

PRO BAHN *Post*

 Rundbrief von PRO BAHN Oberbayern

 September 2022



Bei den derzeit laufenden Finanzierungsverhandlungen zwischen Bund und Ländern über die Regionalisierungsmittel fordern die Länder mehr Geld vom Bund. Auch wenn es bei den Ländern eventuell noch Sparmöglichkeiten geben könnte, z.B. durch die längere Nutzung der erst etwa zwanzig Jahre alten ET 423 der S-Bahn München: der Haupt-Kostenfaktor beim SPNV sind die Infrastrukturgebühren. Bild S-Bahn München: Norbert Moy

-
- Kurznachrichten – Seite 2
 - 17. September: Kundgebung am Bahnhof Murnau – Seite 4
 - Finanzierungsverhandlungen Bund/Länder – Seite 5
 - 9-Euro-Ticket: Eine Nachlese – Seite 7
 - Wie verlässlich ist die Auskunft im Internet? – Seite 8
 - Wiesen, Bahn und Maskenpflicht – Seite 9
 - Verspätungsmeldungen und künstliche Intelligenz – Seite 10

Kurznachrichten

Landesversammlung in Regensburg am 8. Oktober 2022

Die diesjährige Mitgliederversammlung von PRO BAHN Bayern findet am 8. Oktober 2022 in Regensburg (Kolpinghaus, Adolph-Kolping-Str. 1) statt. Als Rahmenprogramm gibt es um 11 Uhr den Vortrag „Bahnausbau Nordostbayern: Herausforderungen und Perspektiven“ von Matthias Trykowski, Leiter Technik Portfolio Nordbayern, DB Netz AG. Im Anschluss besteht die Möglichkeit zum gemeinsamen Mittagessen im Kolpinghaus. Die eigentliche Mitgliederversammlung beginnt um 14 Uhr. Die Tagesordnung findet sich unter https://www.pro-bahn.de/bayern/termin_show_one.php?id=2538&app=all und in der Einladung, die im September an die Mitglieder von PRO BAHN Bayern verschickt wird.

DB kaschiert Versagen durch verlängerte Umsteigezeiten

DB Fernverkehr hat veranlasst, dass im Auskunfts- und Buchungssystem der DB knappe Anschlüsse nicht mehr angezeigt werden (<https://kurzelinks.de/7u8r>). So soll die Pünktlichkeit der Reisenden erhöht werden, was aber real in vielen Fällen schlicht eine Verlängerung der Reisezeit um eine Stunde bedeutet. Welche Anschlüsse betroffen sind, ist intransparent. Die DB gibt als Zahl „800 Verbindungen“ an. PRO BAHN kritisiert in einer Pressemitteilung die angekündigte Verlängerung von Umsteigezeiten durch die DB, mit der das Quasi-Vertriebsmonopol der DB genutzt wird, um große Mängel bei DB Netz und den Fahrzeugschäden bei DB Fernverkehr auszugleichen (https://www.pro-bahn.de/presse/pm_bv_show.php?id=458). Auch wenn die DB in gewissen Fällen die Zugbindung aufhebt, erkennt PRO BAHN ebenso wie der Bundesverband Schienennahverkehr in der Maßnahme eine Verschlechterung der Rechte der Fahrgäste.

Betonschwellen – mehr Transparenz von DB Netz gefordert

Die DB führt seit Juli die Kontrolle bestimmter Betonschwellen durch. Wie schon seit dem Zugunglück bei Garmisch kommt es dadurch immer wieder zu Sperrungen und Langsamfahrstellen. Die Maßnahmen scheinen nicht nur für die Fahrgäste, sondern auch für andere Bahnunternehmen und für die Nahverkehrsbesteller häufig überraschend zu erfolgen. Der Bundesverband Schienennahverkehr hat in einer Pressemitteilung hier mehr Transparenz von Seiten der DB gefordert (<https://kurzelinks.de/9hs0>). Es stellt sich auch die Frage, wieso hier das Bundesverkehrsministerium und nachgeordnete Behörden wie Eisenbahnbundesamt und Bundesnetzagentur keine Vorgaben machen, da das Verhalten von DB Netz Nachteile für die Nutzer der Infrastruktur bringt.

Studie bestätigt positive Effekte durch Bahnreaktivierungen

Die Wiederbelebung stillgelegter Eisenbahnstrecken in ländlichen Räumen trägt

dazu bei, Mobilität zu verbessern, Regionen aufzuwerten und sie als Wohnort, Unternehmensstandort und touristisches Ziel attraktiver zu machen. Zu diesem Ergebnis kommt eine vom Bundesinstitut für Bau-, Stadt- und Raumforschung (BBSR) veröffentlichte Studie (<https://www.bbsr.bund.de/BBSR/DE/startseite/topmeldungen/bahnstrecken-reaktivierung-studie.html>). Zudem wäre es ein wichtiger Teil der Verkehrswende, wenn die Länder durch Reaktivierung stillgelegter Eisenbahnstrecken den Verkehrsträger Schiene stärken. Leider hat sich diese Erkenntnis noch nicht bei allen Bundesländern durchgesetzt.

ÖPNV-Atlas Deutschland

Agora Verkehrswende hat ihren ÖV-Atlas Deutschland (<https://www.agora-verkehrswende.de/veroeffentlichungen/oev-atlas-deutschland/>) aktualisiert. Auf einer zoombaren Karte wird die Zahl von Abfahrten von Bus und Bahn in Abhängigkeit von Fläche oder Bevölkerung sowie weiteren Parametern dargestellt. Bei den Bundesländern wurde das beste Angebot für Baden-Württemberg, Sachsen und das Saarland ermittelt. Bei den Großstädten führen München, Frankfurt, Berlin und Bonn. Eine hohe Bevölkerungsdichte macht es leichter, ein gutes ÖPNV-Angebot zur Verfügung zu stellen. Köln und Hamburg landen bei der Angebotsdichte nur im Mittelfeld, was vielleicht einer genaueren Analyse bedarf.

BahnCard 100 zum Aktionspreis für Fahrgäste ab 65 oder unter 27

Vielleicht interessiert es ja nach dem 9-Euro-Schnäppchen niemand mehr, aber derzeit gibt es für Fahrgäste ab 65 Jahren und unter 27 (verfügbar bis 30. September) die BahnCard 100 2. Klasse zum Aktionspreis von 2.664 Euro statt 4.144 Euro.

Bahnhof des Jahres 2022

Der Bahnhof Coburg ist Bahnhof des Jahres 2022 (<https://kurzelinks.de/w9qs>). Die Jury hat nicht nur die besondere Aufenthaltsqualität beeindruckt, sondern auch eine durchdachte Wegeleitung mit vielen Details, die den Reisenden die Orientierung leicht machen und sie sieht im Coburger Bahnhof ein Vorbild für viele weitere Bahnhöfe in Deutschland.

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

PRO BAHN in den sozialen Medien:

<https://www.facebook.com/pro.bahn/>, https://twitter.com/PRO_BAHN
<https://www.linkedin.com/company/fahrgastverband-pro-bahn>
https://www.instagram.com/pro_bahn_oberbayern/

Tag der Schiene am 17. September

Kundgebung am Bahnhof Murnau

Am 16. und 17. September finden an vielen Orten in ganz Deutschland Veranstaltungen statt, die die Bahnen und die Schiene in den Mittelpunkt stellen (<https://www.tag-der-schiene.de/>). Der von der „Allianz pro Schiene“ ins Leben gerufene „Tag der Schiene“ ist Teil der „Europäischen Mobilitätswoche“ vom 16. bis 22. September und soll fortan jährlich begangen werden. Auch in Oberbayern und Schwaben gibt es verschiedene Veranstaltungen wie Führungen in Bahnbetrieben und Firmen oder Diskussionsrunden, die teils an das allgemeine Publikum, teils an potentielle Berufseinsteiger gerichtet sind. Eigentlich sollen es „Festtage der Schiene“ sein, die die Menschen im Land für die Eisenbahn begeistern und zeigen, was die Branche leistet.

Zum Feiern besteht im Oberland nach dem furchtbaren Unglück von Burgrain eigentlich kein Anlass. Im Werdenfels besteht nur noch ein stark eingeschränkter Rumpfbetrieb. Die Ereignisse in jüngster Zeit haben in drastischer Weise offenbart, dass weder der Betreiber DB Netz AG noch der Eigentümer Bund ihren Pflichten zur Bereitstellung eines sicheren und zuverlässigen Bahnbetriebs nachgekommen sind. Allen Beteiligten dürfte nun klar sein, dass es nun einen grundsätzlichen Neustart beim Umgang mit der Eisenbahninfrastruktur geben muss. Gleichzeitig steht auch die Realisierung des Deutschlandtakts an, mit dem die Fahrgastzahlen verdoppelt werden sollen.

PRO BAHN und das Aktionsbündnis Werdenfelsbahn möchten den „Tag der Schiene“ am 17. September für einen Blick in die Zukunft nutzen und im gemeinsamen Schulterschluss der Parteien und Verbände die notwendigen Ausbauziele bei der Werdenfelsbahn formulieren. Beispielsweise wäre es ein Ziel, in den nächsten Verkehrsvertrag für die Werdenfelsbahn ab 2026 eine stufenweise Ausweitung des Angebots zwischen München und Mittenwald aufzunehmen. Voraussetzung ist dafür u.a. eine zweites Gleis zwischen Murnau und Uffing.

Wir planen dazu am Samstag, den 17. September 2022 um 16 Uhr am Bahnhof Murnau eine Kundgebung „Werdenfelsbahn 2030: Starke Schiene im Deutschlandtakt?“. Die lokalen Landtagsabgeordneten sowie die Vertreter der Kommunen sind zu kurzen Statements eingeladen. Und natürlich sind alle Fahrgäste, Mitbürgerinnen und Mitbürger eingeladen, durch Ihre Teilnahme ein Zeichen zu setzen für die Zukunft der Werdenfelsbahn.

Weitere Informationen: Norbert Moy (n.moy@bayern.pro-bahn.de)

Stillstand bei Mehrbestellungen

Finanzierungsverhandlungen Bund/Länder

Derzeit gilt die Vereinbarung zwischen Bund und Ländern, dass die Regionalisierungsmittel des Bundes, die insbesondere für Zugbestellungen eingesetzt werden, jährlich um 1,8 Prozent steigen. Nach Corona und dem starken Anstieg der Inflation fordern die Länder jetzt aber zu Recht deutlich mehr. Im Zuge der Beratungen zum 9-Euro-Ticket konnten die Länder neue Finanzierungsverhandlungen durchsetzen. Diese sollen bis Herbst abgeschlossen sein.

Finanzierungsverhandlungen sind immer eine Zeit des Stillstands. Hüten sich doch die Länder, in diesen Zeiten Mehrbestellungen zu beauftragen, um ja zu vermeiden, dass der Bund den Eindruck bekommt, die Länder hätten noch Geld übrig. In Bayern kommt erschwerend hinzu, dass genau zeitlich parallel auch noch die offenen Finanzierungsfragen zum zweiten S-Bahn-Tunnel in München geklärt werden müssen. Mit Zusagen für Mehrbestellungen, die zum Beispiel für die neuen „MACH2“-Projekte (Programm zum abschnittswiseigen zweigleisigen Ausbau, siehe PRO BAHN Post 7/2022) fast zwingend sind, ist daher bis zum Abschluss der Verhandlungen nicht zu rechnen.

Die Argumente beider Seiten sind klar: Während die Länder mehr Geld für den Klimaschutz, die dazu unverzichtbare Verkehrswende und den Inflationsausgleich fordern, erwartet der Bund consequentere Sparanstrengungen der Länder.

Beide Seiten haben nicht ganz Unrecht. So gibt es sicher noch erhebliche Sparpotentiale, ohne dass die Fahrgäste davon nennenswert betroffen wären. So sei auf die immer kürzer werdenden Erneuerungszyklen der Fahrzeuge verwiesen. Erfahrungsgemäß halten Mechanik und Elektrik von Schienenfahrzeugen wirtschaftlich mindestens 40 Jahre. Trotzdem werden die Fahrzeugflotten heute häufig schon nach 24 Jahren (zwei Vertragsperioden) ausgetauscht, angeblich, weil es für die immer umfangreicher werdende Digitaltechnik in den Fahrzeugen keinen Ersatz mehr gibt. Bestes Beispiel hierfür ist die Flotte der erst etwa zwanzig Jahre alten 238 ET 423 der S-Bahn München, deren baldiger Ersatz mit Investitionen in Milliardenhöhe vorbereitet wird, obwohl die Fahrzeuge bis in die 2040er Jahre immer noch aktuellen Standards für die Fahrgäste genügen würden.

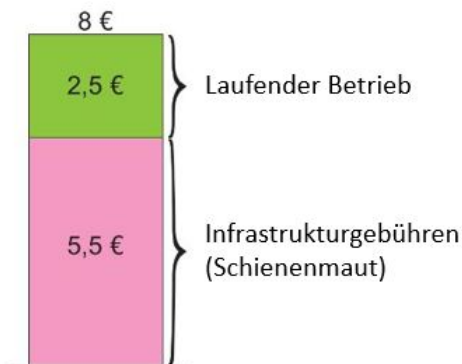
Ein Thema sind auch die energiefressenden, störanfälligen und manchmal auch erkältungsfördernden Klimaanlageanlagen. Reichen im Nahverkehr, wo die Türen oft offen stehen, nicht leistungsfähige Lüftungsanlagen, wie sie die neueren U-Bahnen in München haben?

Ein weiteres Beispiel sind die zahlreichen, kaum noch überschaubaren Übergangsverträge, insbesondere in Bayern. Sie laufen in der Regel nur wenige Jahre, so dass sich häufig nur ein Bewerber findet, der dann überhöhte Monopolpreise

nehmen kann. Durch ein anderes Wettbewerbsmodell (siehe z.B. das britische Modell, das in der PRO BAHN Post 3/2022 beschrieben wurde) wäre das weitgehend vermeidbar. Auch die in Bayern bisher vermutlich nur teilweise abgeschöpften, erheblichen Wettbewerbseffekte der großen S-Bahnen wären damit voraussichtlich wesentlich besser erschließbar.

Noch stärker als die Länder ist aber der Bund gefordert. Ein extremer Kostentreiber ist die immer noch stark wachsende Richtlinien-Flut (siehe Eisenbahn-Revue International, Heft 10/2020). Die Verfasser von Richtlinien stehen nicht selbst in der Finanzverantwortung, leben aber ständig in der Angst, von der Justiz belangt zu werden, wenn ein Unfall passiert und die Staatsanwaltschaft prüft, ob die Richtlinien auch streng genug sind. Derzeit sind die Bedingungen, diesen Teufelskreis zu durchbrechen, ideal: Sowohl das Justizministerium als auch das Verkehrsministerium sind in der Hand einer Partei, die den Abbau der Bürokratie ganz oben im ihrem Programm stehen hat. Hoffentlich reden sie nicht nur, sondern handeln auch.

Das wichtigste Sparpotential im Bereich des Bundes steht, unter der Bedingung der Finanzierbarkeit, bereits im Koalitionsvertrag: Die Absenkung der Infrastrukturgebühren im Personenverkehr, die in Deutschland, zusammen mit Frankreich, die höchsten in Europa sind. Die Grafik zeigt die vom Aufgabenträger zu zahlenden durchschnittlichen Kosten pro Zugkilometer in Bayern vor Corona:



Durchschnittliche Kosten pro Zugkilometer im Nahverkehr in Bayern im Jahr 2018

Der Freistaat muss also pro zusätzlich bestelltem Zugkilometer etwa 5,50 Euro Infrastrukturgebühren zahlen, davon etwa 50 Cent für Stationen, obwohl in der Regel nur Mehrkosten in der Höhe von 70 Cent je Zugkilometer (Marginalkosten) anfallen und es nach EU-Recht möglich wäre, die Infrastrukturgebühren auf diese Höhe zu senken. Hinzu kommt, dass die Absenkung der Gebühren auf diese Höhe zunächst keine Kosten beim Bund verursacht, da der Bund die Regionalisierungsmittel um den Betrag der Infrastrukturgebühren für den Status-quo absenken und die Mittel direkt den Infrastrukturbetreibern zukommen lassen

könnte. Der große Effekt für die Länder wäre, dass dann Mehrbestellungen um fast fünf Euro je Zugkilometer billiger würden.

Fairerweise muss man einräumen, dass dieses Nullsummenspiel für den Bund im Fernverkehr derzeit nicht funktioniert. Hier kämen bei der gegenwärtigen Organisation Mehrkosten auf den Bund für die Status-quo-Verkehre zu. Kommt aber für den Deutschlandtakt eine Bestellerfunktion des Bundes, profitiert auch der Bund, insbesondere für die im Deutschlandtakt vorgesehenen erheblichen Mehrverkehre.

Wenn Bund und Länder diese und weitere ähnliche Themen energisch angingen, müssten sich die Finanzierungsverhandlungen erheblich erleichtern, sich die Mehrbelastung des Bundes in engen Grenzen halten und für Fahrgäste trotzdem erhebliche Verbesserungen umsetzen lassen.

Andreas Schulz

9-Euro-Ticket: Eine Nachlese

Jetzt neigt sich der August und damit auch die Gültigkeit der 9-Euro-Tickets für die bundesweite ÖPNV-Nutzung dem Ende zu. Es liegen inzwischen eine Menge kluger Vorschläge auf dem Tisch, die es sicher verdienen, ausführlich gewürdigt, abgewogen und diskutiert zu werden, um zu einer möglichst unkomplizierten und einfach handhabbaren Nachfolge-Regelung zu gelangen.

Mit Stand Ende Juli – also etwa einen Monat vor Redaktionsschluss dieser Ausgabe der PRO BAHN Post – fasst die Zeitschrift „Mobilogisch“ den Stand der Erkenntnisse und Vorschläge unter der Überschrift „Nulltarif für neun Euro“ in einem kompakten und lesenswerten Artikel zusammen.

Verkatertes Ergebnis nach drei Monaten Schnäppchenvollrausch: So einheitlich und billig wie beabsichtigt wird es wohl nicht gehen.

Entweder wird die Kurzstrecke zu teuer oder die Langstrecke zu billig. Auch zeitlich mögen neun Euro im Einzelfall schon für eine Wochenkarte zu viel sein, dann aber wiederum für eine Monatskarte zu wenig. Mir klingen da noch die Worte des langjährigen MVV-Geschäftsführers Alexander Freitag im Ohr, der anlässlich eines Gastreferates in unserer Mitgliederversammlung vor einigen Jahren einmal sinngemäß feststellte: „Sie können es drehen und wenden, wie Sie wollen: Entweder Sie haben einen einfachen Tarif mit etlichen ungerechten Tarifsprüngen oder einen gerechten Tarif mit einer fein differenzierten Zoneneinteilung, durch die am Ende keiner mehr durchblickt“. Treffender kann man das Dilemma wohl kaum formulieren, in dem sich nicht nur Verkehrsunternehmen und -verbände sondern leider auch wir als Verbraucherverband uns wohl oder übel bewegen müssen.

Nüchterne Erkenntnis, aber auch und eigentlich schon lange bekannt: „Neue Öffi-Preise braucht das Land“. Bleibt nur die Frage: Welche?

Das an sich lobenswerte Engagement für den ÖPNV vor Ort hat zu einer Vielzahl von Verkehrsverbänden geführt. In manchem Dschungel von Kleinstverbänden, Übergangstarifen, neutralen oder doch nicht so neutralen Zonen ist nicht nur längst der Überblick, sondern schon mancher Fahrgast (eventuell durch ein erhöhtes Beförderungsentgelt) verloren gegangen. Hier braucht manches Verkehrsunternehmen und mancher Verbund vielleicht doch einmal das Marktsignal, dass es so mit der „Verkehrswende“ wohl kaum klappen kann.

Thomas Kauderer

PRO BAHN hat am 10. August in einer Pressemitteilung eine nahtlose Anschlusslösung für das Neun-Euro-Ticket gefordert, die zu einem deutschen Klimaticket weiterentwickelt werden kann (https://www.pro-bahn.de/presse/pm_bv_show.php?id=456). Zentraler Punkt ist eine bundesweite drastische Vereinfachung und Vereinheitlichung der Tarifgrundregeln. Das Ticket muss in eine bereinigte und vereinfachte Tariflandschaft integriert werden. Die Kosten solcher Tarifmaßnahmen dürfen aber nicht aus den bestehenden Budgets für Infrastrukturausbau und Bestellung von Verkehren entnommen werden, sondern dafür müssen zusätzliche Mittel bereitgestellt werden.

Wie verlässlich ist die Auskunft im Internet?

Auf der Strecke vom Nürnberger Hbf nach Neustadt an der Aisch verkehrt sowohl ein Regionalexpress mit einer Fahrzeit von neunundzwanzig Minuten als auch die S-Bahn mit einer Fahrzeit von achtunddreißig Minuten. Da der Regionalexpress in das touristisch interessante Würzburg fährt, ist dieser Regionalexpress am Wochenende sehr gut besetzt bzw. überfüllt.

Tatsache ist, dass die Regionalexpresse bei einer geplanten Fahrt von Nürnberg nach Neustadt an der Aisch während der Gültigkeit des 9-Euro-Tickets an den Wochenenden nicht mehr im Auskunftssystem der Deutschen Bahn erscheinen.

Bei einer Fahrt von Neustadt an der Aisch nach Nürnberg am Nachmittag des Sonntag, 21. August stellte ich fest, dass im Fahrplanaushang der Regionalexpress von Neustadt an der Aisch nach Nürnberg enthalten war, im Internet erschien dieser Zug nicht. Ich bin auf den Bahnsteig gegangen, an dem der Zug abfahren sollte. Auf der Anzeigetafel stand lediglich der Hinweis: bitte auf Lautsprecheransagen achten. Also fragte ich einen anderen Mitreisenden, der auf dem Bahnsteig wartete, ob der Regionalexpress denn heute verkehre. Der Mitreisende sagte mir, dass dieser Zug führe, allerdings müsse ich statt einer Abfrage von Neustadt an der Aisch nach Nürnberg eine Abfrage von Würzburg nach

Nürnberg machen und mir die Zwischenhalte ansehen. Der Mitreisende vermutete noch, dass der Grund für das Verschwinden dieses Zuges im Auskunftssystem die Reisendenlenkung aufgrund des 9-Euro Tickets sei. Der verschwundene Zug erschien mit leichter Verspätung, ich stieg ein und war nach 29 Minuten am Nürnberger Hauptbahnhof.

Bei einer Fahrplanabfrage für Fahrten von Nürnberg nach Neustadt an der Aisch am 28. August wurden mit Ausnahme des Regionalexpresses um 7.04 Uhr in der Fahrplanauskunft im Internet nur noch die S-Bahnen angezeigt, obwohl die Regionalexpresse von Nürnberg nach Würzburg über Neustadt an der Aisch im Stundentakt verkehrten.

Fazit: Offensichtlich ist hier in das Auskunftssystem Internet eingegriffen worden. Ob damit tatsächlich Reisendenlenkung betrieben werden sollte, kann nicht explizit gesagt werden. Möglich wäre auch ein Fehler im Zusammenhang mit der Eingabe eines Baustellenfahrplans mit Schienenersatzverkehr, der jedoch lediglich nach Mitternacht stattfand. Einen schalen Beigeschmack hinterlässt dieser manuelle Eingriff aber doch.

Im Nachhinein habe ich noch eine Anfrage an den Verkehrsverbund Großraum Nürnberg zu den verschwundenen Zügen gestellt. Ich erhielt folgende Antwort:

Vielen Dank für Ihre Anfrage. Nach Rücksprache mit der Deutschen Bahn (Angaben ohne Gewähr!) sollten die von Ihnen genannten Züge der RE 10 zwischen Nürnberg und Neustadt/Aisch am Sonntag (den 28.8.2022) planmäßig verkehren.

Aktuell liegt ein Fehler in den Fahrplan-Daten der Auskunft vor. Wir bitten dies zu entschuldigen! Wir wünschen Ihnen eine angenehme Fahrt!

Die gleiche Abfrage ist auch an anderer Stelle mit ähnlichen Verkehren gemacht worden (Strecke Geltendorf–München, Wiesbaden–Frankfurt als Anschlussstrecke zur Rheinstrecke und Neumarkt–Nürnberg). Verschwundene Züge gab es bei diesen Strecken allerdings nicht.

Frank Lipke

Wiesn, Bahn und Maskenpflicht – ein Kommentar aus oberbayerischer Sicht

Unter dem Titel „ICE-Fahren nicht gefährlicher als Supermarkt!“ hat PRO BAHN in einer Pressemitteilung die Ungleichbehandlung des öffentlichen Verkehrs bei den ab Herbst geplanten Coronamaßnahmen kritisiert und vor Kleinstaaterei bei den Regelungen gewarnt (https://www.pro-bahn.de/presse/pm_bv_show.php?id=459). PRO BAHN spricht sich mit dieser Mitteilung explizit nicht gegen oder für eine allgemeine Maskenpflicht im Herbst und Winter aus. Diese

Entscheidung sollte in den Händen von wissenschaftlichen Experten liegen. PRO BAHN stellt sich lediglich gegen eine unwissenschaftliche Ungleichbehandlung von Bus und Bahn gegenüber anderen Innenräumen, wo Menschen zusammentreffen.

Nach zwei Jahren Corona-Pause wird in München am 17. September wieder das größte Volksfest der Welt eröffnet. Virologen warnen bereits vor einem „Super-Spreading-Event“ – nicht ohne Grund, wie die sprunghaft ansteigenden Inzidenzen nach dem Straubinger Gäubodenfest belegen. Alles doch kein Problem, der Gang ins Bierzelt ist ja freiwillig? Nicht ganz, denn zur Wiesn gehört ja immer schon aus gutem Grund die An- und Abreise mit öffentlichen Verkehrsmitteln.

Da wird es nun schon skurril: Auf der Wiesn feiern und tanzen die Leute dicht gedrängt in stickigen Festzelten ohne Maske, anschließend fahren sie mit Bussen und Bahnen wieder nach Hause, natürlich gemeinsam mit den „normalen“ Fahrgästen, die auf die Öffis zur Erledigung ihrer täglichen Wege angewiesen sind. Letztere müssen sich dann einem kaum kalkulierbaren Ansteckungsrisiko aussetzen, das nach Einschätzung der Politik nicht in Bierzelten, sondern ausgerechnet in den Zügen besonders hoch zu sein scheint.

Auf die Disziplin angetrunkenener Wiesn-Heimkehrer beim Thema Maskenpflicht darf man schon jetzt gespannt sein, ebenso darauf wie und durch wen das Schutzkonzept in den Zügen umgesetzt und überwacht wird. Ärger ist da schon jetzt vorprogrammiert. Unabhängig davon, wie man zur Maskenpflicht steht: man merkt, irgendwas stimmt hier nicht mehr. Wenn es um Kommerz oder Wählerstimmen geht, dann werden Vernunft, konsequentes Handeln und wissenschaftliche Erkenntnisse ausgeblendet.

Norbert Moy

Verspätungsmeldungen und künstliche Intelligenz beim Bahnfahren

Vor kurzem hatte ich eine flexible Fahrkarte für die Fahrt von Nürnberg nach München mit dem ICE 787 gebucht. Die ausgewählte Abfahrtszeit war 15.28 Uhr ab Nürnberg Hbf. Bei drei ICE-Abfahrten in der Stunde und einer flexiblen Fahrkarte machte ich mir keine Gedanken darüber, dass ich vor 16 Uhr keinen ICE finde, der von Nürnberg nach München fährt.

Um 13.43 Uhr erhielt ich das erste E-Mail mit der Mitteilung, dass mein ICE erst um 15.57 Uhr abfährt, um 13.48 Uhr kam das zweite E-Mail mit der Nachricht, dass mein ICE um 15.52 Uhr abfahren würde, ein drittes E-Mail folgte um 14.04 Uhr mit einer voraussichtlichen Abfahrtszeit um 15.47 Uhr, das vierte E-Mail um 14.32 Uhr teilte mir als voraussichtliche Abfahrtszeit 15.42 Uhr mit.

Danach folgten noch vier E-Mails, bei denen ein Gleiswechsel mitgeteilt wurde (Gleis 9 statt Gleis 12) sowie neue geänderte Abfahrtszeiten (15.39, 15.36, 15.38 und 15.38 Uhr mit dreiminütiger Verspätung bei Ankunft in München).

Meines Erachtens ergeben die acht E-Mails bei diesem Sachstand keinen Sinn. Zum einen ist die Verspätung relativ gering und reduzierte sich ständig, zum anderen ist bei einer flexiblen Fahrkarte ohne Umsteige Verbindung die Vorgehensweise ganz anders. Ich ging zur großen Anzeigetafel und stellte dort fest, dass der ICE 625 um 15.23 Uhr pünktlich abfuhr. So konnte ich bereits um 15.23 Uhr die Fahrt nach München antreten.

Fazit: Es ist sicher sinnvoll, dass bei einer größeren Verspätung oder bei Gefahr von Anschlussversäumnissen E-Mail-Nachrichten versandt werden. Aber die E-Mail Flut ist in diesem Falle völlig übertrieben, zumal nur eine Punkt-zu-Punkt Verbindung mit einer flexiblen Fahrkarte gebucht wurde und alternative Fahrtmöglichkeiten in ausreichender Fülle zur Verfügung standen.

Frank Lipke

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 Abonnen-tenverwaltung 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 15 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 als PDF frei verfügbar.

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

Termine anderer Veranstalter

So. 04.09., So. 11.09., So. 18.09. und So. 25.09.; Obing (8:55, 10:55, 14:20, 16:20 Uhr) / Bad Endorf (9:55, 11:55, 15:20, 17:20 Uhr); **Fahrten mit Dieseltriebwagen beim LEO**; Info und Anmeldung: <https://chiemgauer-lokalbahn.com/fahrplaene-und-co/fahrplaene/>

Mi. 07.09. 18:00 Uhr; Freilassing, Restaurant DaGigi; **Verkehrsforum Berchtesgadener Land und Rupertiwinkel**. Weitere Informationen: <https://verkehrsforum-bgl.de/>

Fr. 16.09. und Sa. 17.09.; Veranstaltungen zum „Tag der Schiene“. Weitere Informationen und Programm: <https://www.tag-der-schiene.de/veranstaltungskalender>.

PRO BAHN-Termine

Allgemeine Treffen: PRO BAHN Treff Oberbayern i.d.R. am 1. und 3. Mittwoch im Monat ab 19.00 Uhr; Videokonferenz und Präsenzoption in der Geschäftsstelle, München, Agnes-Bernauer-Platz 8. Stammtisch in München am letzten Mittwoch im Monat ab 19 Uhr, üblicherweise im Gasthaus „Klinglwirt“, Balanstr. 16 (S-Bahn oder Tram bis Rosenheimer Platz).

Fr. 02.09. 19 Uhr; Videokonferenz; **PRO BAHN Treff Region München**; Info und Einwahldaten: muenchen@pro-bahn.de

Mi. 07.09. 19 Uhr; München (Geschäftsstelle) und Videokonferenz; **PRO BAHN Treff Oberbayern**; Info zu Einwahldaten: oberbayern@pro-bahn.de

Sa. 17.09. 16 Uhr; Murnau, Bahnhof, Gleis 1; **Kundgebung zum Tag der Schiene**; „Werdenfelsbahn 2030: Starke Schiene im Deutschlandtakt?“ Info: https://www.pro-bahn.de/bayern/termin_show_one.php?id=2538&app=all.

Mi. 21.09. 19 Uhr; München (Geschäftsstelle) und Videokonferenz; **PRO BAHN Treff Oberbayern**; Info zu Einwahldaten: oberbayern@pro-bahn.de

Mo.26.09. 19:30 Uhr; Videokonferenz; **PRO BAHN Treff Augsburg**; Info zu Einwahldaten: errol.yazgac@pro-bahn.de, Telefon (0160) 938 961 80, https://www.pro-bahn.de/bayern/termin_zeigen.php?app=aus

Mi. 28.09. ab 19:00 Uhr; München; Gasthaus „Klinglwirt“, Balanstr. 16; **Stammtisch**.

Mi. 05.10. 19 Uhr; München (Geschäftsstelle) und Videokonferenz; **PRO BAHN Treff Oberbayern**; Info zu Einwahldaten: oberbayern@pro-bahn.de

Fr. 07.10. 19 Uhr; **PRO BAHN Treff Region München**, Videokonferenz; Info und Einwahldaten: muenchen@pro-bahn.de

Sa. 08.10. 11 Uhr; Kolpinghaus, Adolph-Kolping-Straße 1, Regensburg; **Mitgliederversammlung von PRO BAHN Bayern**; Info: https://www.pro-bahn.de/bayern/termin_show_one.php?id=2538&app=all. Die Einladung wird im September an alle Mitglieder des LV Bayern verschickt.

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

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