

PRO BAHN *Post*

Rundbrief von PRO BAHN Oberbayern

Oktober 2018



Die Integrale der Bayerischen Oberlandbahn (BOB) sollen ab 2020 durch neue Fahrzeuge ersetzt werden. Während die Vinschgerbahn in Südtirol elektrifiziert wird, wurden für die Bayerische Oberlandbahn gerade wieder neue Dieselmotoren bestellt, da bis zur Elektrifizierung der Strecken im Oberland bestimmt noch einige Jahre vergehen werden. (Bild: M. Wiegner)

- Vorankündigung Bezirksversammlung 2018 – Seite 2
- Kurznachrichten – Seite 2
- Kritik am neuen MVV-Tarif gerechtfertigt – Seite 3
- S-Bahnhof Höllriegelskreuth nach dem Umbau – Seite 4
- Exkursion mit der Buslinie 820 – Seite 7
- BOB fährt ab 2020 mit LINT 54 – Seite 8
- Südtirol und Graubünden: Urlaub ohne Auto – Seite 9

Samstag, 17. November 2018

Bezirksversammlung in München

Die diesjährige Mitgliederversammlung von PRO BAHN Oberbayern (Bezirksversammlung) findet am Samstag, dem 17. November, statt – wie immer ab 11 Uhr im Münchner Hofbräuhaus.

Das Gastreferat hält diesmal der Vorsitzende der Geschäftsführung der MVG, Ingo Wortmann, über das Thema „ÖPNV in einer boomenden Großstadt“.

Ein wichtiger Tagesordnungspunkt der Mitgliederversammlung wird die alle zwei Jahre anstehende Neuwahl des Vorstandes sein. Eine schriftliche Einladung mit der vollständigen Tagesordnung wird allen Mitgliedern von PRO BAHN Oberbayern in der ersten Oktoberhälfte zugeschickt.

Kurznachrichten

PRO BAHN-Beteiligung an Aktionstagen

Am 3. Oktober wird PRO BAHN am Aktionstag „Runter mit dem Verkehr“ gegen den landschaftszerstörenden Ausbau der B2 in Weilheim teilnehmen und auf die effektive Entlastung vom Straßenverkehr durch die Bahn hinweisen. Im Weilheimer Maibaumpark (neben dem Amtsgericht) gibt es (nur bei schönem Wetter) ab 11 Uhr Informationen, Live-Musik und Verpflegung (https://www.pro-bahn.de/bayern/termin_show_one.php?id=2141&app=obb). Außerdem sei noch auf die am 6. Oktober in München (11 Uhr am Königsplatz) stattfindende Demonstration „Mia hams satt! Für ein gutes Leben in Bayern und in der Welt!“ hingewiesen. Diese wird vom Bündnis für saubere Luft, an dem auch PRO BAHN beteiligt ist, unterstützt (<https://www.luft-reinheitsgebot.de/>).

PRO BAHN-Positionspapier „Baustellen und Fahrgäste“

Baustellen sind notwendig, um die Bahninfrastruktur in Stand zu halten, neue Kapazitäten zu schaffen, Reisezeiten zu verkürzen oder Bahnhöfe besser und barrierearm zu gestalten. Dabei gilt es die eigentliche Baustelle, aber auch Folgemaßnahmen wie Fahrplanänderungen oder Ersatzverkehre angemessen zu gestalten. Zu diesem Themenbereich hat PRO BAHN ein Positionspapier veröffentlicht (https://www.pro-bahn.de/disk/pdf/2018-09_baustelle.pdf).

Chefwechsel bei MVV und BOB

Am 13. September wurde der langjährige MVV-Chef Alexander Freitag feierlich in den Ruhestand entlassen. Seine Nachfolge tritt am 1. Oktober Dr. Bernd Rosenbusch an, der bisher Geschäftsführer der Bayerischen Oberlandbahn (BOB) war.

Landtagswahlen vor der Tür: Ankündigungen für Bahnausbau

Am 14. Oktober finden Landtagswahlen statt und da wird gerne viel versprochen. So auch im sogenannten Dialogforum zum Bahnausbau im Süden von München unter Leitung der bayerischen Verkehrsministerin Ilse Aigner (<https://www.merkur.de/-10240970.html>). In diesem Zusammenhang wird unter anderem die S-Bahn nach Geretsried gepriesen, die aber tatsächlich nicht vor 2027 kommen wird. Wenn man das mit den umgesetzten Maßnahmen der letzten fünf Jahre vergleicht, kommt dagegen Frustration auf.

Der Stellenwert des SPNV in Bayern

Große Ereignisse müssen groß gefeiert werden, mit viel Prominenz und der politischen Spitze des Freistaats: die Reaktivierung einer Bahnlinie, die Eröffnung einer neuen Trambahnlinie oder eines neuen Bahnhaltes, die Elektrifizierung einer Strecke. Da in Bayern in Sachen Schiene aber eher kleine Brötchen gebacken werden und die genannten Ereignisse nicht stattfinden, wurde stattdessen Anfang September eine neue dynamische Fahrgast-Informationsanlage in Neufahrn/Niederbayern von einem Mitglied der Staatsregierung eingeweiht (<http://www.verkehr.bayern.de/med/aktuell/archiv/2018/180903neufahrn/>).

Weitere aktuelle Meldungen findet man auch auf den Webseiten von PRO BAHN unter <https://www.pro-bahn.de/aktuell/>. Meist wird dort auch auf weitergehende Informationen verwiesen.

Anhaltende Kritik am neuen MVV-Tarif verständlich und gerechtfertigt

Seit Jahren wird im Münchner Verkehrsverbund über eine Tarifreform diskutiert. Nach anfänglichen Visionen, bei denen es auch um Ausweitung des Verbundgebiets ging, blieb eine Anpassung von Tarifzonen und Preisen. Das Ergebnis wurde den Fahrgästen mit viel Eigenlob Anfang Juli vorgesetzt. Nachdem die Medien zunächst das Selbstlob übernahmen, setzte bald Kritik ein – insbesondere aus dem Münchner Umland.

PRO BAHN Oberbayern hält diese Kritik für verständlich und gerechtfertigt und sieht auch die mangelnde Transparenz während der Diskussionphase als Ursache für das schlechte Ergebnis an. „Die Bürger merken die Effekte im Geldbeutel, und stimmen dann mit den Füßen ab“ stellt PRO BAHN Oberbayern in einer Pressemitteilung vom 21. September fest (<https://www.pro-bahn.de/oberbayern/presse/>). Rechenricks wie der Vergleich einer Gesamttarifzeitkarte heute mit einer künftigen Karte für den XXL-Raum erschüttern das Vertrauen nur weiter. Einziges Glück der Verantwortlichen ist, dass durch den anhaltenden Zuzug in die Region München die Fahrgastverluste ausgeglichen werden.

Besonderer Kritikpunkt ist für PRO BAHN, dass die Auswirkungen der Änderungen nicht von vorneherein offen und transparent diskutiert wurden, sondern gerade die negativen Effekte möglichst lange verschwiegen wurden.

Ein wesentlicher Minuspunkt ist, dass klassische Einpendler nach München oft deutlich mehr zahlen müssen. Damit werden die Weichen für eine Verlagerung Richtung Autoverkehr gestellt, zum Schaden sowohl des Umlands als auch der Stadt München. Auch wird damit der Parkdruck an der Grenze zur künftigen M-Zone weiter zunehmen, mit den negativen Effekten bezüglich Staus und Flächenverbrauch. Viel besser wäre es, auch im Tarif die mittlerweile guten und attraktiven Bussysteme in den Landkreisen zu fördern anstelle zu behindern.

Unattraktiver wird auch der Freizeit- und Gelegenheitsverkehr: Die Tageskarten werden durchgängig teurer, und anstelle von bisher drei verschiedenen Preisen gibt es künftig zwölf verschiedene zur Auswahl. Gerade außerhalb des Berufsverkehrs wäre noch Platz für weitere Fahrgäste, doch hier schlägt die Preiserhöhung voll zu. Das Potenzial für den Öffentlichen Nahverkehr bleibt damit ungenutzt.

Fazit der Pressemitteilung: Seit 1998 wurde am Tarif herumgedoktort, mit dem Ergebnis, dass es für etliche Fahrgäste viel teurer wird, eine Entschädigungsregelung weiterhin fehlt, und dass es weiterhin keine attraktiven Bonusangebote für Stammkunden wie eine Mitnahmeregelung gibt. Es wurde auch gar nicht erst versucht, die Probleme an der MVV-Außengrenze, wo sich die Gültigkeit von Fahrkarten je nach Fahrplan und Zughalten ändert, fahrgastfreundlich zu lösen. Dies ist eine große Enttäuschung, und die einzige Euphorie, die man haben kann ist, dass es wenigstens irgendwas gibt.

Inzwischen versprechen MVV und Politik Nachbesserungen unbekannter Art; die Reform wurde nochmals von Mitte auf Ende 2019 verschoben. Weitere Informationen zu den Änderungen und die Kritikpunkte hat PRO BAHN im Internet unter <https://www.pro-bahn.de/muenchen/tarif/mvv-tarif-201808.html> zusammengefasst (siehe auch PRO BAHN Post vom August 2018).

Andreas Barth

Wie barrierefrei ist der S-Bahnhof Höllriegelskreuth nach dem Umbau wirklich?

Mitte 2017 begannen die Bauarbeiten zum barrierefreien Ausbau des Bahnhofs Höllriegelskreuth. Bis zum Fahrplanwechsel im Dezember 2017 sollten die Bauarbeiten abgeschlossen sein, dazu später mehr. Als ich die Plakate zum Um- und Ausbau des S-Bahnhofs beim Pendeln zu meinem Arbeitsplatz das erste Mal entdeckte war ich sehr euphorisch. Endlich sollte der vorhandene Mittelbahnsteig Verstärkung bekommen. Ohnehin war dieser bei S-Bahnen im Berufsverkehr sehr

gut gefüllt. Wenn es dann noch zu Betriebsstörungen kam, konnte es durch Fahrgäste der nächsten S-Bahn schon mal sehr eng werden.

Schließlich begannen die Bauarbeiten. Gleis 1 wurde im Bahnhofsbereich komplett abgebaut, scheinbar um die Errichtung des Außenbahnsteigs und der Tunnelanlage für den Aufzug zu erleichtern. Es folgten der Aushub und der Bau der Aufzugsanlage. Der Mittelbahnsteig wurde auch schon teilweise abgebaut. Als schließlich der Außenbahnsteig benutzbar und das Gleis wieder eingebaut war, wurde der Mittelbahnsteig komplett gesperrt und umgebaut.

Beim Warten auf die S-Bahn konnte man sich immer wieder den Baufortschritt vergegenwärtigen. Im Gespräch mit Kollegen und den Mittelbahnsteig stets im Blick wurde bald klar, dass es – zum Entsetzen aller – statt des absolut notwendigen echten Mittelbahnsteigs künftig nur noch einen Mittelbahnsteig mit einer Bahnsteigkante geben würde (<http://efa.mvv-muenchen.de/sta/hoellriegelskreuth.pdf>). An der zweiten Bahnsteigkante zu Gleis 1 hin befindet sich nun ein Zaun. Außerdem wurde der Bahnsteig auch noch extrem verschmälert. Vom Zugang zum Bahnsteig bis zu einer Länge von 36 Metern hat er nur noch etwa zwei Drittel der ursprünglichen Breite. Nach diesem 36 Meter langen Abschnitt endet auch das Dach, welches früher eine Länge von 70 Meter hatte. Im dachlosen Bereich – also die nächsten 110 Meter des Bahnsteigs – ist die Breite auf etwa die Hälfte geschrumpft. Auch die Platzierung des Aufzugs ist nicht wirklich glücklich, der Durchgang zum Abgang wird dadurch zusätzlich verschmälert. Der verfügbare Platz entspricht in etwa dem doppelten Abstand vom Sicherheitsstreifen zur Bahnsteigkante. Ich muss zugeben, man hätte sich wahrscheinlich vorher über die Pläne informieren können, aber wer rechnet denn mit einer solchen Ver(schlimm)besserungsmaßnahme?

Irgendwann waren dann beide Bahnsteige wieder für den S-Bahnverkehr zu befahren. Ziel war es, zum Fahrplanwechsel im Dezember 2017 die Bahnsteige voll funktionsfähig den Fahrgästen zu übergeben. Mittlerweile ist es Mitte September 2018. Einer der Aufzüge steht immer noch still (Türstörung). Die Lautsprecheranlage funktioniert auch noch nicht. Gut, dass es in diesem Bahnhof einen netten Fahrdienstleiter gibt, der einem Abweichungen schon mal persönlich sagt, wenn man sozusagen an seinem Vorgarten vorbeirrt (das ist nun möglich, weil der Zugang zum Außenbahnsteig am Stellwerk vorbeiführt). Eine solche Info war sehr wertvoll, da die elektronischen Anzeigen auch erst seit August funktionieren und die Anzeige auf Gleis 1 eigentlich immer ausfällt. Auf Gleis 2 ist das auch keine Seltenheit. Darüber hinaus werden auf Gleis 2 auch nur die Abfahrten für dieses Gleis angezeigt. Wenn also eine S-Bahn Richtung Wolfratshausen auf Gleis 1 fährt wird dies nicht angezeigt. Dann heißt es nur „S7 Wolfratshausen in 23 Minuten“. Ich traue inzwischen nur noch den Signalen, das hat mir schon eine Menge Gerenne gespart. Mittlerweile ist es mein Hobby geworden, die Betriebssituation auf dem Weg zum Bahnhof möglichst genau zu analysieren, um

nicht überrascht zu werden. Am alten Mittelbahnsteig hätte ich mich bei einem Gleiswechsel einfach umgedreht und wäre eingestiegen.

Gerne schildere ich im Folgenden eine alltägliche Situation von überforderten Fahrgästen. Es handelt sich dabei nicht um einen Einzelfall, sondern die Regel: Fahrgäste kommen zum Bahnhof aus Richtung Linde-AG. Um an die Bahnsteige zu gelangen, benutzten sie bequem die Unterführung. Für die Fahrt Richtung Wolfratshausen wird durch ein Schild Gleis 2 empfohlen. Die Fahrgäste gehen nun die Treppe hoch zum Bahnsteig. Erst dort werden sie seit etwa zwei Wochen durch die elektronische Anzeige informiert, auf welchem Gleis nun wirklich die S-Bahn nach Wolfratshausen kommt. Gleis 2 wird nämlich oft durch die S20 belegt, die hier endet. Logische Konsequenz: man muss auf Gleis 1.

Als die Anzeigen noch nicht funktionierten, kam es zu noch größerer Verwirrung. Viele der unbedarften Fahrgäste verpassten schließlich ihre gewünschte S-Bahn. Der Sprint zu Gleis 1 (natürlich nicht auf direktem Wege aus der Unterführung möglich) als sie die S-Bahn einfahren sahen und danach der Weg zurück wieder auf Gleis 2 ist mehr als demotivierend für die ohnehin schon leiderproben Außenastfahrer Richtung Wolfratshausen.

Eine besonders unschöne Szene musste ich kürzlich beobachten, als die Anzeigen noch nicht funktionierten. Ein älteres Ehepaar schleppte seine Fahrräder auf den Bahnsteig zu Gleis 2. Dort stand die S20 auf ihre Abfahrt wartend. Die Ehefrau versuchte Fahrkarten zu erwerben. Dies ist auf diesem Bahnsteig leider nicht mehr möglich. Ich informierte sie, dass sie zu Gleis 1 kommen muss. Also Treppe runter Treppe rauf, der Aufzug ist ja noch nicht in Betrieb. Als ich herausfand, dass sie nicht mit der S20 sondern Richtung Wolfratshausen fahren wollte, war es nicht mehr möglich, die Räder auf den anderen Bahnsteig zu bekommen. Die beiden mussten dann auf die nächste S-Bahn ausweichen.

Die funktionierende Anzeige verbessert die Situation allerdings nur bedingt. In der Unterführung wäre diese Information auch notwendig. Die Anzeige am Bahnsteig ist zudem vom Aufzug verdeckt, man muss also erst ganz nach oben, um die aktuelle Information zu bekommen. Wie soll nun eine im Rollstuhl sitzende Person oder eine Familie mit Kinderwagen dann noch kurzfristig das Gleis wechseln? Das ist leider nur sehr schwer möglich.

Mein ernüchterndes Fazit des Umbaus: Alle gedanklich durchgespielten Szenarien über die Auswirkungen der gestohlenen zweiten Bahnsteigkante des Mittelbahnsteigs sind eingetreten. Zudem wird man auch noch tatsächlich im Regen stehen gelassen. Die Dächer sind einfach viel zu hoch, um bei kleinster Neigung des Regens Schutz bieten zu können. Naja, zumindest muss man zu den Stoßzeiten nicht frieren, da es kuschlig eng zugeht auf den Bahnsteigen. Fahrgäste aus München, die am Morgen zur Arbeit wollen, kommen oft nur sehr langsam aus den Zügen heraus, weil einfach nicht mehr genügend Platz am Bahnsteig zur

Verfügung steht. Am Nachmittag wird dann der Sicherheitsstreifen auch schon mal zum „Catwalk“, wenn am völlig überfüllten Bahnsteig zu Gleis 1 jemand versucht, nach hinten am Bahnsteig durchzugehen. Meine persönliche Antwort auf die Überschrift dürfte jedem Leser klar sein. 5,9 Millionen Euro wurden für diesen Bahnsteig veranschlagt. Ist er das wirklich wert? Wer ist hier der Gewinner? Langfristig auf jeden Fall keiner und schon jetzt nicht der Fahrgast!

Peter Asen

Exkursion mit der Buslinie 820 von Buchenau nach Seefeld-Hechendorf

Am 31. August hat die Stadt- und Kreisgruppe München von PRO BAHN in Begleitung von zwei fachkundigen Mitarbeiterinnen der Landratsämter Fürstentfeldbruck und Starnberg sowie der Chefin der Firma Enders Reisen den „Ammer-Amper-Bus“ (Linie 820) von Buchenau nach Seefeld-Hechendorf getestet. Diese Buslinie wurde erst im Dezember 2017 eröffnet und verbindet kreisübergreifend die Kreisstadt Fürstentfeldbruck mit der S-Bahn Station Seefeld-Hechendorf im Landkreis Starnberg, wodurch vorher schlecht vom ÖPNV bediente Gebiete teilweise erstmals eine regelmäßige Busanbindung erhalten haben.

Unsere Exkursion begann um 18.14 Uhr am Bahnhof in Buchenau an der Haltestelle „Buchenau S Süd“. Vom Bahnhof zur Bushaltestelle ist ein etwa fünfminütiger Fußweg zurückzulegen, die Beschilderung der Bushaltestelle kann sicher noch optimiert werden, was aber laut Aussagen der Verantwortlichen nicht so einfach ist. Um bei einem planmäßigen Übergang von vier Minuten von der S-Bahn zur Bushaltestelle zu gelangen ist sportlich, zumal der Bus aufgrund schlechter Sichtverhältnisse zum Bahnhof in der Regel nicht auf verspätete S-Bahnen wartet.

Der Bus verkehrt montags bis samstags im Halbstundentakt, am Sonntag ist leider noch Betriebsruhe. Die Linie ist auf Fahrgäste nach Fürstentfeldbruck abgestimmt, am Bahnhof Seefeld-Hechendorf bestehen gute Anschlüsse auf die S-Bahn (3 bzw. 12 Minuten Übergang in beide Richtungen), wenn nicht – wie am 31. August geschehen, der Fahrplan der S8 baustellenbedingt um 10 Minuten verschoben wird.

Nach Durchfahren der S-Bahn-fernen Gebiete von Schöngeising und Grafrath wird der Gewerbepark Inning/Wörthsee bedient, danach fährt der Bus durch das touristisch interessante Inning und hat eine Haltestelle am Wörthsee, bevor schließlich der Bahnhof Seefeld-Hechendorf erreicht wird. Dort besteht der genannte Anschluss an die S-Bahn sowie zwei weitere Buslinien.

Das Design der Busse ist einheitlich, und es gibt kostenloses WLAN im Bus. Die

drei Damen, die uns begleiteten, waren sehr engagiert und erläuterten, auf welche Details bei Einrichtung dieser Buslinie geachtet wurde. Diese Details betreffen zum einen die Lage und Ausstattung der Haltestellen (z.B. Wetterschutz) wie auch die Anschlüsse auf andere Buslinien an den Korrespondenzhaltestellen wie z. B. Seefeld-Hechendorf.

Insgesamt ist die Einrichtung dieser neuen Buslinie ein Lichtblick, anderswo ist das Engagement leider bei weitem nicht so groß. Erfreut haben wir erfahren, dass sich auch die Fahrgastzahlen sehr positiv entwickelt haben, bereits im Februar nutzten über 800 Fahrgäste montags bis freitags den Bus, auch am Samstag hatte der Bus noch 449 Fahrgäste.

Frank Lipke

BOB fährt ab 2020 mit LINT 54

Die siebzehn Integrale der Bayerischen Oberlandbahn (BOB) werden schon bald auf das Abstellgleis fahren, ebenso die neun Diesel-Talente, die seit wenigen Jahren im Oberland als Verstärkung eingesetzt wurden. Laut BOB sind die erst zwanzig Jahre alten Integrale mittlerweile so störanfällig, dass ein zeitnaher Ersatz notwendig wird. Voraussichtlich ab Mai 2020 erhält die Bayerische Oberlandbahn GmbH neue Fahrzeuge vom Typ Coradia Lint 54 des Herstellers Alstom. Am 20. September setzten die Staatsministerin für Wohnen, Bau und Verkehr, Ilse Aigner, der Geschäftsführer der Bayerischen Eisenbahngesellschaft mbH (BEG), Thomas Prechtl, der Sprecher der Geschäftsführung der Transdev GmbH, Dr. Tobias Heinemann, und der Vorsitzende der Geschäftsführung der Bayerischen Oberlandbahn GmbH, Dr. Bernd Rosenbusch, ihre Unterschrift unter eine entsprechende Absichtserklärung.

Auch wenn sich für eine einheitliche Flotte ein optimierter Umlaufplan erstellen lässt, sind 25 Fahrzeuge ein knapp kalkulierter Ersatz für die 26 Triebzüge im Bestand. In der Vergangenheit waren unzureichende Kapazitäten immer wieder ein Thema bei der BOB, die regelmäßig an Wochenenden von den Fahrgästen überrannt wird. Solange der Freistaat aber nicht mehr Zugleistungen fordert, wird die BOB-Geschäftsführung eine Aufstockung ihrem Eigentümer gegenüber kaum rechtfertigen können. Hoffentlich ist man hier nicht „zu kurz gesprungen“.

Noch im Frühjahr hatte der Freistaat die Absicht bekundet, im Rahmen der bayerischen Elektrifizierungskampagne („Bayerische Elektromobilitäts-Strategie Schiene“), die Oberlandstrecken zu elektrifizieren und bis dahin als Brückentechnologie Akku-Hybrid-Triebwagen einzusetzen, die zwischen Holzkirchen und München elektrisch unter Fahrdracht fahren. Auf die Hybridtechnik wollte sich die BOB aber nicht einlassen. BOB-Geschäftsführer Dr. Rosenbusch sieht die Gefahr, dass sich in der Öffentlichkeit der Bau von Fahrleitungen kaum noch

durchsetzen lassen könnte, wenn man „saubere“ Fahrzeuge auch ohne Oberleitung haben kann. Die BOB wäre dann dauerhaft auf die nach ihrer Meinung nach aufwändigere Hybrid-Technik angewiesen. So will man nun eine bewährte Technik beschaffen und gleichzeitig aber die Elektrifizierung vorantreiben.

Norbert Moy

Südtirol und Graubünden

Urlaub ohne Auto

Wenn man woanders mit Bus und Bahn unterwegs ist, drängen sich dem geübten Auge schnell Vergleiche mit der Heimatregion auf. Bei der Arbeit zu einem Bericht über eine Reise nach Südtirol und Graubünden (siehe <http://www.myway.de/souvenirs/suedgrau>) entstand die Idee, einige verkehrspolitische Aspekte auch in der PRO BAHN Post darzustellen.

Südtirol und Graubünden sind beide von der Fläche her etwa gleich groß und auch vergleichbar mit den oberbayerischen „Alpen-Landkreisen“ zwischen Garmisch-Partenkirchen und Berchtesgaden. Südtirol hat mehr als doppelt so viele Einwohner wie Graubünden; die oberbayerische Alpenregion ist noch etwas dichter besiedelt. Aus der Sicht des Besuchers bieten beide Regionen ein ausgezeichnetes Angebot im Öffentlichen Verkehr (ÖV).

In Südtirol fällt neben den sehr günstigen Preisen die Erschließungsdichte auf. Beispielweise hat Kaltern (ca. 8000 Einwohner) einen Direktbus nach Bozen (Montag bis Freitag 15-Minuten-Takt, sonntags Stundentakt), eine weitere Buslinie nach Bozen (Halbstunden- bzw. Stundentakt), von Mai bis Oktober eine Querverbindung zwischen den höher gelegenen Ortsteilen und dem Kalterer See (Stundentakt von 9 bis 19 Uhr), sowie Citylinien mit Kleinbussen (Stundentakt, Linienweg überlappend). Ein solch dichtes Angebot wird man in einer vergleichbaren oberbayerischen Region kaum finden. Ähnliches gilt auch für den viertelstündlich verkehrenden Kleinbus zum Partschinser Wasserfall bei Meran oder den Citybus in den Orten rund um Mals am Endpunkt der Vinschgerbahn.

Auch die Kleinbusse verkehren nach Fahrplan; Verkehre mit Vorbestellung wie Anruf-Sammel-Taxen kennt das Kursbuch Südtirol nicht. Während im Raum München der Verbundtarif ein Hindernis für eine zusätzliche Ortsbuslinie sein kann, sind in Südtirol City- und andere Kleinbuslinien selbstverständlich in den landesweiten Verkehrsverbund integriert.

Urlaubserfahrungen basieren auf den Beobachtungen weniger Tage und müssen nicht repräsentativ sein. Südtirol ist sicher nicht überall ein ÖV-Wunderland. Und dass eine hohe staatliche Finanzierungsquote nötig ist, um das gute Angebot bei niedrigen Preisen zu ermöglichen, ist unzweifelhaft. Andererseits wird das

Angebot angenommen; Busse und Züge sind nicht leer, sondern zum Teil gut gefüllt.

Apropos Vinschgerbahn: In Südtirol wird elektrifiziert, während für die Bayerische Oberlandbahn gerade wieder Dieselmotoren bestellt wurden. Das Transit- und Tourismusland Südtirol leidet allerdings auch sehr unter dem hohen Druck des Autoverkehrs, so dass eine Politik, die die Verlagerung auf Bus und Bahn fördert, dort wohl leichter durchsetzbar ist als in deutschen Regionen.

Die vorbildhafte Organisation von Bus und Bahn in der Schweiz ist weit hin bekannt. Elektrifiziert werden muss im Bahnnetz nichts mehr; selbst der Schienengüterverkehr erschließt in Graubünden die Alpentäler (<http://www.transportbahn.ch>). Die Rhätische Bahn bildet dort das Grundnetz, und erlaubt in Chur und Landquart Umsteigen in die Züge der SBB. Postauto Schweiz ergänzt die Schiene mit Verbindungen über Alpenpässe sowie in Täler ohne Bahnstrecken. Und über Netz und Fahrplan eines regionalen Anbieters wie Engadin Bus würden sich auch größere Städte freuen.

Für den Besucher aus Deutschland ist der Fahrpreis ein wesentlicher Unterschied zwischen Graubünden und Südtirol. Drei Faktoren spielen eine Rolle: der Umtauschkurs Euro/Franken ist ungünstig, die Preise in der Schweiz orientieren sich stark am Besitz eines Halbtax-Abos, und die Finanzierung des ÖV geschieht sicherlich etwas mehr über die Nutzer als in Italien (aber vielleicht etwas weniger als in Deutschland).

Zusammengefasst: Sowohl in Südtirol als in Graubünden bietet sich ein Urlaub ohne Auto geradezu an. Ja – es ist etwas mehr Planung nötig als mit den eigenen (oder gemieteten) vier Rädern. Aber ausgerüstet mit der jeweiligen Smartphone-App ist man auch mit Bus und Bahn sehr flexibel. Entspannter ist es allemal, spätestens bei Vollkostenrechnung auch preiswerter. Das Fahrrad (egal ob eigenes oder geliehen) kann eine gute Ergänzung sein. Angebote wie die Südtirol Mobilcard und der Graubünden-Pass befreien vom Nachdenken über Fahrscheinkauf und Tarif. Überdies war eine beruhigende Zuverlässigkeit zu beobachten, was sich inzwischen von vielen deutschen Regionen nicht mehr sagen lässt.

Wer jetzt nach Südtirol aufbricht oder es für nächstes Jahr plant, dem sei noch ein Tipp mitgegeben: Immer entwerten! Im Gegensatz zur Schweiz, wo oft auf „Selbstkontrolle“ gesetzt wird, pilgert man in Italien – egal ob im Bus oder auf dem Bahnsteig (auch mit italienischen Fernfahrkarten) – erst einmal zum Entwerter. In Südtirol haben die Einheimischen meist den kontaktlos lesbaren Südtirol Pass, während die Mobilcard bei jeder Entwertung einen kleinen Stempel bekommt.

Also: Gute Reise nach Südtirol und Graubünden – natürlich mit Bahn und Bus!

Edmund Lauterbach

Nicht vergessen:

PRO BAHN-Landesversammlung am 27. Oktober in Obing

<https://www.pro-bahn.de/bayern/einladung.htm>

Herausgeber: PRO BAHN Bezirksverband 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; Lektorat: Helmut Lerche. 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. 03.10., So. 07.10., So. 14.10., So. 21.10. und So. 28.10. (Saisonende!); 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. 03.10. 10:30 Uhr; Weilheim, Marienplatz/Maibaumpark; **Aktionstag** „Runter mit dem Verkehr“ der Bürgerinitiative Heimat 2030: 10:30 Uhr Demonstration-zug vom Weilheimer Marienplatz zum Maibaumpark, dort ab 11 Uhr (nur bei gutem Wetter) Infostände (u.a. von PRO BAHN) und Biergartenbetrieb; Info: <http://weilnein.de/>.

Mi. 03.10. 18:30 Uhr (trotz Feiertag); Freilassing, Schulungsraum im Bahnhofsgebäude; **Monatstreffen** des Verkehrsforums Berchtesgadener Land; (offenes Treffen für alle, die sich informieren oder Probleme und Erfahrungen einbringen wollen); Info: <https://www.verkehrsforum-bgl.de/>.

Sa. 06.10. 11 Uhr; München, Königsplatz; **Demonstration** „Mia hams satt! Für ein gutes Leben in Bayern und in der Welt!“ mit Beteiligung des Bündnisses für saubere Luft; Info: <https://www.miamhamsatt.de/>, <https://www.luft-reinheitsgebot.de/>, harald.nikolisin@bpro-bahn.de.

Mi. 07.11. 18:30 Uhr; Bad Reichenhall, „Hotel Axelmannstein“, Salzburger Str. 2-6; **Monatstreffen** des Verkehrsforums Berchtesgadener Land; Info: <https://www.verkehrsforum-bgl.de/>.

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. 03.10. 11 Uhr; Weilheim, Maibaumpark (am Amtsgericht); **PRO BAHN-Infostand** auf dem Aktionstag „Runter mit dem Verkehr“ der Bürgerinitiative Heimat 2030 (<http://weilnein.de/>); 10:30 Uhr Demonstrationzug vom Marienplatz zum Maibaumpark, ab 11 Uhr Infostände und Biergartenbetrieb (nur bei gutem Wetter); Info: Norbert Moy (n.moy@bayern.pro-bahn.de).

Fr. 05.10. 19 Uhr; Geschäftsstelle; **Stadt- und Kreisgruppe München**

Sa. 06.10. 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)

Mi. 10.10. 19 Uhr (geänderter Termin!); Geschäftsstelle; **Aktiventreffen**

Do. 11.10. 19 Uhr; Rosenheim; „Flötzinger Bräustüberl“, Samerstraße 17, **Stammtisch der Stadt- und Kreisgruppe Rosenheim**; Info: Wolfgang Günther (080 62/4027), Günther Polz (080 63/7928)

Mi. 17.10. 19 Uhr; Geschäftsstelle; **Aktiventreffen**

Do. 25.10. 19 Uhr; Weilheim, GH Holzwurm, Münchner Str. 36; **Treffen der Kreisgruppe Weilheim-Schongau**; Info: Norbert Moy (n.moy@bayern.pro-bahn.de)

Sa. 27.10. 11 und 13 Uhr; Bad Endorf, Bahnhof; **Sonderzüge** zur Mitgliederversammlung von PRO BAHN Bayern. Info: Siehe Einladung an alle Mitglieder.

Sa. 27.10. 14 Uhr; Obing, Gasthaus „Zur Post“, Wasserburger Str. 1; **Mitgliederversammlung von PRO BAHN Bayern**; Info: Siehe Einladung an alle Mitglieder und <https://www.pro-bahn.de/bayern/einladung.htm>.

Mo. 29.10. 19:30 Uhr; Augsburg, Zeughaus, Zeugplatz 4 (Hollsaal, Zugang durch Tür „Aufgang Treppe“); **PRO BAHN-Treff Schwaben**; 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. 31.10. ab 19:30 Uhr; München; Gasthaus „Klinglwirt“, Balanstr. 16 (Anfahrt: S-Bahn oder Tram bis Rosenheimer Platz); **Stammtisch**

Fr. 02.11. 19 Uhr; Geschäftsstelle; **Stadt- und Kreisgruppe München**

Sa. 03.11. 12 Uhr; Wasserburg, „Café Central“, Herrengasse 5–7; **Stammtisch** der PRO BAHN Ortsgruppe Wasserburg; Info: siehe Termin am 06.10.

Mi. 07.11. 19 Uhr; Geschäftsstelle; **Aktiventreffen**

Termine anderer Veranstalter siehe vorherige Seite.
