

Aktuelle Informationen aus Oberbayern im Herbst 2018

**Sehr geehrte Damen und Herren,
liebe Mitglieder von PRO BAHN in Oberbayern,**

Schon seit Jahren boomt Oberbayern. Noch gilt Oberbayern als eine der lebenswertesten Regionen in Europa. Wachstum gilt immer noch als Merkmal des Fortschritts, doch die Schattenseiten eines einseitigen Fortschrittsglaubens treten immer deutlicher hervor, gerade beim Verkehr: Zur Stau-Hauptstadt wurde München bereits gekürt, das Wohnen ist in und um München mittlerweile auch für die Mittelschicht kaum noch finanzierbar. Immer weiter werden die Wege der Pendler. Dazu kommen Probleme bei der Luftreinhaltung in der Stadt. Die Klimaschutzziele zur Reduktion der Treibhausgase sind längst nicht mehr erreichbar, angesichts der rasanten Erderwärmung geht es noch um Anpassung an den Klimawandel, das 2-Grad-Ziel des Pariser Abkommens hat man längst schon aufgegeben.

Ein Schlüssel zur Bewältigung dieser Herausforderungen ist ein moderner Schienenverkehr und ÖPNV. Bis auf ein paar Unbelehrbare, die den "Schutz der individuellen Mobilität" zum vorrangigsten Gut der Menschheit erklären, wissen das Alle. Die wichtigsten Maßnahmen sind seit Jahren wenn nicht Jahrzehnten bekannt - Angebot und Qualität auf der Schiene verbessern, konkrete Gutachten liegen auch vor. Sogar Projekte werden angekündigt: Das 13-Punkte-Sofort-Programm für die S-Bahn aus 2012 enthält viel sinnvolles, aber für die Umsetzung scheint das Wort "Sofort" nicht zu gelten. Das hindert aber nicht, dieses Jahr - und rechtzeitig vor der Wahl - nochmal ein neues Programm mit 7 Punkten zu verkünden, die neue Antriebstechniken in Verkehr setzen und Elektrifizierungen auf den Weg bringen sollen. Die Prognose was überbleibt ist sollte nach dem Schicksal des Programms aus 2012 nicht schwerfallen.

Denn immer, wenn die Umsetzung konkret wird, findet sich an entscheidender Stelle einer, der weiß, warum es nicht geht. Es wird verschleppt, zerredet und blockiert, wo es nur geht. Begünstigt durch die Zersplitterung der Verantwortlichkeiten und der Regulierungswut bei Behörden und Unternehmen haben Bedenkenräger Hochkonjunktur. Neue Haltepunkte scheitern an Fahrplanreserven, Zweigstrecken wie Weilheim – Schongau oder die Traun-Alz-Bahn haben kaum Aussicht, in absehbarer Zeit eine moderne Regionalbahn zu werden. Der Bahnausbau bewegt sich in Trippelschritten voran, selbst auf hochbelasteten Strecke wie München – Mühldorf. Die S-Bahn-Verlängerung nach Geretsried hat mittlerweile schon Jahrzehnte Verspätung. Selbst der einfache Bau eines neuen Bahnsteigs entwickelt sich langsam Richtung Doktorarbeit - auch, da die Interessen der Fahrgäste wenn überhaupt oft erst spät in den Planungsprozess einfließen.

So richtig Blutdruck entwickelt das Ministerium ohnehin nur bei wenigen Themen: Das ist – außer dem Straßenbau - eigentlich nur das Großprojekt 2. Tieftunnel für die Münchner S-Bahn. Alles andere wird gemacht, wenn es nichts kostet oder "Dritte" bezahlen, es keinerlei Widerstände gibt und der betriebliche Aufwand begrenzt ist. Willkürliche Bedingungen wie z.B. "1000 Fahrgäste pro Tag" dienen dann gerne auch als Totschlagargument und sparen Geld und Arbeit.

Aber natürlich gibt es auch die positiven Nachrichten: Die neuen Haltepunkte im Mangfalltal oder der Studentakt Mühldorf – Freilassing sind der richtige Ansatz. Hier werden wir auch weiter dranbleiben. Wenn aber aus Bayern tatsächlich ein "Bahnland" werden soll, wird die künftige bayerische Staatsregierung beim Bahnausbau ein anderes Tempo vorlegen müssen. Wir werden die tollen Wahlversprechen der Parteien auf alle Fälle schon gut aufbewahren und bei Gelegenheit einfordern.

Der Vorstand

Norbert Moy, Andreas Barth, Tyll-Patrick Albrecht, Renate Forkel, Thomas Kauderer

Tätigkeitsbericht PRO BAHN Oberbayern 2018

S-Bahn München

Die Münchner S-Bahn ist Dauerbrenner in Oberbayern: Störungen und Baustellensperrungen machen den Fahrgästen das Leben schwer. In diesem Jahr waren die Kunden der S1 mit einer sechswöchigen Vollsperrung am stärksten betroffen. Dazu kommen 5 Wochenenden mit Totalsperrung der Stammstrecke in 2018. In einer Pressemitteilung (<https://www.pro-bahn.de/oberbayern/presse/20171212.pdf>) sowie in einem offenen Brief an Staatsministerin Aigner hat PRO BAHN Forderungen nach konkreten Verbesserungen aufgestellt.

Als für den 2. Stammstreckentunnel bekannt wird, dass eklatante Fehlplanungen zu nachteiligen Änderungen führen, hat PRO BAHN ein Moratorium für das teure Projekt gefordert (<https://www.pro-bahn.de/oberbayern/presse/20180518.html>). Aus Sicht von PRO BAHN war schon zuvor der Nutzen des zweiten Tunnels gegenüber alternativen Konzepten höchst zweifelhaft.

Als Konsequenz aus den häufigen Stellwerksausfällen zu Anfang des Jahres hat PRO BAHN Konsequenzen gefordert. Insbesondere sollen Fahrgäste angemessen entschädigt werden. Zudem fordert PRO BAHN, dass die Verantwortlichen bei S-Bahn und Freistaat Bayern endlich ungeschönte Pünktlichkeitszahlen veröffentlichen. Derzeit werden Zugausfälle ignoriert, das heißt: obwohl die S-Bahn nicht fährt, ist laut Statistik alles pünktlich.

<https://www.pro-bahn.de/oberbayern/presse/20180125.html>

Verkehrswende statt Funkstille: Fahrgastverband fordert vom Freistaat deutlich mehr Einsatz beim Bahnausbau

Der Freistaat Bayern wurde am 29. Januar erneut zu einem Zwangsgeld verurteilt, weil er der zunehmenden Belastung der Atemluft in Städten untätig zusieht. Das Urteil ist eine vernichtende Bewertung der Umwelt- und Verkehrspolitik der Staatsregierung. Die angeprangerte Untätigkeit beobachtet der Fahrgastverband PRO BAHN insbesondere im Raum München schon seit langem. Die vergangenen Jahre und Jahrzehnte wurden nicht genutzt, um Maßnahmen umzusetzen, die den Verkehr halbwegs bändigen können. Es wurde angekündigt, es wurde versprochen – ohne Umsetzung und daher auch ohne spürbare Effekte. Verkehrsflut und dadurch ausgelöste Gesundheitsgefahren nehmen immer weiter zu. In einer Projektliste listet PRO BAHN zahlreiche Maßnahmen im S-Bahn- und Regionalzugnetz auf. PRO BAHN fordert die Staatsregierung auf, sich zu den genannten Projekten zu bekennen, umgehend Planungsschritte einzuleiten, und den Druck auf den für das Schienennetz verantwortlichen Bund zu erhöhen oder gemäß §26 Bundeseisenbahnneugliederungsgesetz zu übernehmen.

<https://www.pro-bahn.de/oberbayern/presse/20180202.html>

Bahnsteigquerung München Hbf

In 2016 konnte PRO BAHN Oberbayern eine erfolgreiche Petition für eine zweite Bahnsteigquerung am Münchner Hauptbahnhof in den Landtag einbringen. Sogar Planungsmittel wurden bewilligt. Doch seitdem ist nicht viel passiert, in den Planungen der DB taucht die Querung nicht mehr auf. PRO BAHN hat mit einem Rundschreiben bei der Politik nachgefasst. Im Antwortschreiben beteuert das Ministerium, an dem Projekt festzuhalten und betont auch seine Sinnhaftigkeit. Zwischen den Zeilen wird aber auch deutlich, dass DB Station&Service für die Verzögerungen bei der Umsetzung verantwortlich ist. Von der ursprünglich geplanten Fertigstellung vor dem Umbau des Hauptbahnhofs ist allerdings keine Rede mehr.

Filzenexpress, Wasserburger Altstadtbahn

Eine weiterer Schritt nach Studentakt und MVV-Tarif zur Ertüchtigung des "Filzenexpress" erfolgte am 28.9.2018: Freistaat und Südostbayernbahn unterzeichneten einen Vertrag über die Elektrifizierung der Strecke Ebersberg – Reitmehring. Spätestens 2026 sollen dort die ersten Regional-S-Bahnen von München nach Reitmehring fahren.

Der Kampf um die letzten Kilometer der Strecke in die Wasserburger Altstadt geht in die zweite Runde vor den Verwaltungsgerichtshof Bayern. Immer noch muss sich das Konsortium, an dem PRO BAHN beteiligt ist, um die Zulassung der Klage gegen den Stilllegungsbescheid für die 4,4 km lange Strecke streiten. Gemeinsam mit unserem Rechtsbeistand Prof. Urs Kramer haben wir umfangreiche Gerichtsakten gesichtet und dem Gericht Schriftsätze zur Begründung unserer Klage vorgelegt. Der Erfolg beim oberen Streckenteil zeigt aber auch, dass PRO BAHN hier nicht locker lassen darf. Auch diesen Streckenteil hatten vor 30 Jahren "Fachleute" für stilllegungswürdig erklärt und er wäre ohne PRO BAHN auch stillgelegt worden.

Luftreinhaltung

In München hat sich PRO BAHN an Aktivitäten zur Luftreinhaltung beteiligt. Der Fahrgastverband PRO BAHN fordert in seiner Stellungnahme zur Fortschreibung des Luftreinhaltplans München, konsequent die öffentlichen Verkehrsmittel auszubauen. Die komplette Stellungnahme ist im Internet unter http://www.pro-bahn.de/muenchen/20180305_luftreinhaltung.pdf zu finden.

Tätigkeitsbericht PRO BAHN Oberbayern 2018

Bahnhalt Kainzenbad

Auch hier nennt die BEG fehlende Fahrplanreserven als Hinderungsgrund gegen die Reaktivierung des Haltepunkts. Kainzenbad im Gemeindegebiet von Garmisch-Partenkirchen könnte das Krankenhaus, den Zugang zur Partnachklamm und das Skisprungstadion erschließen. Noch vor einem Jahr hat der damalige Bundesverkehrsminister Dobrindt einen Ausbau der Werdenfelsstrecke für überflüssig erklärt. Jetzt bricht das Fahrplankonzept bereits bei einem zusätzlichen Halt zusammen.

Bahnhalt Feldolling und Aicherpark

Jahrzehntelanger Einsatz der Rosenheimer PRO BAHNER hat sich gelohnt. Die Haltepunkte Feldolling und Aicherpark an der Mangfalltalbahn werden im kommenden Jahr eröffnet.

Stundentakt Mühldorf- Freilassing

Auch hier zahlt sich jahrelange Lobbyarbeit über den Kundenbeirat der SOB endlich aus – zum Fahrplanwechsel im Dezember 2018 kommt der Stundentakt zwischen Mühldorf und Freilassing.

Mühldorf – Simbach – Braunau – Linz:

Pro BAHN unterstützt die Bemühungen des Kundenbeirats der SOB, auf dieser Relation durchgehende Züge einzurichten und so das nicht barrierefreie Umsteigen in Simbach am Inn überflüssig zu machen.

MVV-Tarifreform

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 vor allem der Tatsache geschuldet, 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, dem Namen Tarifstrukturreform wird das Ergebnis nicht gerecht. Auf einigen Verbindungen stehen aber Tarifierhöhungen um über 30 Prozent, teils sogar über 50 Prozent an - dies war in der Jubelarie nicht enthalten, ist aber noch vor der Entscheidungsfindung aufgefallen und hat zu wütenden Protesten der Betroffenen geführt. Der Landkreis München will in die zentrale M-Zone, andere Landkreise haben andere Wünsche - und der Freistaat Bayern hat sich mit einem angekündigten 35 Millionen Euro-Zuschuss über den Wahltag hinaus gerettet. Ob der Umbau des Tarifs die massiven Konstruktionsfehler beheben wird, darf bezweifelt werden. 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 künftig von Politik und Verkehrsunternehmen beschert wird. Wann letztlich der neue Tarif eingeführt wird, ist derzeit unklar. Aus Sicht von PRO BAHN ist die Kritik nachvollziehbar und an vielen Stellen auch berechtigt. Preissprünge führen meist zu Verlagerungseffekten und auch oft mehr Autoverkehr. Auch die Tageskarten werden teurer, 12 verschiedene Preise sollen den Fahrgästen zur Auswahl stehen. Weitere Informationen zu den Änderungen mit Kritikpunkten hat PRO BAHN im Internet unter <https://www.pro-bahn.de/muenchen/tarif/mvv-tarif-201808.html> zusammengefasst.

Exkursionen

PRO BAHN München hat wieder eine interessante Exkursion zur neuen landkreisübergreifenden MVV-Expressbuslinie 820, die erstmals S-Bahn-ferne Gebiete von Grafrath und Schöngesing sowie Inning mit einem halbstündigen Busangebot verbindet. Vor Ort konnten sich die Teilnehmer mit den Verantwortlichen austauschen.

Gremienarbeit

Der PRO BAHN Bezirksverband ist in folgenden Gremien vertreten:

MVV-Fahrgastbeirat, Fahrgastbeiräte BOB, Meridian und Kundenbeirat SOB, ÖPNV-Kommission Garmisch-Partenkirchen, Fachbeirat Energie Bad Tölz-Wolfratshausen, Fachbeirat Energie Weilheim-Schongau und ÖPNV-Ausschuss Weilheim-Schongau.

Überdurchschnittliche Preissteigerungen im Nahverkehr bei DB- und TBNE-Bahnen

Viele Kunden hatten PRO BAHN nach dem Fahrplanwechsel auf Fahrpreissteigerungen aufmerksam gemacht, die mit bis 16 Prozent deutlich über der von der DB kommunizierten Rate von 2,4 Prozent lag. Eine Analyse der Preise ergab, dass die durchschnittliche Steigerung im Bereich bis 200 km bei gut 4,2 Prozent liegt. Schon im Vorjahr gab es - begründet mit der Glättung der Preisstufen – ähnlich hohe Anhebungen. Auch mit den Antworten der DB und dem Tarifpartner TBNE ist es nicht möglich, wie ein Rechenweg zu den verkündeten Tarifierhöhungen aussehen kann. PRO BAHN hat eine Analyse der Preisentwicklung durchgeführt und dokumentiert:

<http://ogy.de/preisentwicklung> (TBNE = Tarifverband der Bundeseigenen und Nichtbundeseigenen Eisenbahnen in Deutschland)