

# PRO BAHN *Post*

Rundbrief von PRO BAHN Oberbayern

März 2024



Pfaffenwinkelbahn auf der Ammerbrücke bei Weilheim. Derzeit ist die Strecke jedoch einmal wieder gesperrt: Seit etwa drei Jahren nehmen Untergrund- und Oberbaumängel massiv zu, verbunden mit Langsamfahrstellen und zeitweiligen Sperrungen. Bild: Norbert Moy

- Kurznachrichten – *Seite 2*
- Immer wieder Infrastrukturprobleme – *Seite 4*
- Kapazitäten für das 1€-Radl-Ticket – *Seite 5*
- Abschaltung reiseauskunft.bahn.de: Ende einer Ära – *Seite 7*
- Verwaltung von Deutschlandtickets bei der DB- *Seite 9*
- RE1 München–Nürnberg: Falscher Ehrgeiz – *Seite 9*

## Kurznachrichten

### **Terminhinweis: Mitgliederversammlung am 27. April**

Die diesjährige Mitgliederversammlung von PRO BAHN Oberbayern findet am 27. April im Stadtkulturzentrum Giesinger Bahnhof, Giesinger Bahnhofplatz 1, in München statt. Vor der eigentlichen Mitgliederversammlung am Nachmittag ist wieder für den Vormittag ab 11 Uhr ein Vortrag vorgesehen. Nähere Informationen folgen in der nächsten PRO BAHN Post. Mitglieder des PRO BAHN Bezirksverbands Oberbayern bekommen die Einladung im April mit der Tagesordnung zugeschickt.

### **Fahrplanentwürfe veröffentlichen!**

Für die Ende 2024 in Kraft tretenden Fahrpläne führte das Landesamt Bau und Verkehr des Freistaats Thüringen eine Fahrgastbefragung durch. Auch andere Bundesländer beteiligen die Öffentlichkeit mal mehr und mal weniger an der Fahrplanerstellung. Auch in Baden-Württemberg und Sachsen-Anhalt konnten sich die Fahrgäste kürzlich zum Fahrplanentwurf äußern, Mecklenburg-Vorpommern stellt die Veröffentlichung von Fahrplanentwürfen für den März in Aussicht. In Bayern dagegen hält man nichts vom Mitspracherecht der betroffenen Fahrgäste bei Fahrplanangelegenheiten.

### **PRO BAHN Forderungen zu Regionalisierungsmitteln und Infrastruktur**

In einer Pressemitteilung hat PRO BAHN die Bundesregierung aufgefordert, ihre Pläne zur einmaligen Kürzung der Regionalisierungsmittel für den Schienenpersonennahverkehr zurückzunehmen ([https://www.pro-bahn.de/presse/pm\\_bv\\_show.php?id=501](https://www.pro-bahn.de/presse/pm_bv_show.php?id=501)). Stattdessen müsse die übliche jährliche prozentuale Steigerung deutlich höher ausfallen als bisher, um die verkehrspolitischen Ziele zu erreichen. Auch die Länder, die die Regionalisierungsmittel erhalten und damit den SPNV bestellen, sollen durch eine Änderung des Regionalisierungsgesetzes in die Pflicht genommen werden, selbst einen angemessenen Beitrag zur Finanzierung des Schienenpersonennahverkehrs zu leisten. In einer weiteren Pressemitteilung kritisiert PRO BAHN den Anfang Februar bekannt gewordenen Planungsstopp bei Neubauprojekten der Netzgesellschaft InfraGO. Der Fahrgastverband PRO BAHN hält eine Sanierung von bestehenden Strecken für nicht ausreichend, um auch nur annähernd die im Koalitionsvertrag festgelegten Ziele zu erreichen ([https://www.pro-bahn.de/presse/pm\\_bv\\_show.php?id=499](https://www.pro-bahn.de/presse/pm_bv_show.php?id=499)). Ob die bestehenden Mängel im Bahnverkehr mit diesem Sparprogramm ausreichend reduziert werden können, ist zweifelhaft. Die Politik wiederholt das Szenario vergangener Jahrzehnte, in denen auf große Versprechen keine konsequente Umsetzung des Bahnausbaus folgt, sondern allenfalls Stillstand bei weiterem Wachstum des Autoverkehrs.

## **Verkehrsminister Bernreiter für Reaktivierung Gotteszell–Viechtach**

Einer Pressemitteilung des Bayerischen Staatsministeriums für Wohnen, Bau und Verkehr zufolge möchte Bayerns Verkehrsminister Bernreiter für die Bahnstrecke Gotteszell–Viechtach eine Ausnahme von den sonst in Bayern üblichen Reaktivierungskriterien erreichen. Wegen der wichtigen Bahnwerkstatt in Viechtach solle der Zugbetrieb auf der Waldbahn zwischen Gotteszell und Viechtach aufgrund dieser Sondersituation möglichst schnell in einen Dauerbetrieb übergehen, so Minister Bernreiter (<https://www.stmb.bayern.de/med/pressemitteilungen/pressearchiv/2024/27/index.php>). Der Ausschuss für Wohnen, Bau und Verkehr werde sich zeitnah mit einer Umstellung des Betriebs auf der Strecke zwischen Gotteszell und Viechtach in den Dauerbetrieb befassen. PRO BAHN freut sich über das positive Votum des Verkehrsministers und hofft, dass der Dauerbetrieb bald wahr wird.

## **MVV-Automaten im Bahnland-Bayern-Design**

Am Münchner Hauptbahnhof sind Anfang Februar neue Automaten aufgetaucht. Die Bayerische Eisenbahngesellschaft hatte den Austausch bereits Ende 2021 angekündigt. Auffallend ist ein großes Display, mit dem die Start- und Zielwahl zusätzlich über einen Plan des MVV-Schnellbahn- und Regionalzugnetzes möglich ist. Oben gibt es ein weiteres Display, auf dem beispielsweise Echtzeitinformationen zu den nächsten Abfahrten angezeigt werden. Manche der „Bahnland Bayern“-Automaten akzeptieren Bargeld, andere aber nur Kartenzahlung. Genauere Erfahrungen mit dem Fahrscheinkauf stehen noch aus.

## **Neue Aushangfahrpläne der DB**

Lange Zeit war es an DB-Bahnhöfen üblich, gelb hinterlegte Abfahrtstafeln und weiß hinterlegte Ankunftstafeln auszuhängen. Die DB InfraGO hat das Konzept jetzt modifiziert. Die gelben Abfahrtspläne gibt es noch. In weiß erscheinen jetzt sogenannte Änderungsfahrpläne. Diese werden als Aushang wohl monatlich aktualisiert (<https://kurzelinks.de/7tqd>, rechts unter „Downloads“ ein Beispiel für die neue Darstellung). Das neue Konzept ersetzt alle bisherigen Aushänge zu Baustellenfahrplänen, und soll künftig auch an Bahnhöfen digital angezeigt werden. Im Internet sind die Änderungsfahrpläne unter <https://www.bahnhof.de/> mit häufigeren Aktualisierungen online abrufbar. Es sollen jeweils alle Abfahrten enthalten sein, bei denen es im Gültigkeitszeitraum geplante Änderungen gibt. Das können einige wenige oder aber auch – wie z.B. [https://www.bahnhof.de/api/downloads/fahrplan/Aenderungstafel\\_8000261.pdf](https://www.bahnhof.de/api/downloads/fahrplan/Aenderungstafel_8000261.pdf) – sehr viele Änderungen sein. Gerade bei Bahnhöfen mit vielen Abfahrten, beispielsweise in S-Bahn-Netzen, wirkt die Übersichtlichkeit bisher nicht allzu überzeugend.

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

## Immer wieder Infrastrukturprobleme

Die Situation der Eisenbahninfrastruktur bei der Pfaffenwinkelbahn und der Ammerseebahn wird immer prekärer: Seit etwa drei Jahren nehmen Untergrund- und Oberbaumängel massiv zu, verbunden mit Langsamfahrstellen (LA) und zeitweiligen Sperrungen. Mit Müh und Not erreichten die Fahrgäste aus Peißenberg in Weilheim noch ihre Anschlusszüge. Am 9. Februar wurde zu den beiden schon länger existierenden 20 km/h-Langsamfahrstellen auf der Pfaffenwinkelbahn bei Peißenberg Nord noch eine dritte Stelle mit 40 km/h eingerichtet. Die Verspätungsstatistik zeigt ein dramatisches Bild: Seit Mitte 2022 sind die Verspätungsminuten drastisch angestiegen und mit ihnen die Strafzahlungen (Pönalen), die die Bayerische Regiobahn an den Freistaat Bayern entrichten muss. Die Ursachen sind in den meisten Fällen infrastrukturbedingt oder „Warten auf Gegenzug / Anschlussreisende“.

Die BRB verkündete daraufhin am 14.2.2024, dass die verlängerten Fahrzeiten in den Fahrplan eingearbeitet werden, um wieder einen „verlässlichen“ Fahrplan anbieten zu können. Damit entkommt die BRB zwar den Pönaleforderungen des Freistaats, für die Fahrgäste entspannt sich die Situation aber keineswegs, wenn nun auch die planmäßigen Umsteigezeiten in Weilheim noch knapper kalkuliert werden. Unser öffentlicher Protest ([https://www.pro-bahn.de/weilheim/presse\\_show\\_weilheim.php?id=1154](https://www.pro-bahn.de/weilheim/presse_show_weilheim.php?id=1154)) sorgte bei den Unternehmen für Unruhe, erledigte sich vorerst aber durch eine vollständige Streckensperrung Weilheim–Peißenberg noch am selben Tag: Die Sensoren im Bahndamm bei Grasla hatten unzulässige Verformungen im Bahndamm angezeigt. Voraussichtlich bis 7. April soll die Strecke gesperrt bleiben, DB Netz will mit einer provisorischen Reparatur die Strecke dann wieder befahrbar machen.

Die prekären Zustände werden noch bis 2025 andauern, erst dann wird man den Damm mit Betoninjektionen dauerhaft stabilisieren können. Bei einem runden Tisch mit den Anliegergemeinden am 22. Februar erläuterten DB InfraGo und bayerische RegioBahn das weitere Vorgehen. Immerhin sicherten die Unternehmen zu, die Anschlüsse im Rahmen der durch Eingleisigkeit begrenzten Möglichkeiten zu sichern, bitten aber ansonsten die Bahnkunden um Geduld. Auf der Ammerseebahn soll schon Ende 2024 wieder der Normalzustand hergestellt sein: Ab 1.8.2024 soll in einer mehrmonatigen Aktion 25 km Oberbau ausgetauscht werden. Hier sind es vor allem thermisch bedingte Langsamfahrstellen während der warmen Jahreszeit, die für kilometerlange Geschwindigkeitsreduzierungen sorgen. Vorhandene Fahrzeitpuffer haben die Auswirkungen auf die Anschlusssicherheit bislang noch auffangen können.

Aktuell sind alle beteiligten Unternehmen um Schadensbegrenzung im Rahmen ihrer meist begrenzten Möglichkeiten bemüht. Allein die Terminschiene für die Reparaturen zeigt aber, wie schwach und kaum resilient der Schienenverkehrssektor in Deutschland aufgestellt ist. Immer deutlicher wird: Die betriebswirt-

schaftlichen Spar-Erfolge der letzten 20 Jahre sind auf Kosten der Zukunft erkaufte worden und diese Zukunft erleben wir gerade. Auch der große DBAG-Konzern ist nicht in der Lage, ein kurzes Stück Bahndamm zeitnah und nachhaltig zu reparieren.

Enorme Kostensteigerungen und Fachkräftemangel verhindern alleine schon ein rasches Umsteuern, Baukapazitäten sind meist schon an anderen Stellen dauerhaft gebunden. Es muss auch die Frage gestellt werden, ob das Organisationsmodell des Regionalverkehrs zwischen Aufgabenträger, Verkehrsunternehmen, Infrastrukturbetreiber und Eigentümer (Bund) in der bisherigen Form noch tragbar ist. Welches Unternehmen wird sich um einen Netto-Verkehrsvertrag bewerben, wenn es auf die Infrastruktur keinen Einfluss hat und vom Aufgabenträger ohne schuldhaftes Zutun zu Pönalezahlungen verdonnert wird? In Baden-Württemberg hat man die Zeichen bereits erkannt und verzichtet auf infrastrukturbedingte Pönalen. Das Beispiel Pfaffenwinkelbahn zeigt überdeutlich: Am Ende landen alle diese Probleme wieder beim Fahrgast.

Norbert Moy

*Sind interne Richtlinien wichtiger als Fahrgäste?*

## **Kapazitäten für das 1€-Radl-Ticket**

Markus Söder kündigte im vergangenen Frühjahr das 1€-Radl-Ticket für Bayern an. Es ist ja derzeit keineswegs selbstverständlich, dass der Freistaat außerhalb der großen S-Bahn-Netze und rechtlicher Verpflichtungen viel für die Bahn tut und dazu auch noch Geld in die Hand nimmt. Unabhängig davon, was man im Einzelnen von dieser Idee hält: Das Ticket sollte ein Erfolg werden. Wird es ein Flop, wird Söder wohl nicht so schnell noch einmal etwas für Bahn und Rad tun.

Ein Erfolg wird es dann, wenn die Konditionen attraktiv und einfach sind und vor allem ausreichende Kapazitäten für Fahrräder in den Zügen bereit gestellt werden. Die derzeit angekündigten Konditionen für die Radl-Saison sind aber eher abschreckend: An Wochenenden und auf vielen für Radler interessanten Linien soll es nicht gelten (<https://bahnland-bayern.de/de/tickets/fahrradmitnahme/ticket/basti-r>). Allerdings wurde angekündigt, dass man anstrebt, diese Restriktionen möglichst schnell aufzuheben.

Auf den ersten Blick erscheint dies machbar. Wenn man an schönen Wochenenden in vollen Zügen durch den Freistaat fährt, sieht man viele Fahrzeuge abgestellt, die derzeit nur werktags im Berufsverkehr eingesetzt werden. Sie können also nicht kaputt sein. Das Argument, dass es derzeit zu wenig Werkstattpersonal für Reparaturarbeiten gibt, gilt damit nicht. Man könnte sie auch an Wochenenden und in Ferienzeiten einsetzen und hätte Ausschlusszeiten nur noch im Frühberufsverkehr.

Erkundigt man sich dann, warum man das nicht macht, erfährt man, dass es Laufkilometer-abhängige Fristen gibt. Je mehr ein Fahrzeug eingesetzt werde, umso häufiger müsse es in die Werkstatt und da fehle dann das Personal. Schaut man dann in die gesetzliche Regelung, findet man in der Eisenbahn-Bau und Betriebsordnung (EBO) in § 32 (3) nur eine zeitabhängige Vorgabe, nach der die Fahrzeuge alle 6 bzw. 8 Jahre untersucht werden müssen, also ganz ähnlich wie die Zweijahresfristen beim TÜV im Straßenverkehr ([https://www.gesetze-im-internet.de/ebo/\\_32.html](https://www.gesetze-im-internet.de/ebo/_32.html)). Allerdings lässt die EBO zu, dass die für die Instandhaltung zuständige Stelle andere Vorgaben erlässt, also ein klassischer Ermessensspielraum, den der Gesetzgeber den Anwendern lässt.

Hiervon wird offensichtlich reichlich Gebrauch gemacht und mit internen Richtlinien die Laufleistung zwischen zwei Untersuchungen gegenüber den EBO-Vorgaben eingeschränkt. Grundsätzlich ist das auch nicht falsch. Je kürzer die Fristen, um so geringer ist die Gefahr, dass das Fahrzeug unterwegs ausfällt. Die Frage ist aber, ob man in einer akuten Notsituation wie derzeit hier nicht etwas flexibler vorgehen könnte?

Die nächste Möglichkeit, kurzfristig zusätzliche Kapazitäten bereit zu stellen, praktiziert zur Zeit GoAhead. So werden im Augsburgener Netz als Ersatz für nicht einsatzfähige eigene Fahrzeuge ältere Garnituren anderer Fahrzeughalter eingesetzt, z.B. aktuell der WFL (Wedler Franz Logistik: <https://www.wfl-lok.de/>) zwischen Würzburg und Augsburg, die angeblich in Kürze dort nicht mehr benötigt werden. Hier ist in den vergangenen Jahren ein Markt entstanden, auf den man zum Beispiel für zusätzliche Radzüge kurzfristig zurückgreifen könnte. Der Nachteil solcher Lösungen ist die meist fehlende Barrierefreiheit. Da die Radzüge zusätzlich zu den meist barrierefreien Taktzügen verkehren, ist dies verschmerzbar. Wer auf Barrierefreiheit angewiesen ist, kann die Taktzüge nutzen. Prämisse ist, dass dies richtig kommuniziert wird.

Bei GoAhead eröffnet sich jetzt noch eine weitere Möglichkeit: Die neue Mutter ÖBB haben im Regionalverkehr offensichtlich weniger Fahrzeugprobleme als deutsche Unternehmen. Beispielsweise verkehren zwischen Lindau-Insel und Bludenz an Werktagen moderne Doppelstockzüge von Siemens („Wiesel“), die an Wochenenden nicht benötigt werden und dann z.B. zwischen München und Lindau als Radzüge eingesetzt werden könnten. Angeblich fehlt diesen Zügen die Deutschland-Zulassung. Dies kann aber nur eine Formalie sein, da sie zwischen Bregenz und Lindau-Insel auf deutscher Strecke problemlos fahren. Man müsste also nur die hier offensichtlich geltende Regelung auf die Strecken nach München ausdehnen. Es ist kein Grund ersichtlich, warum das nicht kurzfristig möglich sein sollte.

Mit etwas gutem Willen müsste es damit auch in Bayern möglich sein, die Kapazitätsprobleme kurzfristig zu lösen und die Restriktionen für das 1euro-Radl-Ticket mit Ausnahme des werktäglichen Frühberufsverkehrs aufzuheben.

In Baden-Württemberg hat man das geschafft. Hier gilt sogar die Radfreifahrt außerhalb des Frühberufsverkehrs im ganzen Land mit nur ganz wenigen Ausnahmen (<https://www2.bwegt.de/reiseinformationen/fahrradmitnahme>).

Warum geht das in Bayern nicht?

Andreas Schulz

*Abschaltung der Auskunftsseite reiseauskunft.bahn.de*

## Ende einer Ära

„Früher war alles besser“ – der Satz stimmt zwar oft gar nicht, und alles war früher sowieso nicht besser, aber manchmal hat man halt doch das Gefühl, dass eine Änderung zu einer Verschlechterung geführt hat. Mir geht es zumindest so, seit die Deutsche Bahn die bisherige Auskunftsseite reiseauskunft.bahn.de abgeschaltet hat und ich statt dessen auf die Ende 2023 veröffentlichte „neue und optimierte Website“ der DB verwiesen werde.

Bereits als das neue Portal im vergangenen Jahr testweise genutzt werden konnte, gab es viel Kritik dazu in den Diskussionsforen von PRO BAHN. Insbesondere zu Beginn fehlten noch sehr viele Auswahlmöglichkeiten, die bisher unter reiseauskunft.bahn.de als selbstverständlich angesehen wurden. In einer Pressemitteilung vom 17. Oktober 2023 kritisierte PRO BAHN die Reduktion an Funktionalitäten für verschiedene Zielgruppen im neuen DB Navigator und der neuen Webseite ([https://www.pro-bahn.de/presse/pm\\_bv\\_show.php?id=488](https://www.pro-bahn.de/presse/pm_bv_show.php?id=488)). Bei der Vorstellung des neuen Vertriebssystems im 332. PRO BAHN Treff Schwaben im September 2023 ([https://www.pro-bahn.de/bayern/termin\\_show\\_one.php?id=2623&app=aus](https://www.pro-bahn.de/bayern/termin_show_one.php?id=2623&app=aus)) wurden zwar Nachbesserungen in einigen Punkten in Aussicht gestellt, alles würde jedoch nicht übernommen werden.

Inzwischen wurde zwar nach der Kritik von PRO BAHN und anderen in einigen Punkten nachgebessert, manche in reiseauskunft.bahn.de einfach zugängliche Auswahlmöglichkeiten sind jedoch weiterhin nicht mehr vorhanden. Und selbst wenn ich am Computer nur eine relativ einfache Auskunft suche, dann nervt zumindest mich die umständlichere Bedien-Oberfläche und die sperrige Darstellung der Reiseverbindungen. Aber vielleicht geht das nur mir so?

Fahrplanauskünfte sind essentiell für den Zugang zum Öffentlichen Verkehr. Das nun abgeschaltete Portal reiseauskunft.bahn.de war dafür bisher in Deutschland eine der meistbesuchten Webseiten, sowohl für Auskünfte im Fernverkehr als auch für den Nahverkehr mit Zug, Bus, U-Bahn und Tram. Es ermöglichte eine vielfältige Nutzung und verstand sich insbesondere auch als Auskunftsplattform für den bundesweiten öffentlichen Verkehr. In einer Medienmitteilung vom 20. Februar kritisiert PRO BAHN, dass die neue Plattform der DB nur unzu-

reichend auf die Bedürfnisse verschiedener Nutzergruppen angepasst ist und von einer Auskunftsplattform hin zu einer Verkaufsplattform umgestaltet wurde ([https://www.pro-bahn.de/presse/pm\\_bv\\_show.php?id=500](https://www.pro-bahn.de/presse/pm_bv_show.php?id=500)). Die Zuordnung der Reiseauskunft zur Produktparte DB Fernverkehr und die Priorisierung von Verkaufsinteressen über die Auskunftsinteressen der Fahrgäste bedeutet einen deutlichen Rückschritt. Das neue Portal der DB bietet weniger Funktionen und schneidet bezüglich allgemeiner Benutzbarkeit und Barrierefreiheit schlechter ab als die alte Seite, so das Fazit der Pressemitteilung.

Die frühere Webseite war an Desktop- und Laptopbildschirmen übersichtlich und konnte Verbindungen kompakt darstellen. Passten beispielsweise die Details zu einer Verbindung mit drei Umstiegen früher ganz auf eine Bildschirmseite, so verlangt die neue Webseite ein Scrollen über oft drei Seiten oder mehr. Es wurden zudem die Reise- und Fußwege auf Karten grafisch dargestellt und eine kompakte Übersicht der Alternativen zum Mitnehmen, gegebenenfalls auch zum Ausdrucken über eine separate Druckansicht, angeboten. Die Option einen Anreisebutton zu erzeugen bot die Möglichkeit, eine einfache Suche zu einer vordefinierten Adresse zu ermöglichen oder bestimmte Angaben zu hinterlegen (sogenannte Deeplinks). Diese Funktionen sind auf der neuen Webseite nicht oder nur eingeschränkt umgesetzt worden, so die Kritik in der Pressemitteilung.

Auch eine schnelle Bedienung rein per Tastatur ermöglichte die alte Plattform, während die neue Plattform auf eine Bedienung per Maus oder Touch ausgerichtet ist, vor allem um Datum und Uhrzeit auszuwählen. Dies ist nicht nur für sehbehinderte Nutzende eine Herausforderung – auch für Vielnutzer ist die Suche mit dem neuen System deutlich zeitraubender. Die Pressemitteilung zitiert Professor Pflüger von der TU Freiberg dahingehend, dass „die Nutzung der neuen Webseite am Desktop mindestens doppelt so lange dauert wie bei der Bedienung der alten Seite“.

Der Fahrgastverband PRO BAHN fordert die verantwortlichen Politiker in Bund und Ländern auf, eine zukunftsweisende und anbieterübergreifende Informationsplattform zu schaffen, die eine faire und offene Marketing- und Vertriebsplattform für alle Verkehrsunternehmen ermöglicht, die in Deutschland öffentliche Verkehre anbieten. Damit werden an einer zentralen Stelle diskriminierungsfrei vollständige Reiseauskünfte und idealerweise Fahrscheinkäufe für die komplette Reisekette mit dem öffentlichen Verkehr unternehmensunabhängig möglich. Dabei sollten die europäischen Positivbeispiele und das Gemeinwohl als Orientierung dienen. Ein Blick ins Nachbarland Österreich zeigt dies: Die Österreichischen Bundesbahnen trennen klar zwischen intermodaler Auskunftsplattform und Verkaufsplattform.

Fazit des Bundesreferenten Fahrgastinformation bei PRO BAHN, Jörg Bruchertseifer: Bahnen und Busse sind nur als Gesamtsystem erfolgreich. Die Fahrplanauskunft ist der Produktkatalog des öffentlichen Verkehrs. Er muss verschie-

densten Anforderungen gerecht werden. Pendler brauchen andere Übersichten als Gelegenheitsfahrer. Fahrgäste auf längeren Strecken mit Umsteigevorgängen sollten alle Informationen für so eine Reise leicht zugänglich erhalten. All diesen Fahrgästen muss eine individuelle Reiseauskunft mit korrekten, konsistenten und widerspruchsfreien Informationen gerecht werden. Das senkt die Zugangsbarrieren zum öffentlichen Verkehr und ist somit aktive Klimaschutzpolitik.

Renate Forkel

## **Verwaltung von Deutschlandtickets bei der DB – Teil 3**

Nachdem die Bearbeitung meines Artikels für die PRO BAHN Post Februar 2024 abgeschlossen war, hat mir die DB am 29. Januar 2024 eine Antwort auf meine E-Mail vom 12. Oktober 2023 gesendet. Wie beschrieben konnte ich im Dezember 2023 das laufende Abo hinzufügen, und dadurch im Aboportal anzeigen lassen.

In der E-Mail der DB vom 29. Januar 2024 hieß es: „Bitte entschuldigen Sie, dass wir Ihnen erst heute antworten können. Wir haben alle bestehenden Verknüpfungen mit Ihrem bahn.de-Kundenkonto gelöscht. Bitte versuchen Sie nun erneut Ihr Abo mit Ihrem Benutzerkonto zu verknüpfen.“ Als ich mich darauf beim Aboportal anmeldete, kam ich gleich auf eine Seite „Mein Abo hinzufügen“, bei der ein Verkehrsverbund auszuwählen war. Ich durfte dann die Schritte wiederholen, die ich bereits am 16. Dezember 2023 zum Hinzufügen des Abos durchgeführt hatte. Es gab aber keine zusätzlichen Probleme. Das Abo wird im Aboportal wieder angezeigt und es sind Rechnungen abrufbar.

Die DB hat – wenn auch erst nach mehreren Monaten – immerhin meine E-Mails beantwortet, was bei mehreren Unternehmen nicht mehr selbstverständlich ist. Bei den Antworten wurde allerdings kaum die jeweils vorliegende Situation geprüft und darauf eingegangen.

Thomas Groetschel

## **RE1 München–Nürnberg: Falscher Ehrgeiz**

Es gibt Stimmen, auch in unseren Kreisen, die eine Verbilligung hochwertiger Angebote kritisch sehen. So etwa den Schnellverkehr München–Nürnberg, anfangs sogar mit fernverkehrstauglichem Wagenpark. Der werde verramscht. Aber sehen wir einfach die Tatsache: Das Angebot ist nun einmal da. Aber was soll es, wenn der Anbieter es offensichtlich nicht schafft, eine im Fahrplan veröffentlichte Verbindung auch zuverlässig und pünktlich anzubieten?

Viele von uns PRO BAHNern aus Oberbayern schätzen die Verbindung mit dem

Deutschland-Ticket, weil wir jetzt z.B. das Monatstreffen der PRO BAHN Bezirksgruppe Mittel- und Oberfranken in Nürnberg ohne Zusatzkosten besuchen können. Aber wenn man unmittelbar nach der Fachsitzung schon wieder zurückfahren muss, weil man nicht weiß, ob man es sonst überhaupt noch nach Hause schafft, wenn die anschließende Geselligkeit fehlt, wozu dann noch?

Der letzte RE1 zurück fährt ab Nürnberg um 22.33 Uhr. Angenehm und immer noch rechtzeitig, um in München/Stadt beliebig weiterzukommen (für die Rosen- oder Weilheimer sieht das schon anders aus).

Nur: Diese Verbindung ist vollständig zuverlässig unzuverlässig. Außer vielleicht in dem Fall, wo man mit der Verspätung schon voraus rechnet und dann einmal im Jahr der Zug pünktlich schon weg ist. Eine halbe Stunde Verspätung ist üblich, zu der es meistens erst anwächst, während man schon am Bahnsteig steht. Der Zug steht einige Zeit in Ingolstadt herum, wohl wegen einiger Überholungen, theoretisch könnte er also noch schneller sein. Dagegen betragen die Wendezeiten an den Endpunkten nur zehn Minuten. Die könnten zwar in der Mitte wohl teilweise wieder abgepuffert werden, aber nicht an Isar und Pegnitz. Das ist schon im Regelbetrieb kaum zu schaffen. Eine schon bestehende Verspätung wieder aufzufangen ist schlicht unmöglich.

Dazu wird die einst durchgehende Verbindung heute meistens in Ingolstadt gebrochen. Dort wird man dann ungefähr eine halbe Stunde später in den Bummel über Treuchtlingen umgesetzt. Der braucht von sich aus schon eine Stunde länger und ist demgemäß wohl nur für den Binnenverkehr gedacht. Von wegen Regional-„Express“.

Und da geht es nicht mehr um Angemessenheit eines günstigen Nahverkehrs-Fahrpreises. Sondern schlicht um Leistung oder nicht. Eine Verbindung um halb elf abends sollte sehr wohl als angemessen gelten. Aber was ist, wenn sie nicht pünktlich möglich ist? Immerhin ist das Personal gewöhnlich so nett, wenn man jemanden darauf anspricht, den anschließenden RB16 aufzuhalten. Ob und wie weit dann in München Anschlüsse wegbrechen, habe ich nicht nachgeprüft, fragen wir in Rosen- oder Weilheim mal nach.

Aber fällt auch die RB16 aus, dann darf man in Ingolstadt übernachten. In heutzutage ungemütlichen Durchgangshallen kaum besser als unter der Isarbrücke. Oder noch eine teure Fern-Karte nachlösen? Geht auch nicht mehr, wenn die RB16 erst dann abgesagt wird, wenn sie schon mit 110 Minuten Verspätung geführt wurde. Dann ist hoffnungslos alles durch, was noch fahren könnte.

Warum sie es einfach nicht schaffen, beantwortete ein Zugbegleiter damit: Vom Baumuster mit den breiten Schiebetüren sind gerade einmal zwei Garnituren einsatzfähig. Und mit der Kurzwende wird das naturgemäß sehr knapp. Irgend ein Problem mit den Tunnelfahrten, das war pressebekannt. Nur: Warum fährt man dann nicht mit anderen, gleichwertigen Fahrzeugen? Die sollten ausrei-

chend da sein. Was zwingt denn zum böhmischen Erzeugnis? Oder ist die Ausstattung des Mobilitäts-Trägers wirklich so karg, dass nichts mehr übrig ist?

Aber vor allem: Wenn die Erfahrung doch schon lange zeigt, dass der im Fahrplan versprochene Betrieb nicht zu leisten ist, warum hält man hartnäckig an der Verkündigung fest? Am ausgehängten Fahrplan – Kursbücher sind wohlweislich schon lange nicht mehr geboten. Deshalb? Warum sieht man nicht endlich ein, dass es schlichtweg nicht geht? Woher auch immer der Zug die Verspätung noch unterwegs weiter aufhäuft, einmal weitergeschoben, weil die Wende zu knapp ist, vielleicht durch betriebliche Unwägbarkeiten wie verzögerte Überholungen unterwegs, es ist nicht zu schaffen! Seht das doch bitte endlich ein. Und kündigt nicht immer und immer Leistungen an, zu denen ihr nicht fähig seid. Das Vertrauen auf den ÖV an sich wächst so nicht. Wer beim Obsthändler erlebt, dass wirklich jedes Mal die Frucht innen faul ist, die er kauft, der tut es künftig nicht mehr. Und wer die Bahn von dieser Seite kennt, der schafft sich ein Auto an.

Ein Umlauf mehr, eine etwas gelockerte Reisezeit, und jeder wüsste vorher, was zu erwarten ist. Wo die Versprechung gleich bescheidener ausfällt, da auch die Enttäuschung.

Michael Werner

---

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](mailto:pbp-redaktion@muenchen.pro-bahn.de) erreichbar, die Abonnentenverwaltung über [pbp-abo@muenchen.pro-bahn.de](mailto: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 16 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

So. 03.03., So. 10.03, So. 17.03., So. 24.03., So. 31.03., 14–17 Uhr; Mering, Frühlingstraße 15 (Heimatismuseum); **Ausstellung** „125 Jahre Ammerseebahn“. Veranstalter: Modellbahnfreunde Mering. Info: <http://www.modellbahnfreunde-mering.de>.

Mi. 06.03. 18:00 Uhr; Freilassing, Restaurant DaGigi, Goldschmiedgasse 5; **Verkehrsforum Berchtesgadener Land und Rupertiwinkel**. Weitere Informationen: <https://verkehrsforum-bgl.de/> unter „News“.

---

## 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 „Restaurante Portugal“, München, Friedenstraße 26a (S-Bahn München Ost).

Weitere Termine und Aktualisierungen siehe [https://www.pro-bahn.de/bayern/index\\_termin.htm](https://www.pro-bahn.de/bayern/index_termin.htm).

Mi. 06.03. 19 Uhr; München (Geschäftsstelle) und Videokonferenz; **PRO BAHN Treff Oberbayern**; Info und Einwahldaten: [oberbayern@pro-bahn.de](mailto:oberbayern@pro-bahn.de)

Fr. 15.03. Achtung, Termin um zwei Wochen verschoben! 19 Uhr; Videokonferenz; **PRO BAHN Treff Region München**, Info und Einwahldaten: [muenchen@pro-bahn.de](mailto:muenchen@pro-bahn.de)

Mo.18.03. (ausnahmsweise eine Woche früher als üblich) 19:30 Uhr; Videokonferenz; **PRO BAHN Treff Schwaben**: P. Schütz, Leiter Verbundprozess Reisendeninformation DB AG: „Fahrgastinformation bei Großstörungen“; Info und Einwahldaten: [errol.yazgac@pro-bahn.de](mailto:errol.yazgac@pro-bahn.de), [https://www.pro-bahn.de/bayern/termin\\_zeigen.php?app=aus](https://www.pro-bahn.de/bayern/termin_zeigen.php?app=aus)

Mi. 20.03. 19 Uhr; München (Geschäftsstelle) und Videokonferenz; **PRO BAHN Treff Oberbayern**; Info: [oberbayern@pro-bahn.de](mailto:oberbayern@pro-bahn.de)

Do. 21.03. (ausnahmsweise eine Woche früher als üblich) ab 19 Uhr; Penzberg, Restaurant „Sangeet“, Friedrich-Ebert-Str. 5, **Treffen der Regionalgruppe Oberland**; Info: [Norbert Moy \(n.moy@bayern.pro-bahn.de\)](mailto:n.moy@bayern.pro-bahn.de)

Mi. 27.03. ab 19 Uhr; München, Gaststätte „Restaurante Portugal“, Friedenstraße 26a; **Stammtisch**.

Mi. 03.04. 19 Uhr; München (Geschäftsstelle) und Videokonferenz; **PRO BAHN Treff Oberbayern**; Info: [oberbayern@pro-bahn.de](mailto:oberbayern@pro-bahn.de)

Fr. 05.04. Vsl. Besichtigung Baustelle Westtangente, Uhrzeit noch nicht bekannt; **PRO BAHN Treff Region München**, Info u. Anmeldung: [muenchen@pro-bahn.de](mailto:muenchen@pro-bahn.de)

Sa. 13.04. 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](https://www.pro-bahn.de/bayern/termin_show_one.php?id=2587&app=aus), Info: J. Vögele, Tel. 0171/4885149

---

Bitte unterstützen Sie die Arbeit von PRO BAHN durch Ihre Mitgliedschaft

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

---