat Frau Schmidt-Herzog schon weiter geklickt und zeigt den 6:40 Uhr Zug. „Sehen Sie, da haben Sie Ihren Hinweis auf die Bahnübergangsstörung wieder. Also, warum regen Sie sich künstlich auf.“

Hier schreitet jetzt der Sitzungsleiter ein – zum Deeskalieren. „Meine Herren. Ich bitte um Mäßigung. Es hat doch jeder seine Störung angezeigt bekommen. Nur interessehalber: Wie ging es dann weiter?“ wendet er sich wieder an seine Assistentin. In rascher Folge werden die Fahrgastinformationen des nachfolgenden Zeitraums angezeigt. Der Sitzungsleiter liest leise mit. „+25 Minuten wegen Bahnübergangsstörung, +15 Minuten. Auch Bahnübergang. Hier nochmal. Und nochmal, und ...“.

Herr Schuster springt auf. „Stopp!“ Fast schreit er. „Um 8:40 Uhr hatten wir eine Türstörung – was ist denn damit? Warum taucht die nicht auf?“ Dr. Stenzel bleibt ganz gelassen. „Wir lange dauerte denn die Türstörung?“ Das letzte Wort zieht er genüsslich in die Länge. „Da kann ich nachschauen,“ erwidert Herr Schuster, und nach wenigen Minuten: „Ja, hier hab’ ich’s. Drei Minuten, unser Zugpersonal ist sehr fähig und motiviert“. Dabei schaut er mit einem unverhohlenen Anflug von Stolz in die Runde.

„Aha, drei Minuten. Wissen Sie wie lange die BÜ-Störung gedauert hat? Drei Minuten? Vier Minuten? Zehn Minuten? Nein! Vier Stunden. Stunden! Nicht Minuten! Dann ist es doch wohl mehr als gerechtfertigt, meine Störung anzugeben.“

Jetzt schalten sich auch andere in die Diskussion ein. „Da muss ich Herrn Dr. Stenzel schon zustimmen, das ist ein valides Argument“. „Aber die Störungen von Herrn Schuster sind vielfältiger. Das sollte schon gewürdigt werden“, folgt sofort die Gegenrede. Es setzt ein zustimmendes Gemurmel ein, und erst leise, dann immer lauter fallen Stichworte wie „fehlender Zugteil“, „verspätete Bereitstellung“ und „klemmende Trittstufe“. Jetzt wird es Dr. Stenzel zu bunt: „Meine Herren, ich muss doch sehr bitten“ – in der Aufregung hat er tatsächlich die Damen am Tisch vergessen – „wir haben auch mehr als Bahnübergangsstörungen! Haben Sie noch nie etwas von ’Signalstörung’ gehört? Oder ’Gleislage’. Was wir für Langsamfahrstellen haben – das erahnen Sie noch nicht mal!“ Sein Kopf ist rot angelaufen. Er springt auf, beide Fäuste auf den Tisch gestemmt: „Unsere Baustellen sind legendär! Oder ein Stellwerksausfall – aber ich muss mir hier etwas von ’Türstörung’ anhören!“

Betretenes Schweigen im großen Sitzungssaal der Konzernzentrale. Eine Dame hinten links meldet sich. „Ich kann ja verstehen, dass es bei den Kollegen unterschiedliche Auffassungen über Prioritäten gibt, aber was soll ich denn erst sagen: Wird jemals eine Verspätung wegen ’verzögerter Belieferung unserer Speisewagen’ mitgeteilt?“ „Nein, weil das passiert ja nicht! Der ICE fährt einfach mit leerem Speisewagen los“ – lautes Gelächter, Hohn und Spott aus der Runde lassen die Dame verstummen.

Damit endgültig Ruhe einkehrt, klingelt der Sitzungsleiter mit seiner Chef-Glocke – das letzte Mal kam sie im Spätherbst 2015 bei einer besonders kritischen Finanzdebatte zum Einsatz. „Ich glaube, wir haben das berechtigte Interesse aller Beteiligten verstanden. Ich erbitte Lösungsvorschläge“.

„Wie wäre es mit der Einsetzung einer Arbeitsgruppe“, kommt der Vorschlag aus der Runde. „Sehr gut, Meier!“ ist die Reaktion des Sitzungsleiters und auch sofort ohne weitere Diskussion beschlossen. „Ich gehe davon aus, dass alle damit einverstanden sind“, wird als Begründung noch kurz nachgeliefert. „Bis dahin werden alle – und wenn ich sage 'alle', meine ich auch 'alle' – Störungsursachen in der Fahrgastauskunft angegeben, und wenn es Seiten füllt! Falls wir bisher welche vergessen haben, so reichen Sie mir Ihre Vorschläge bis nächsten Mittwoch schriftlich ein. Rothaus“, und er wendet sich an den Chef der IT-Abteilung, „Sie sind doch sicher in der Lage, das umzusetzen?“

Rothaus nickt heftig. „Selbstverständlich. Schätze 5 Millionen“ und zur Klarstellung schiebt er nach, „pro Quartal“. „Das sind uns unsere Fahrgäste wert! Und damit schließe ich die Sitzung. Wenn ich noch jemanden mitnehmen soll, wir treffen uns in 10 Minuten in der Tiefgarage“.

Matthias Wiegner

Das Verkehrsforum Berchtesgadener Land stellt sich vor

Am 2. März 2011 gründeten Vertreter des Verkehrsforums ÖPNV Berchtesgadener Land, das in der Vergangenheit bei regelmäßigen Treffen bereits eine Reihe von Verbesserungen für den öffentlichen Verkehr erreichen konnte, den Verein Verkehrsforum Berchtesgadener Land (BGL) mit Sitz in Bad Reichenhall. Vereinszweck gemäß Satzung ist die Förderung des öffentlichen Fortbewegungsverkehrs durch Unterstützung der Entscheidungsträger und Verkehrsunternehmen mittels Beratung, Planung, Öffentlichkeitsarbeit und Kundenbetreuung bzw. -vertretung. Der bisherige erste Vorsitzende Michael Behringer verstarb im August 2017. In der Jahresmitgliederversammlung am 2. Mai 2018 wurde ein neuer Vorstand gewählt. Erster Vorsitzender ist Dr. Karl Bösencker, stellvertretender Vorsitzender wie bisher Richard Fuchs, Schatzmeister Christian Bründl, Schriftführer Martin Schön und Kassenprüfer Ludwig Heigermoser.

Einem der Hauptanliegen des Vereins, der Einrichtung des Stundentakts auf der Bahnlinie Freilassing–Mühldorf, wurde zwischenzeitlich Rechnung getragen: die BEG hat den Stundentakt zum Fahrplanwechsel am 9. Dezember 2018 bestellt. Dies darf aber nur einen ersten Schritt darstellen, weiter erforderlich für einen attraktiven SPNV auf dieser Strecke sind die Einrichtung zusätzlicher Haltepunkte, insbesondere in Freilassing Nord und Surheim, die Elektrifizierung der

Strecke und ihr durchgehender zweigleisiger Ausbau im Rahmen der Realisierung der ABS 38, damit neben dem künftig über diese Strecke verstärkt verkehrenden Personenfern- und Güterverkehr ein attraktiver SPNV möglich ist. Weitere Schwerpunkte der Vereinstätigkeit sind insbesondere hinsichtlich der Bahnstrecke Freilassing–Berchtesgaden die baldige Realisierung weiterer Zugangsstellen in Bad Reichenhall (Nord und Mitte) und in Bischofswiesen (Winkl) sowie die Durchbindung der Züge nach Salzburg, die Verbesserung des Zugangs zu den Zügen im Bahnhof Freilassing und der dortigen Verknüpfung von Zug und Bus, die Einrichtung weiterer Haltepunkte an der Bahnstrecke Freilassing–Traunstein sowie die Wiederherstellung der Bahnstrecken von Berchtesgaden zum Königssee und nach Salzburg über Marktschellenberg im Rahmen der Regionalstadtbahn Salzburg.

Eine Regionalstadtbahn in der Stadt Salzburg und ihrem Einzugsbereich in den österreichischen Bundesländern Salzburg und Oberösterreich und in Südostoberbayern ist das Hauptziel des Salzburger Vereins „Die Rote Elektrische“, älteste durchgehend aktive Verkehrsinitiative für den öffentlichen Verkehr in Österreich (Näheres siehe unter www.rsb.jetzt). Das Verkehrsforum BGL arbeitet eng mit diesem Verein zusammen, was dadurch wesentlich erleichtert wird, dass der stellvertretende Vorsitzende Richard Fuchs der Obmann dieses Vereins ist.

Die Arbeit des Verkehrsforums BGL wird in monatlichen Treffen diskutiert und die erforderlichen Aktivitäten werden vorbereitet und beschlossen. Die Treffen finden jeweils am ersten Mittwoch eines jeden Monats – grundsätzlich auch wenn dieses Datum auf einen gesetzlichen Feiertag fällt – um 18.30 Uhr statt. Neu wird künftig sein, dass die Treffen am jeweils ersten Mittwoch im Quartal in Freilassing (Schulungsraum im Bahnhofsgebäude) abgehalten werden, erstmals am 3. Oktober 2018. Im Übrigen finden die Treffen weiterhin in Bad Reichenhall statt und zwar seit kurzem im Hotel Axelmannstein, Salzburger Straße 2-6. Die Treffen sind öffentlich, alle Interessierten sind herzlich eingeladen. Nähere Informationen über den Verein und seine Aktivitäten siehe unter <https://www.verkehrsforum-bgl.de>.

Dr. Karl Bösenecker

Stadt- und Kreisgruppe München

31. August: Exkursion mit Buslinie 820

Am 31. August wird die Stadt- und Kreisgruppe München die neue Buslinie 820 von Buchenau nach Seefeld Hechendorf bereisen.

Abfahrt ist um 18.14 Uhr am S-Bahnhof Buchenau. Als sachkundige Begleitung konnte Frau Beirer vom Landratsamt Fürstenfeldbruck gewonnen werden. Zum Ausklang ist ein Gaststättenbesuch in Seefeld-Hechendorf geplant.

Anreise ab München mit der S4 um 17.21 ab München Hbf. Der Fahrschein muss von jedem Teilnehmer selbst erworben werden. Da Seefeld-Hechendorf außerhalb der Zone München XXL liegt, empfiehlt sich gegebenenfalls eine Tageskarte Gesamtnetz. Eine Anmeldung ist nicht erforderlich.

Frank Lipke

PRO BAHN Post-Archiv

Das Archiv der PRO BAHN-Post umfasst die Ausgaben der letzten dreizehn Jahre. Unter https://www.pro-bahn.de/bayern/pbp_archiv.htm findet man die Titel der Beiträge mit Links zu den PDF-Files der PRO BAHN Post-Hefte, in denen der jeweilige Artikel erschienen ist.

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.

Mi. 01.08. 18:30 Uhr; Bad Reichenhall, „Wyndham Grand Axelmannstein Hotel“, Salzburger Str. 2-6; **Monatstreffen** des Verkehrsforums Berchtesgadener Land; (offenes Treffen für alle, die sich informieren oder Probleme und Erfahrungen einbringen wollen); Info: <https://www.verkehrsforum-bgl.de/>.

So. 05.08., So. 12.08., Mi. 15.08., So. 19.08. und So. 26.08.; Bad Endorf (09:55, 11:55, 15:20 und 17:20 Uhr) / Obing (8:55, 10:55, 14:20 und 16:20 Uhr); **Touristikverkehr auf der Lokalbahn Endorf-Obing mit VT 26**; Info: <https://www.leo-online.org/> und Tel. 0151/2020 7626

Mi. 05.09. 18:30 Uhr; Bad Reichenhall, „Wyndham Grand Axelmannstein Hotel“, Salzburger Str. 2-6; **Monatstreffen** des Verkehrsforums Berchtesgadener Land; Info: Siehe Termin am 01.08.

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 i.d.R. 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 mit wechselndem Treffpunkt.

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

Mi. 01.08. 19 Uhr; Geschäftsstelle; **Aktiventreffen**

Fr. 03.08. 19 Uhr; Geschäftsstelle; **Stadt- und Kreisgruppe München**

Sa. 04.08. Sa. 11.08., Sa. 18.08. und Sa. 25.08., 12 Uhr; Wasserburg, „Café Central“, Herrengasse 5–7; **Stammtisch** der PRO BAHN Ortsgruppe Wasserburg; Info: R. Kurzmeier (rainer@blumen-kurzmeier.de), B. Meerstein (bernd@meerstein.de)

Do. 09.08. 19 Uhr; Rosenheim; „Flötzinger Bräustüberl“ (wahrscheinlich 1. Stock), Sammerstraße 17, **Stammtisch der Stadt- und Kreisgruppe Rosenheim**; Info: Wolfgang Günther (080 62/4027), Günther Polz (080 63/7928)

Sa. 18.08. Augsburg/München **PRO BAHN-Treff Schwaben**; Exkursion nach München zum S-Bahn-Infopoint; Info: w.karg@bayern.pro-bahn.de, errol.yazgac@pro-bahn.de, 08251/53887 und https://www.pro-bahn.de/bayern/index_termin.htm unter „Schwaben“

Mi. 22.08. 19 Uhr; Geschäftsstelle; **Aktiventreffen**

Mi. 29.08. ab 19:30 Uhr; München; Gasthaus „Klinglwirt“, Balanstr. 16 (Anfahrt: S-Bahn oder Tram bis Rosenheimer Platz); **Stammtisch**

Fr. 31.08. 17:21 Uhr München Hbf tief (S4 nach Buchenau) / Bahnhof Buchenau 18:14 Uhr; **Exkursion der Stadt- und Kreisgruppe München**: mit Buslinie 820 von Buchenau nach Seefeld-Hechendorf, anschließend Gaststättenbesuch; Info: 089/53 00 31, Frank Lipke

Mi. 05.09. 19 Uhr; Geschäftsstelle; **Aktiventreffen**

Fr. 07.09. 19 Uhr; Geschäftsstelle; **Stadt- und Kreisgruppe München**

- Wegen des Feiertags findet das zweite Aktiventreffen erst am 22. August statt.
- Geänderter Treffpunkt für den Stammtisch in München!
- Das Treffen der Kreisgruppe Weilheim-Schongau entfällt im August.
- Zusätzlicher Termin der Stadt- und Kreisgruppe München am 31.08. (Exkursion)!

Termine anderer Veranstalter siehe vorherige Seite.

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

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