

PRO BAHN *Post*

Rundbrief von PRO BAHN Oberbayern

Dezember 2024



Zum Fahrplanwechsel soll die U-Bahnlinie U6 an Samstagen nur noch alle 20 Minuten nach Garching fahren. Dies bedeutet jedoch z.B. auch schlechtere Anschlüsse zwischen der U-Bahn und den sieben Buslinien ab Garching-Hochbrück. (Bild: E. Lauterbach).

- Kurznachrichten – Seite 2
- Tram Münchner Norden finanziert – Seite 4
- U-Bahn, aber bitte ohne Folgekosten? – Seite 5
- Das aktuelle Bau-Chaos – Seite 6
- Bürgerbefragung beerdigt das Projekt S-Link – Seite 7
- Internationale Bahnverbindung ohne Werbepotential – Seite 8

PRO BAHN Post Abo 2025

Wie immer zum Jahresende möchten wir die Leser, die im nächsten Jahr die Papierausgabe der PRO BAHN Post beziehen wollen, an die Verlängerung ihres Abos erinnern. Wegen der Erhöhung des Briefportos muss der Abopreis für die Papierversion leider auf **18 Euro** erhöht werden.

Falls Sie 2025 die Papierversion zugeschickt bekommen wollen, so überweisen Sie bitte 18 Euro auf unser Konto mit der IBAN DE83 70090500 0003720730 (BIC GENODEF1S04) bei der Sparda-Bank München (bitte geben Sie Ihre Adresse an, wenn Sie kein Mitglied sind). Ohne Zahlung endet die Zustellung der Hefte nach der Januarausgabe.

Die PRO BAHN Post ist als PDF unter <https://www.pro-bahn.de/oberbayern/bpb/> kostenlos verfügbar, lediglich die Papierversion muss bezahlt werden. Leser der elektronischen Version, die nur die Benachrichtigung über neue Hefte abonniert haben, brauchen gar nichts tun – die Benachrichtigung wird automatisch fortgesetzt.

Kurznachrichten

Verschlechterungen beim Flexpreis der DB ab dem 15. Dezember

Schon seit einigen Jahren verschlechtert die DB die Konditionen für den Flexpreis und damit die Möglichkeiten für zeitlich flexibles Reisen. Zuerst begrenzte die DB die Gültigkeit auf einen Tag, dann war Stornieren nur noch vor dem Reisetag kostenfrei. Seit einigen Jahren ist der Preis abhängig vom Reisetag und seit Dezember 2023 sogar abhängig vom Buchungstag. Und ab dem 15.12.2024 gibt es weitere Einschränkungen: die Stornierung wird bereits sieben Tage vor der Reise kostenpflichtig und kostet dann 10 Euro. Außerdem wird das Stornieren ab ersten Geltungstag mit 30 Euro deutlich teurer als bisher (<https://www.bahn.de/faq/storno-flexpreis>). Die neuen Regeln erschweren die Reiseplanung und erhöhen das finanzielle Risiko für Fahrgäste. PRO BAHN fordert eine kundenfreundlichere Ausgestaltung und die Möglichkeit, weiterhin vor dem ersten Geltungstag kostenfrei stornieren zu können (https://www.pro-bahn.de/presse/pm_bv_show.php?id=516). Um nachhaltiges Reisen zu fördern, sollte der Basistarif der Bahn echte Flexibilität bieten, ohne durch zusätzliche Gebühren abzuschrecken.

Mit der S-Bahn zum Münchner Christkindlmarkt?

Der Christkindlmarkt am Münchner Marienplatz ist, insbesondere an den Adventswochenenden, traditionell ein Anziehungspunkt für sehr viele Menschen. Viktualienmarkt (Winterzauber), Residenz (Weihnachtsdorf) und Stachus (Eislaufbahn) bieten weitere Attraktionen der Vorweihnachtszeit. Leider wird die Er-

reichbarkeit der Innenstadt an Wochenenden vom 23. November bis zum 22. Dezember durch die Münchner S-Bahn stark eingeschränkt (<https://kurzlinks.de/n8ik>). Statt sieben bedienen nur vier Linien den Stammstreckentunnel, die S3 ist zudem im Osten unterbrochen. Auch an vielen Abenden unter der Woche gibt es Einschränkungen im S-Bahn-Verkehr. Der Fahrgastverband PRO BAHN empfiehlt den Fans von Weihnachtsmärkten, die zahlreichen Veranstaltungen in den Stadtvierteln und im Umland zu besuchen, und die Münchner Innenstadt an den betroffenen Wochenenden zu meiden. Reisebusunternehmen ist zu raten, ihre Gäste nicht an S-Bahn-Stationen in den Öffentlichen Verkehr umsteigen zu lassen, sondern dazu U-Bahn-Stationen (beispielsweise Fröttmaning – außer an Tagen mit Fußballspiel) zu wählen.

Ausbaustopp der Franken-Sachsen-Magistrale aufheben!

Beim von den beiden Landesverbänden Bayern und Mitteldeutschland des Fahrgastverbands PRO BAHN organisierten Bahngipfel in Plauen wurde zusammen mit Wirtschaft, Politik und Bahnunternehmen die Plauener Erklärung verabschiedet. Kernforderung: Die Franken-Sachsen-Magistrale muss im Abschnitt Hof–Nürnberg endlich elektrifiziert werden. Der Stopp der Ausbauplanungen muss beendet werden; der Bau muss zügig beginnen. Im Anhang zur Pressemitteilung sind die Plauener Erklärung und die jeweiligen Präsentationen verlinkt (https://www.pro-bahn.de/presse/pm_bv_show.php?id=518).

Sperrung der Ammergaubahn und Einschränkungen Weilheim–Murnau

Aufgrund von Verzögerungen bei der Auftragsvergabe sowie einem herausfordernden Baugrund wird die Streckensperrung Murnau-Oberammergau über den 25. November noch bis zum 20. Dezember verlängert, das aktuelle Ersatzkonzept mit Bussen wird daher weitergeführt. Außerdem gibt es Wochenendsperrungen zwischen Weilheim und Murnau (<https://kurzlinks.de/3q4y>).

ÖPNV-Tarife jetzt vereinfachen!

Vor zwanzig Jahren begann mit Empfehlungen des Verbands deutscher Verkehrsunternehmen (VDV) der Versuch, Tarifbestimmungen deutschlandweit zu harmonisieren. Ein wesentlicher Aspekt war dabei zunächst die Frage, ab wann Kinder überhaupt einen Fahrschein benötigen und ab welchem Alter der volle Fahrpreis zu zahlen ist. Während in den meisten Regionen für Kinder von 6 bis 14 Jahren inzwischen ein ermäßigter Kindertarif gilt, gibt es leider immer noch Gebiete und Unternehmen, die zum Nachteil von Familien andere Regelungen haben. PRO BAHN fordert Politik und Unternehmen auf, das Momentum des Deutschland-Tickets zu nutzen und die ÖPNV-Tarife einfacher, einheitlicher und kundenorientierter zu machen (https://www.pro-bahn.de/presse/pm_bv_show.php?id=517).

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

Tram Münchner Norden und Tram nach Johanneskirchen finanziert

Am 31. Oktober 2024 hat die Regierung von Oberbayern mit dem Planfeststellungsbeschluss die Baugenehmigung für die Tram Münchner Norden Schwabing Nord–Neufreimann–Kieferngarten erteilt (https://www.regierung.oberbayern.bayern.de/mam/dokumente/bereich2/pfb/u-bahn_tram/2024-11-04_pfb_schwabing-_nord_kieferngarten.pdf)).

Damit können die 15000 künftigen Einwohner des im Bau befindlichen Neubaugebiets Neufreimann (der früheren Bayernkaserne) eine attraktive Verbindung Richtung Münchner Freiheit sowie zum Kieferngarten erhalten – und das zum richtigen Zeitpunkt, bevor sie einziehen und neu entscheiden, wie sie ihre Mobilitätsbedürfnisse künftig abdecken. PRO BAHN hat die Entscheidung der Regierung von Oberbayern in einer Pressemitteilung begrüßt (<https://www.pro-bahn.de/muenchen/presse/20241105.html>).

Noch attraktiver wird die neue Verbindung im Münchner Norden mit dem zweiten Ast von Neufreimann bis zur U-Bahn-Station „Am Hart“. Deshalb fordert PRO BAHN, den Trassierungsbeschluss für den zweiten Teil der Tram Münchner Norden unverzüglich dem Stadtrat vorzulegen und dann den Planfeststellungsantrag auch für diesen Streckenteil zu stellen. Bei dem bereits planfestgestellten Streckenast sollte möglichst schnell mit dem Bauen begonnen werden (<https://www.pro-bahn.de/muenchen/presse/20241112.html>).

Bis Mitte November war die Finanzierung für dieses Tramprojekt und für die Neubaustrecke zum S-Bahnhof Johanneskirchen wegen der schwierigen Haushaltslage der Stadt München jedoch nicht gesichert. PRO BAHN begrüßt deshalb die am 19. November verkündete Entscheidung der Grün-Roten Stadtratsmehrheit, die zur Erschließung des Neubaugebiets Neufreimann nötige Tram Münchner Norden sowie die Tram nach Johanneskirchen zu finanzieren und zu bauen. Damit sind die beiden von insgesamt sieben Strecken finanziert, die kurz vor dem Baubeginn stehen und für die jetzt konkret auch Geld notwendig ist. Dies ist eine gute und richtige Entscheidung.

Da die Haushaltslage schlecht ist, ist nachvollziehbar, dass die Stadt priorisieren muss und manches Wünschenswerte auch zurückgestellt werden muss. Trambahnen sind kostengünstig und leistungsfähig zugleich, und erschließen neue Stadtviertel gut und mit überschaubarem Aufwand. Die Anbindung des schon begonnenen Neubaugebiets Lerchenauer Feld mit der Tram Y-Nord bleibt daher sehr wichtig, ebenso die Verlängerung der Tram Münchner Norden Richtung Innenstadt über die Münchner Freiheit hinaus.

Wichtig ist auch, die Planungen für alle Strecken im Bauprogramm weiterzuführen und diese auch planfestzustellen. Denn nur so können dann die Strecken

gebaut werden, wenn sich die Finanzsituation wieder bessert. Gute und bezahlbare Verkehrsinfrastruktur, die die Lebensqualität der Bürger stützt und nicht belastet, ist ein Schlüsselfaktor für die Zukunftsfähigkeit der Stadt. Daher muss gezielt in den Öffentlichen Verkehr investiert werden. Jetzt ist der Zeitpunkt, um die Planungen konsequent weiterzutreiben und die Genehmigungsverfahren zu starten. Bei den leider mittlerweile üblichen Verfahrensdauern darf keine Zeit verloren werden.

Andreas Barth

Landkreis München vergreift sich am U-Bahn-Takt

U-Bahn, aber bitte ohne Folgekosten?

Der Süddeutschen Zeitung war kürzlich zu entnehmen, dass der bisher auch an Samstagen geltende Zehn-Minuten-Takt der U-Bahnlinie U6 nach Garching zum kommenden Fahrplanwechsel wieder abgeschafft wird. Die U-Bahnen werden künftig samstags nur noch alle zwanzig Minuten nach Garching fahren. Die Ankündigung erfolgte durch den Landrat bei einer Bürgerversammlung in Garching. Die SZ stellt dazu fest: „Die Einsparung ist mit knapp einer halben Million Euro vergleichsweise gering, die Folgen für Fahrgäste aber sind weitreichend.“

Die kurzfristige und unzureichende Ankündigung spricht dafür, dass das Verfahren, das zu diesem Beschluss geführt hat, für die Bürger weitgehend intransparent war. Fahrpläne für 2025 werden ja nicht im November gemacht. Aber wahrscheinlich war man froh, die Taktreduzierung solange wie möglich von der Öffentlichkeit fernhalten zu können.

Landrat Göbel übersieht vielleicht, dass nicht nur Garching betroffen ist. Beispielsweise fahren in Garching-Hochbrück sieben Buslinien auf Anschluss zur U6, weitere am Forschungszentrum. Betrachtet man die Linien mit regelmäßigem Takt, gibt es zehn Richtungen, die von Hochbrück aus bedient werden. Um all diesen Linien einen zuverlässigen Anschluss bieten zu können, ist ein dichter U-Bahn-Takt ein wichtiges Instrument. Die Zahl der Bushaltestellen in Hochbrück ist begrenzt. Es können nicht alle Linien unmittelbar nach einer U-Bahn-Ankunft abfahren, bzw. vor der Abfahrt ankommen. Schon dadurch werden sich die Wartezeiten in Hochbrück verlängern.

Gravierend für die Fahrgäste ist, dass die Taktausdünnung die Zuverlässigkeit vermindert. Sowohl U-Bahn als auch Buslinien haben auch samstags gerne mal einige Minuten Verspätung. Aufgrund weiterer Zwangspunkte, wie S-Bahn-Anschlüsse am anderen Linienende oder allgemein nur geringen Pufferzeiten im Fahrplan, ist es schwierig, Busse auf verspätete U-Bahnen warten zu lassen. Die U-Bahn wartet natürlich sowieso nicht auf verspätete Busse. Eine funktionierende Anschlusssicherung gibt es nicht.

Gerade an Samstagen, wenn Menschen zum Einkaufen nach München fahren, ist eine verpasste U-Bahn oder ein verpasster Bus schmerzhaft. Zehn Minuten mehr zu warten, wird meist noch akzeptiert, bei zwanzig Minuten werden viele zum Schluss kommen, beim nächsten Mal doch wieder das Auto zu nehmen. Das zeigt, dass die „vergleichsweise geringe“ Einsparung auch ein Schlag gegen die Verkehrswende ist.

Gleichzeitig wünscht sich der Landkreis München weiterhin eine U-Bahn für Ottobrunn. Da stellt sich die Frage, welchen Fahrplankontakt man dort realisieren möchte. Es entsteht etwas der Eindruck, dass die Existenz von U-Bahn-Anschlüssen als Prestigeobjekte betrachtet wird und dass der effiziente Nutzen für die Fahrgäste nachrangig ist. Wer U-Bahnen möchte, sollte sich auch die Folgekosten leisten können, oder erwägen, verstärkt auf andere Verkehrsmittel zu setzen.

Edmund Lauterbach

War Lindner schuld?

Das aktuelle Bau-Chaos

An sich sollte man drei Monate vor einer Fahrt eine Fahrkarte lösen können und damit quasi einen Beförderungsvertrag mit dem Anspruch erhalten, dass der Zug dann auch tatsächlich fährt. Hiervon sind wir schon lange entfernt, nicht nur bei Unwettern und anderer höherer Gewalt, sondern auch bei niedriger Gewalt, also z.B. bei Baustellen.

Die derzeitige Flut an Baustellen übertrifft aber alles bisher Dagewesene bei weitem. Man staunt, wie viel Baukapazität trotz des allgemeinen Personalmangels immer noch vorhanden ist. Es fällt auch auf, dass die DB damit ihren eigenen Grundsätzen widerspricht, die sie gerade zeitgleich bei den großen Korridorsanierungen eingeführt hat, nämlich frühzeitige Ankündigung, die Bündelung der Maßnahmen und danach längerfristige Planungssicherheit.

So sind die zahlreichen aktuellen Baumaßnahmen meist extrem kurzfristig eingelegt und völlig unzureichend geplant. Einige Fahrgäste erfahren vom baubedingten Zugausfall erst, wenn sie schon auf dem Bahnsteig stehen, wie kürzlich Schüler zwischen Ansbach und Würzburg. Sogar Tabus werden gebrochen, wie am letzten langen Herbstferienwochenende, wo beide Strecken von Herzatz nach Buchloe gleichzeitig abschnittsweise voll gesperrt waren (Buchloe–Kaufbeuren und Memmingen–Aichstetten).

Wenn man nach den Ursachen des Bau-Booms fragt, erfährt man aus InfraGO-Kreisen, dass die Ursache eine Vorgabe des Bundesfinanzministers sei, dass alle im jeweiligen Haushaltsjahr des Bundes genehmigten Mittel nur im gleichen

Jahr auch ausgegeben werden dürfen. Sonst besteht nicht nur die Gefahr, dass Mittel verfallen, sondern auch, dass die Haushaltsansätze der Folgejahre an den Ausgaben des Vorjahres orientiert, also gegebenenfalls reduziert werden.

Der Bahnvorstand hat in dieser Situation offenbar entschieden, möglichst viele der genehmigten Mittel dieses Jahr noch zu verbauen und somit fiskalische Aspekte vor die Interessen der Fahrgäste nach pünktlichen und verlässlichen Zügen zu stellen. So heikel dies ist, so ist es zumindest nachvollziehbar. Nicht nachvollziehbar ist dagegen vor diesem Hintergrund die aktuelle Aussage des Bahnvorstands, dass die Unpünktlichkeit und Unzuverlässigkeit ihre Ursache vor allem in der maroden Infrastruktur haben.

Abhilfe für das fiskalische Problem hat schon vor längerer Zeit die Beschleunigungskommission des Bundesverkehrsministers empfohlen: Eine sogenannte Fondslösung wie in der Schweiz, bei der die Ausgaben für Bahnprojekte nicht mehr an das Haushaltsjahr gebunden sind. Der bisherige Finanzminister hat die vorgeschlagene Fondslösung jedoch nicht eingeführt und ob sie jemals umgesetzt wird, steht derzeit in den Sternen.

Andreas Schulz

Rückschlag in Salzburg

Bürgerbefragung beerdigt das Projekt S-Link

Seit Jahrzehnten haben sich die Salzburger Verkehrsinitiativen für eine Verlängerung der Lokalbahn durch die Salzburger Innenstadt Richtung Süden bis nach Hallein eingesetzt, um die Verkehrsprobleme in und um Salzburg in den Griff zu bekommen. Am 10. November haben sich die Bürger in Stadt und Land Salzburg bei einer Befragung mit knapper Mehrheit von 53,2 Prozent gegen das Projekt ausgesprochen. Ein herber Rückschlag nicht nur für Initiativen wie „Die Rote Elektrische“, sondern für die Mobilitätswende in der Region auch bis ins angrenzende Oberbayern.

Dabei hatten 2019 Stadt Salzburg, Land Salzburg sowie die Salzburg AG bereits die „Salzburger Regionalstadtbahn Projektgesellschaft mbH“ gegründet, die die teilweise unterirdische Trasse der neuen Regionalstadtbahn planen und projektieren sollte. Der Gründungsvertrag wurde von allen Parteien im Salzburger Gemeinderat und im Landtag einstimmig beschlossen. Die Gesellschafter der S-LINK Projektgesellschaft sind Stadt und Land Salzburg sowie die Salzburg Linien Verkehrsbetriebe GmbH.

Doch in der Zwischenzeit mobilisierten sich die Gegner des Projekts, an der Spitze der Salzburger Oberbürgermeister Bernhard Auinger (SPÖ), die den Nutzen klein redeten, dafür aber vor den hohen Kosten, der Belastung durch Baustellen

u.a. warnten. Die Antwort, mit welchem alternativen „Plan B“ nun die Salzburger Verkehrsprobleme zu lösen sind, blieben die S-Link-Gegner bislang schuldig. Wie so oft reichte es aus, bei der autofahrenden Mehrheit im Land Ängste vor Veränderung zu schüren. Sieht man sich das regionale Abstimmungsverhalten genauer an, überwogen die Befürworter ausgerechnet in den ländlichen Regionen, die schon heute durch die Salzburger Lokalbahn erschlossen werden.

Für Oberbayern bzw. das Berchtesgadener Land hat das Ende von S-Link auch negative Folgen: Die Planung für die Regionalstadtbahn Salzburg sah auch vor, die früheren Lokalbahnstrecken von Salzburg über Marktschellenberg nach Berchtesgaden und weiter bis zum Königssee wieder aufzubauen. Insbesondere für die eigentlich dringend notwendige Königsseebahn sind die Chancen ohne den Rückenwind aus Salzburg stark gesunken. Der Freistaat hat hier bekanntlich wenig Ambitionen.

Vergleichbare Erfahrungen mit knappen Abstimmungsergebnissen zu Stadtbahnprojekten hat man dieses Jahr auch in Erlangen und Regensburg gesammelt. Grundsätzlich ist es ja richtig, die breite Bevölkerung in die Planung und Gestaltung solcher Vorhaben einzubeziehen. Man könnte aber schon darüber diskutieren, ob hochkomplexe Projekte, die den Menschen eine gewisse Bereitschaft zur (notwendigen) Verhaltensänderung abverlangen, auch geeignet für basisdemokratische Abstimmungen sind. Warum trauen sich die demokratisch gewählten Mandatsträger nicht mehr selbst die Verantwortung für solch weitreichende Entscheidungen zu, wurden sie doch dafür in die Ämter gewählt? In einer politischen Atmosphäre, in der einerseits politische Gruppierungen bewusst mit den Ängsten der Menschen vor Veränderung agieren und auf der anderen Seite sich ein individueller Egoismus (NIMBY-ismus) gegen das Gemeinwohl stellt, hat es der Mut zur Zukunft immer schwerer.

Infos zum Projekt S-Link: <https://www.s-link.at/projekt/>

Norbert Moy

Von der böhmischen in die bayerische Hauptstadt

Internationale Bahnverbindung ohne Werbe- und Nachahmungspotential

Nach einer Woche ziemlich perfekter Bahn- und Buserlebnisse in unserem Nachbarland traten wir am Ende der Herbstferien unsere Rückreise von Prag nach Augsburg an. Der zweistündliche durchgehende EC „Bavorský expres“/RE25 ist dafür theoretisch eine gute Verbindung bis München.

Bereits am Prager Hauptbahnhof bekamen wir die Internationalität und Beliebtheit dieser Verbindung zu spüren: Nur Englisch sprechende Fahrgäste mit grö-

ßeren Koffern irrten durch den Zug. Anzeigen waren nur in Deutsch und Tschechisch. Umso größer war ihre Freude, wenn wir als Fahrgäste ihre Fragen beantworten konnten. Ein spanisch sprechendes Ehepaar hatte eine durchgehende Erste-Klasse-Fahrkarte von der Deutschen Bahn von Prag nach Zürich mit einmal Umsteigen. Sie benötigten Unterstützung bei der Platzsuche, weil der Fahrschein zwar eine Reservierung von München nach Zürich beinhaltete, nicht aber für die Relation von Prag bis in die bayerische Hauptstadt. Erklärungen waren gefragt, gestalteten sich aber schwierig, denn die České dráhy verkaufen sehr wohl Reservierungen, da der Zug auf ihrem Gebiet ein EuroCity ist. Warum wird das von der DB nicht angeboten? Wäre dies nicht auch ein guter Service der Länderbahn? Könnten die Bayerische Eisenbahngesellschaft (BEG) oder die entsprechenden Verantwortlichen im Bayerischen Staatsministerium für Wohnen, Bau und Verkehr (StMB) dieses Angebot nicht mal in Ihre Serviceverbesserungspläne aufnehmen.

Nun aber vom Wunschenken zurück zur Faktenlage: Sowohl in der ČD-App „Můj vlak“ als auch im DB-Navigator stand, dass der Zug nur bis Schwandorf fuhr. An den Zuginformationsmonitoren in Praha hlavní nádraží und auch in Plzeň hlavní nádraží stand der Zug bis München ausgeschildert. Das ist in Tschechien normal, da dort die übliche durchgehende Zugfahrt für Fahrgäste oberste Priorität hat. Wenn eine Teilstrecke eines Zuges durch Busersatzverkehr geführt wird, bleibt es eine durchgehende Verbindung. Die Aufteilung in drei Fahrabschnitte mit getrennten Verläufen, wie es seit Kurzem in Deutschland immer mehr Verbreitung findet, ist für den seltenfahrenden Reisenden erheblich komplizierter.

Der ČD-Schaffner verwies bei Anfragen von Fahrgästen auf die Informationen in den Apps und ergänzte, dass weitere Informationen dann der Zugbegleiter in Deutschland, der ab Furth im Wald mitfährt, liefern würde. Dabei bewies er eine Engelsgeduld, wenn gefühlt in jeder dritten Reihe danach gefragt wurde. Wie selbstverständlich wechselte er dabei zwischen Englisch und Tschechisch die Sprachen.

Nach Abfahrt in Furth im Wald begrüßte der Länderbahn-Schaffner in breitem Dialekt die Fahrgäste zur Fahrt nach Schwandorf. Verstanden wurde er von den wenigsten. Über Anschlüsse informiere er kurz vor Ankunft in Schwandorf. Die Verspätung war bis dahin minimal, so dass in Tschechien alle Anschlüsse erreicht worden wären. Der jetzt zum RE25 runtergestufte Zug bestand aus vier Wagen, die mit gut 200 Fahrgästen belegt waren. In Bödenwöhr Nord und danach noch einmal, ob es in Altenschwand oder Wackersdorf war, habe ich mir nicht notiert, wartete der Zug mehrere Minuten auf einen Gegenzug. Somit betrug die Ankunftsverspätung in Schwandorf eine Viertelstunde.

Der Länderbahn-Schaffner informierte dann über die Anschlüsse, d.h. den RE25-Ersatzverkehr nach Regensburg, den RE2 nach Hof und den Folgetakt des RE40

nach Nürnberg. Der direkte Anschluss, den die Auskunftssysteme lieferten, hatte aber erwartungsgemäß pünktlich den Oberpfälzer Bahnknoten schon verlassen. Auf Informationen, wie es nach München weiter geht oder wo genau der Ersatzverkehr abfährt, warteten Fahrgäste vergeblich. Wer der deutschen Sprache nicht mächtig war, hatte jetzt ein Problem. Reisende, die zum ersten Mal Bayern besuchten, haben somit einen entsprechenden ersten Eindruck, der ja bekanntlich besonders nachhaltig ist, erhalten.

In Schwandorf strömten die Fahrgäste größtenteils zur ausgeschilderten Ersatzbushaltestelle am Busbahnhof neben dem Schwandorfer Bahnhof. Die zwei Busse der RBO (DB Regio Bus) gegenüber dem Bahnhofsgebäude auf der anderen Straßenseite, die doppelt abgewandt zum Fahrgaststrom dort auf ihren Einsatz warteten, wurden erst ignoriert. Nach einigen Minuten entdeckte ein Reisender das Pappschild im ersten Bus. Dies erzeugte dann einen entsprechenden Reisenden- und Kofferstrom schräg über die Straße. Jedem, der in Mathematik etwas aufgepasst hat, wurde schnell klar, dass es einen Verteilungskampf um den nicht ausreichenden Platz in den zwei Bussen geben würde. Die Busse fuhren pünktlich ab, ohne an der Ersatzverkehrshaltestelle, die DB InfraGO in ihren Informationen angibt, zu halten.

Mehrere Dutzend Reisende – darunter auch einige ältere sowie mobilitätseingeschränkte Fahrgäste mit Koffern – blieben zurück. Das spanisch sprechende Pärchen verhandelte zwischenzeitlich mit Taxifahrern, wie sie zu welchen Konditionen weiter nach München kommen. Andere sorgten erstmal für Umsatz in der Bahnhofsbäckerei. Der nachfolgende RE40-Taktzug nach Nürnberg bestand aus einem 612er Triebwagen. Bei einer Bahnsteighöhe von 38cm ist das Einsteigen mit schwerem Gepäck ein direktes Physik-live Erlebnis. Der Zug war schon in Schwandorf voll ausgelastet, auf den folgenden Bahnhöfen wurde wieder Verspätung aufgesammelt. Der DB Navigator nannte als Grund „Verzögerungen beim Fahrgastwechsel“. Kein Wunder, bei dem Verhältnis von Angebot und Nachfrage.

Zusammenfassend ergeben sich folgende Punkte, die die Verantwortlichen des bayerischen Staatsministeriums für Bau und Verkehr, der BEG, des Alex (Länderbahn) und der DB InfraGO bei Schienenersatzverkehren klären sollten, sofern sie einen umweltfreundlichen und attraktiven Eisenbahnverkehr zwischen zwei Millionenmetropolen wünschen:

- Kapazitätsplanung von Anschluss- und Ersatzverkehren an Hand von bekannten Auslastungsdaten, insbesondere bei Ferienbeginn und -ende
- Planung von Ersatzverkehren unter Berücksichtigung der Verkehrsströme und nicht nur linienbezogen, Sicherstellung der Reisekette bei langlaufenden Verkehrsströmen
- Kapazitätsanpassung bei den von den elektronischen Auskunftssystemen angebotenen Alternativrouten

- Sicherstellung einheitlicher verkehrsunternehmensübergreifender Informationen zur Lage von Ersatzbushaltestellen und deren Einhaltung in der Praxis
- Bei internationalen Zügen Einsatz von zweisprachigem Personal (deutsch, englisch) und automatische dreisprachige Ansagen (deutsch, englisch, Ziellandessprache)
- Bei Zügen mit vielen selten fahrenden Fahrgästen Unterstützung der Reisenden vor Ort bei ersatzverkehrsbedingten Verbindungsbrüchen
- Schulung des Personals, damit die Fahrgäste bei der Bewältigung ihrer individuellen durchgehenden Reisekette unterstützt werden können
- Sicherstellung der Anerkennung von Reservierungen, die im System Eisenbahn für diese Strecke erhältlich sind, sowie Sicherstellung des Verkaufs von Reservierungen durch alle Anbieter

Jörg Bruchertseifer

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 18 Euro auf unser Konto bei der Sparda Bank München, IBAN DE83 7009 0500 0003 7207 30, BIC GENODEF1S04.

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

Sa. 30.11. So. 01.12., Sa. 07.12. und So. 08.12.; Bad Endorf (jeweils 11:30, 14 und 16 Uhr) / Obing (jeweils 13, 15 und 17 Uhr); **Nikolausfahrten auf der Lokalbahn Endorf–Obing** (Reservierung erforderlich); Info und Anmeldung: <https://chiemgauer-lokalbahn.com/>

Mi. 04.12. 18:00 Uhr; Freilassing, Restaurant DaGigi, Goldschmiedgasse 5 (Ecke Rupertusstraße/Lindenstraße); **Verkehrsforum Berchtesgader Land und Rupertiwinkel**. Weitere Informationen: <https://verkehrsforum-bgl.de/> unter „News“.

Mo.23.12. Obing 16:15 Uhr / Bad Endorf 17:20 Uhr; **Friedenslichtfahrt auf der Lokalbahn Endorf–Obing** (Reservierung erforderlich); Info und Anmeldung: <https://chiemgauer-lokalbahn.com/>

PRO BAHN-Termine

Allgemeine Treffen: PRO BAHN Treff Oberbayern i.d.R. am 1. und 3. Mittwoch im Monat ab 19 Uhr; Videokonferenz und Präsenztermin in der Geschäftsstelle, München, Agnes-Bernauer-Platz 8.

Stammtisch in München i.d.R. am letzten Mittwoch im Monat ab 19 Uhr, derzeit im „Restaurante Portugal“, München, Friedenstraße 26a (S-Bahn München Ost).

Weitere Termine und Aktualisierungen siehe https://www.pro-bahn.de/bayern/index_termin.htm.

Mi. 04.12. 19 Uhr; München (Geschäftsstelle) und Videokonferenz; **PRO BAHN Treff Oberbayern**; Info/Einwahldaten: oberbayern@pro-bahn.de

Fr. 06.12. 19 Uhr; Videokonferenz; **PRO BAHN Treff Region München**, Info und Einwahldaten: muenchen@pro-bahn.de

Do. 12.12. ab 19 Uhr; Weilheim, Restaurant „Da Franco“ im Gasthaus Schießstätte, Schützenstr. 28, **Treffen der Regionalgruppe Oberland**; Vortrag und Diskussion mit Thomas Kahnert, DB Regio, Teilnetzmanager Werdenfelsbahn; Info: Norbert Moy (n.moy@bayern.pro-bahn.de)

Mo.16.12. 19:30 Uhr; Videokonferenz; **PRO BAHN Treff Schwaben**: vsl. „Freie Fahrt mit Bus und Bahn bei Urlaub im Oberallgäu – Mobilpass Allgäu“; Info: errol.yazgac@pro-bahn.de, https://www.pro-bahn.de/bayern/termin_zeigen.php?app=aus

Mi. 18.12. 19 Uhr; München (Geschäftsstelle) und Videokonferenz; **PRO BAHN Treff Oberbayern**; Info/Einwahldaten: oberbayern@pro-bahn.de

Mi. 08.01. 19 Uhr (wegen des Feiertags um eine Woche verschoben); München (Geschäftsstelle) und Videokonferenz; **PRO BAHN Treff Oberbayern**; Info: oberbayern@pro-bahn.de

Fr. 10.01. 19 Uhr (um eine Woche verschoben); Videokonferenz; **PRO BAHN Treff Region München**, Info und Einwahldaten: muenchen@pro-bahn.de

Sa. 11.01. 13:30 Uhr; Röthenbach/Allgäu, Bahnhof, Eisenbahnwaggon d. Modellbahnfreunde; **Treffen der Regionalgruppen Allgäu/Bodensee**; Info: https://www.pro-bahn.de/bayern/termin_show_one.php?id=2587&app=aus, Info: J. Vögele, Tel. 0171/4885149

**Das PRO BAHN-Post-Team wünscht allen Lesern
eine frohe und besinnliche Weihnachtszeit!**
