

PRO BAHN *Post*

 Rundbrief von PRO BAHN Oberbayern

Dezember 2020



Die jährlichen Nikolausfahrten der Chiemgauer Lokalbahn Endorf–Obing haben sich immer großer Beliebtheit erfreut – dieses Jahr müssen sie Corona-bedingt entfallen. Aber auch sonst haben es die Touristikbahnen in Bayern schwer: während in anderen Bundesländern auch touristische Verkehre vom Land bestellt werden, ist das in Bayern nicht der Fall. Bild: Chiemgauer Lokalbahn

-
- Kurznachrichten – Seite 2
 - Wasserburg: Freistaat setzt Stilllegung durch – Seite 3
 - Verkehrswende sichern – ÖPNV-Angebot erhalten – Seite 6
 - Pilotprojekt Swipe+Ride im MVV – Seite 7
 - Touristische Verkehre auf der Schiene bestellen! – Seite 9
 - Gedanken zu Weihnachten – Seite 10

PRO BAHN-Post-Abo 2021

Wie immer möchten wir zum Jahresende die Leser, die im nächsten Jahr die Papierausgabe der PRO BAHN-Post beziehen wollen, an die Verlängerung ihres Abos erinnern. Das Abo der Papierversion kostet weiterhin **15 Euro**.

Falls Sie also 2021 die Papierversion zugeschickt bekommen wollen, so überweisen Sie bitte – soweit noch nicht geschehen – 15 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). Wenn Sie nicht bezahlen, endet die Zustellung mit der Januarausgabe.

Leser der elektronischen Version brauchen gar nichts tun – ihr Abo wird im kommenden Jahr automatisch fortgesetzt.

Im Gegensatz zu früheren Jahren brauchen auch Nichtmitglieder nur dann für die PRO BAHN Post bezahlen, wenn sie die Papierversion beziehen möchten.

Bitte beachten Sie, dass das Januarheft noch an alle bisherigen Leser verschickt wird, um vergessliche Abonnenten ein letztes Mal zu erinnern.

Kurznachrichten

Regionalgruppe München im Dezember: „Tram für weite Entfernungen?“

Zur Erinnerung: Beim (virtuellen) Treffen der Regionalgruppe München am Freitag, dem 4. Dezember ab 19 Uhr soll schwerpunktmäßig das Thema von Tramverbindungen über größere Entfernungen diskutiert werden. Anmeldung unter muenchen@pro-bahn.de.

Erste Online-Mitgliederinformation erfolgreich durchgeführt

Nach dem Corona-bedingten Ausfall der ordentlichen Mitgliederversammlung im Hofbräuhaus konnten sich die oberbayerischen PRO BAHN-Mitglieder am 7.11.2020 zumindest „online“ über die Aktivitäten in Oberbayern informieren. Immerhin 41 Teilnehmer trafen sich im virtuellen Versammlungsraum, darunter auch viele, die wir mit der analogen Veranstaltung im Hofbräuhaus bislang nicht erreicht haben. Die ordentliche Versammlung mit Wahlen und Anträgen wird 2021 möglichst bald nachgeholt – solange bleibt der bisherige Vorstand im Amt.

Initiative zur Reaktivierung Leutkirch-Isny

Das Programm zur Überprüfung reaktivierungsfähiger Bahnstrecken in Baden-Württemberg umfasste anfangs 41 Strecken. Eine lokale Initiative hat sich erfolgreich dafür eingesetzt, dass auch die Strecke Leutkirch-Isny im Frühjahr dieses Jahres als 42. Strecke in dieses Programm aufgenommen wurde (<https://leutkirchisnybahn.com/>). Am 3. November wurde eine vergleichende lan-

desweite Potenzialuntersuchung der 42 Strecken vorgestellt (<https://bit.ly/311WG4S>). Das Land Baden-Württemberg will nach Aussage seines Ministerpräsidenten Schienenland Nr. 1 in Deutschland werden – während man in Baden-Württemberg offensiv daran arbeitet, steht man in Bayern Reaktivierungen bekanntlich sehr ablehnend gegenüber.

Bei Elektrifizierungen nicht auf den Bund warten!

In einer Pressemitteilung hat PRO BAHN Bayern am 4. November den Freistaat Bayern aufgefordert, eine aktivere Rolle bei der Elektrifizierung der bayrischen Bahnstrecken zu spielen (https://www.pro-bahn.de/bayern/presse_show_bayern.php?id=1035). Nur auf den Bund zu zeigen und abzuwarten, bis dieser sich bewegt, genügt nicht. Der Freistaat sollte eine Vorratsplanung für alle elektrifizierungswürdigen Strecken erarbeiten und bis zur Baureife bringen lassen, um kurzfristig bereitstehende Gelder nutzen zu können. Batteriezüge sieht PRO BAHN nur als Zwischenlösung an, Brennstoffzellenfahrzeuge sind ebenfalls keine Lösung, da sich diese Fahrzeuge in praktisch allen Szenarien als die unwirtschaftlichste Option erwiesen haben.

Kulanter VRR – hartherziger MVV?

Der Verkehrsverbund Rhein-Ruhr (VRR) hat im November eine Kulanzregelung für Stammkunden angeboten, die ihre Zeitfahrtausweise nicht oder nur teilweise nutzen können. Es gibt sowohl Teilerstattungen als auch für Abos ein Kündigungsrecht ohne finanzielle Nachteile. Die Situation wird allerdings nicht überall kundenfreundlich gehandhabt. PRO BAHN Oberbayern hat in einer Pressemitteilung darauf hingewiesen, dass im Münchner Verkehrsverbund (MVV) eine Kündigung auch zu Corona-Zeiten finanzielle Nachteile bringt, und dass die Verkehrsbetriebe im MVV auch sonst keine Kulanz für Stammkunden bieten, die ihre Fahrscheine weiter zahlen, aber nicht nutzen können (<https://www.pro-bahn.de/muenchen/presse/20201105.html>).

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

Wasserburger Altstadtbahn: Freistaat setzt Stilllegung beim Bundesverwaltungsgericht durch

Der Stilllegungsbescheid des Freistaats Bayern für die Wasserburger Altstadtbahn ist nun rechtskräftig: Die von uns betriebene Revision des Urteils des Bayerischen Verwaltungsgerichtshofs (BVerwG) vom 22. Juli 2019 wurde vom Bundesverwaltungsgericht am 5. November in dritter und letzter Instanz zurückgewiesen.

Sicher hat sich das Gericht die Entscheidung nicht leicht gemacht. Die Fragen der Betriebspflicht, der Üblichkeit des Angebots, des „Drittsschutzes“ des §11

AEG (Allgemeines Eisenbahngesetz) usw. wurden ausführlich mit den Parteien diskutiert. Die Stadt Wasserburg gab eigentlich kein gutes Bild ab, als herausgestellt wurde, dass auch nach der Übernahme 2004 keinerlei Maßnahmen zum Substanzerhalt der Trasse getroffen wurden. Vermutlich war das aber nicht ausschlaggebend. Das BVerwG betonte auch, dass es sich nicht um eine Tatsacheninstanz handelt. Nur verwaltungsrechtliche Aspekte wurden bei der Entscheidungsfindung berücksichtigt.

Im Rückblick liegt hier nun die Krux des Verfahrens: Denn auch in den unteren Instanzen hat es die Seite der Beklagten geschickt verstanden, mit juristischen Nebelkerzen vom eigentlichen Sachverhalt abzulenken. So mussten sich die unteren Instanzen mit der Frage beschäftigen, ob das Konsortium überhaupt klagebefugt ist oder man leugnete die Existenz einer Betriebs- und Unterhaltungspflicht - völlig haltlose Behauptungen, wie die Gerichte später feststellten. So konnte man das eigentliche Grundübel, das merkwürdig vermurkste Gutachten, auf dem der Stilllegungsbescheid beruht, aus dem Verfahren komplett heraushalten. Es wäre sicher für einige Akteure sehr peinlich geworden, wenn die Hintergründe dieses Werks an die Öffentlichkeit gekommen wären. Für Laien ist es aber unverständlich, dass in keiner Instanz eine fachliche Beurteilung der Stilllegungsbegründung vorgenommen wurde.

Eine besonders unrühmliche Rolle musste die bayerische Eisenbahngesellschaft (BEG) spielen, die vermutlich auf Geheiß des Ministeriums im Jahr 2018 nochmals ihre Aussage von 2004 wiederholte, „aus grundsätzlichen Erwägungen“ keine Zugleistungen auf der Altstadtbahn bestellen zu wollen. Damals vermuteten Kenner der verkehrspolitischen Szene als Grund dieser schroffen Ablehnung die unsachgemäße Einflussnahme auf das Verkehrsministerium durch ein Aufsichtsratsmitglied der Fa. Meggle, das als oberbayerischer IHK-Vorsitzender enge Beziehungen zum damaligen Verkehrsminister Wiesheu pflegte. Die ablehnende Haltung der BEG fand auch in Leipzig wieder Erwähnung. Leider nicht betrachtet wurde aber die merkwürdige Konstellation, dass das Ministerium einen Stilllegungsbescheid mit der „wirtschaftlicher Unzumutbarkeit“ begründet, diese Unzumutbarkeit für den Infrastrukturbetreiber aber selbst herbeigeführt hat.

Wenn die ausführliche Urteilsbegründung vorliegt, werden wir wissen, welche Schlüsse daraus für den Umgang mit Eisenbahninfrastruktur gezogen werden können. Es bleibt zu hoffen, dass die Aufsichtsbehörden einen derartig schlampeigen Umgang mit Eisenbahninfrastruktur künftig nicht mehr dulden dürfen.

Wie geht es nun mit der Altstadtbahn weiter? Solange die Trasse nicht entwidmet, also von Bahnbetriebszwecken freigestellt ist, stehen noch alle Chancen offen. In ersten Interviews hat Wasserburgs Bürgermeister schon seine Vorstellung kundgetan: Ein Radweg soll auf der Trasse entstehen. Sicher wird dieser in Reitmehring eine günstige Führung weit um das Molkereigelände herum finden, sodass ganz zufällig ein Teil der Trasse auch abgegeben werden kann. An

dieser Stelle sei erwähnt, dass Stadt und Freistaat stets versichert haben, dass die Versuche der Firma Meggle, auf das Verfahren Einfluss zu nehmen, keinerlei Auswirkungen auf ihre Entscheidungen hatten. Eine Entwidmung nach §23 AEG kann übrigens nicht mehr beklagt werden, allerdings muss ein Nachweis geführt werden, dass „langfristig eine Nutzung der Infrastruktur im Rahmen der Zweckbestimmung nicht mehr zu erwarten ist“.

An dieser Stelle sei aber auch ein herzliches Dankeschön gesagt an alle, die diese juristische Auseinandersetzung über viele Jahre hinweg tatkräftig unterstützt und mitgetragen haben.

Die Mitglieder im Konsortium „Wasserburger Altstadtbahn“:

- Andreas Braun von der BayernBahn GmbH
- Walter Zienow und sein Vorgänger Daniel Preis von der Rhein-Sieg-Eisenbahn GmbH
- Walter Neumayer, Innrail UG, der detaillierte Pläne zur Wiederherstellung der Strecke erarbeitet hatte.

Unser Dank gilt ebenso unserem Rechtsbeistand Prof. Urs Kramer, der mit Engagement und juristischem Sachverstand uns durch das Verfahren begleitet hat und Michael Frank, der uns im §11AEG-Verfahren beratend zur Seite stand.

Nicht möglich gewesen wäre unser Engagement ohne die zahlreichen und großzügigen Spenden unserer Freunde und Mitglieder und die finanzielle Unterstützung durch den PRO BAHN Bundesverband und den Landesverband Bayern. Der jahrzehntelange phantasievolle Einsatz der Wasserburger PRO BAHN-Ortsgruppe mit Unterstützung einiger Münchner PRO BAHNER war Basis und Ausgangspunkt für alle Aktivitäten. Immerhin gelang es ihnen, den Abschnitt Ebersberg–Reitmehring vor der Stilllegung zu retten.

Aktuell wird gerade die Zukunft dieses Teils des „Filzenexpress“ diskutiert: Für den Halbstundentakt als elektrifizierte Express-S-Bahn bis Reitmehring wird ein zusätzlicher Begegnungsabschnitt notwendig werden. Noch klammert aber die Politik die Altstadtbahn als natürliche Verlängerung der Strecke aus der Diskussion aus. Ein Online-Umfrage bei rosenheim24 (<https://www.rosenheim24.de/rosenheim/-90091040.html>) ergab eine 71-Prozent-Mehrheit pro Altstadtbahn. Längst sind die Themen Klimaschutz und Verkehrswende in den Köpfen der Menschen angekommen. Da wirkt der Stilllegungsbescheid des Freistaats für eine Bahntrasse im Ballungsraum München schon etwas aus der Zeit gefallen. Da aber in Bayern die Uhren bekanntlich anders gehen, konnten wir diese Rückwärtsbewegung für ein paar Jahre aufhalten. Ob es gereicht hat, wird sich zeigen.

Norbert Moy

Verkehrswende sichern – ÖPNV-Angebot aufrecht erhalten

Anlässlich der Vorstellung des Haushalts für das Jahr 2021 durch die bayerische Staatsregierung hat PRO BAHN Bayern den Freistaat in einer Pressemitteilung aufgefordert, für das neue Jahr ausreichende Finanzmittel zum Ausgleich von Einnahmeausfällen bei den Betreibern von Bussen und Bahnen einzuplanen. PRO BAHN lobt in diesem Zusammenhang die Anstrengungen von Freistaat und Anbietern, im regionalen Schienenverkehr das Angebot, anders als im Frühjahr, nun vollständig aufrecht zu erhalten, was den Fahrgästen auch in der aktuellen Lage ermöglicht, mit öffentlichen Verkehrsmitteln sicher unterwegs zu sein. Auch für die Verkehrswende hin zur umweltfreundlichen E-Mobilität mit der Bahn ist dies unabdingbar, denn Fahrgäste, die sich notgedrungen ein Auto anschaffen oder sich – in Pandemiezeiten unter erheblichen Risiken – Fahrgemeinschaften anschließen, wären für lange Zeit verloren. Das war bereits bei langandauernden Ersatzverkehren bei Bauarbeiten festzustellen.

Ein erhebliches Risiko für die Betreiber liegt aber aus Sicht von PRO BAHN in der Einplanung von Mitteln zur Abdeckung der Einnahmeausfälle im SPNV durch den Freistaat. Um die Verkehrswende zu sichern, müssten die Eisenbahnverkehrsunternehmen auch in 2021 weiterhin das volle Angebot fahren. Wer aber 100 Prozent Leistung erbringt, der sollte am Ende nicht auf Verlusten sitzen bleiben. Denn in vielen Verkehrsverträgen des Landes werden zwischen 30 und 50 Prozent der Kosten durch Fahrgeldeinnahmen abgedeckt, die aktuell wegen fehlender Urlauber und Pendler im Homeoffice natürlich niedriger sind. Der Freistaat hat bislang aber nur 90 Prozent der Einnahmeverluste auf Basis der Fahrgeldeinnahmen aus 2019 übernommen. Bei einkalkulierten Steigerungen der Fahrgastzahlen wären damit in der Praxis eher nur 80 bis 85 Prozent der fehlenden Mittel abgedeckt. Für 2021 kann das keine Lösung sein, weil dann am Ende des Tages die Unternehmen zu Einsparungen bei Mitarbeitern, Material oder doch beim Angebot gezwungen wären – mit den entsprechenden Folgen wie ausgedünnten Fahrplänen, fehlenden Zugteilen, Fahrzeugstörungen und Personalausfällen.

Der Freistaat hat sich Mitte November darüber gefreut, dass er zwei Milliarden Euro zur Haushaltskonsolidierung aus Rücklagen entnehmen konnte. Dazu hat aber ungefähr eine Milliarde Euro an nicht ausgegebenen Regionalisierungsmitteln gehört – also Zuschüsse des Bundes für den regionalen Schienenverkehr. Da wäre es nur fair, aus diesen Mitteln auch einen vollständigen Ausgleich für Einnahmeausfälle der Betreiber bereitzustellen und damit den regionalen Schienenverkehr bis zum Ende der Pandemie im Sinne der Verkehrswende zuverlässig aufrecht zu halten.

Jörg Lange

Pilotprojekt Swipe+Ride im MVV

Der MVV hat am 20. Oktober mit seinen Partnern und dem Schweizer Unternehmen FAIRTIQ LAB ein Pilotprojekt namens Swipe+Ride gestartet (<https://www.swipe-ride.de>). Dabei handelt es sich um einen neuen Tarif, einen e-Tarif. Ein digitales Ticket auf der Basis einer Smartphone-App soll dabei laut Angaben des MVV Gelegenheitsfahrern eine einfache Alternative zur Streifenkarte und dem herkömmlichen Einzelfahrschein bieten, ohne sich lange mit dem Tarifsystem auseinandersetzen zu müssen. Dieses Pilotprojekt wird begleitet durch Marktforschungsumfragen und es wurde für die angemeldeten Nutzer eine eigene Community-Seite eingerichtet, auf der man Fragen stellen, Anregungen geben und seine Erfahrungen teilen kann.

Wie funktioniert Swipe+Ride? Beim Start aktiviert man die App mit einem Swipe und kann gleich losfahren. Am Ziel angekommen beendet man die Fahrt mit einem weiteren Swipe. Der Preis berechnet sich nach einem Grundbetrag plus einem Kilometertarif, der die zurückgelegten Luftlinienkilometer widerspiegelt. Dadurch ist der e-Tarif nach Angaben des MVV, abweichend vom bekannten Tarif, eher ein leistungsgebundener Tarif.

Leider ist es nicht so einfach wie es sich anhört, denn es gibt zwei verschiedene Grundtarife und zwei dementsprechende Kilometertarife. In Beispielrechnungen wird nur geschrieben „Der reguläre Grund- und Entfernungspreis fällt an, wenn Start- und Zielhaltestelle zur Kategorie der Haltestellen mit vielen Abfahrten gehören, ansonsten gilt der ermäßigte Grund- und Entfernungspreis.“. Eine Auflistung oder eine grobe Angabe, ab wann eine Haltestelle viele Abfahrten hat, gibt es nicht. Mit dieser fehlenden Angabe wirkt der e-Tarif nicht fahrgastfreundlich. Denn wer vorher ausrechnen möchte, ob Swipe+Ride im Vergleich zum aktuellen Tarif günstiger ist, kann nur vermuten, ob der reguläre oder der ermäßigte Grund- und Entfernungspreis angesetzt werden muss für die Reise.

Wer an einem Tag jedoch häufiger fährt, der fährt einem von zwei „Tagesdeckel“ entgegen. Wer Einzelstrecken unter 20 km Luftlinie zurücklegt, zahlt nur den niedrigeren Preisdeckel von 7,90 Euro, sonst gilt ein Preisdeckel von 11,90 Euro.

Neu ist diese Art von e-Tickets und e-Tarifen nicht. Das Schweizer Unternehmen FAIRTIQ, das im Pilotprojekt für die MVG als Kundenvertragspartner die Rolle des Vertriebsdienstleisters übernimmt und die App bereitstellt, begann bereits 2016 in drei Schweizer Verkehrsverbänden dieses System anzubieten. Auch hier ist die Intention, Gelegenheitsfahrern, die sich nicht mit dem Tarifsystem auskennen, eine einfache Möglichkeit ein Ticket zu erwerben anzubieten. Seit 2018 kann man dieses e-Ticket schweizweit nutzen.

Größter Unterschied zum MVV-Modell ist, dass die Abrechnung in der Schweiz nach dem schon geltenden Tarifsystem läuft, das sich in Kurzstrecken und Zonen/Waben einteilen lässt. Wer beim Losfahren also noch nicht weiß, ob zum

Beispiel ein Kurzstreckenticket, ein Einzelticket oder ein 24h-Ticket das passende ist, fährt mit FAIRTIQ los und muss nicht zwei Einzeltickets kaufen, die vielleicht teurer sind als die entsprechende Tageskarte. Damit ist es der gleiche Tarif, aber mit dem Vorteil, dass im Nachhinein der beste Tarif abgebucht wird und sich der Kunde nicht mit dem Tarifsysteem auskennen muss. Hier wird nicht nach Luftlinienkilometer abgerechnet, wie es der MVV macht.

Solche e-Tarife werden aber auch in anderen Verkehrsverbänden in Deutschland, wie dem Verkehrsverbund Rhein-Neckar (VRN) und dem Verkehrsverbund Rhein-Ruhr (VRR), getestet. Auch hier ist es ein Luftlinientarif, der mit Grund- und Entfernungspreis berechnet wird. Im Geltungsbereich des VRN kann, im Gegensatz zum MVV, schon vorab in der Fahrplanauskunft der Preis für den e-Tarif ermittelt werden. Somit lässt sich feststellen, welche Ticketart günstiger ist. Im VRR gibt es eine Bestpreisgarantie für Einzelfahrten und Preisgrenzen für 24 Stunden und für 30 Tage. So ist bei Einzelfahrten der e-Tarif nie teurer als das entsprechende Ticket aus dem Automaten. Beim 24-Stunden-Deckel und 30-Tage-Deckel gilt hingegen der entsprechende Preis für den Gesamtverbund.

Da es sich im MVV um einen eigenen Tarif handelt, gibt es keine Best-Preis-Garantie und der e-Tarif kann auch mal schnell teurer sein als ein Ticket aus dem Automaten. Da Swipe+Ride noch in der Pilotphase steht, kann die Preisstruktur nach Angabe des MVV noch variieren und sich eventuell ändern.

Meiner Meinung nach ist die Grundidee eines e-Tarifs, Gelegenheitsfahrern eine einfache Alternative zu bieten, eine gute Intention. In der jetzigen Startphase kann eine Fahrt mit diesem e-Ticket in manchen Fällen jedoch deutlich teurer sein als mit einem normalen Ticket. So überzeugt die aktuelle Preisstruktur jedoch nicht.

Dass der reguläre Grund- und Entfernungspreis bei Fahrten angewendet wird, wenn Start- und Zielhaltestelle zur Kategorie mit vielen Abfahrten gehören, ist durch die fehlende Information, welche Haltestellen das sind, für den Fahrgast nicht nachvollziehbar. Klare Regeln, wie zum Beispiel „alle Haltestellen der Stammstrecke“, würden hier helfen. Auch die fehlende Bestpreisgarantie, wie sie z.B. im VRR für Einzelfahrten gilt, wird bei Gelegenheitsfahrern kaum auf Gegenliebe stoßen. Sofern an den derzeit gültigen merkwürdigen Unterscheidungen weiterhin festgehalten wird, könnten sich einige Nutzer am Ende zu Recht als Melkkuh des Tarifdschungels vorkommen. In dieser Form wäre der e-Tarif zum Scheitern verurteilt.

Marco Kragulji

PRO BAHN bei Facebook und Twitter:

<https://www.facebook.com/pro.bahn/>, https://twitter.com/PRO_BAHN

Auch Bayern muss touristische Verkehre auf der Schiene bestellen!

PRO BAHN sieht einen dringenden Bedarf, dass der Freistaat Bayern – so wie es auch in anderen Bundesländern der Fall ist – touristische Eisenbahnverkehre bestellt, um das Angebot weiter auszubauen und die Finanzierung der regionalen Infrastruktur durch die Trassenentgelte zu unterstützen.

In vielen Regionen Bayerns bieten Eisenbahnen touristische Verkehre an, in Oberbayern beispielsweise die Chiemgauer Lokalbahn Endorf–Obing oder in Niederbayern die Ilztalbahn Passau–Freyung. In der Regel sind touristische Verkehre nicht gewinnbringend und nur dadurch zu finanzieren, dass Ehrenamtliche als Lokführer und Zugbegleiter einspringen. Auch bei der Infrastruktur sieht es nicht anders aus. Engagierte Bahnbefürworter schneiden in ihrer Freizeit die Vegetation zurück, reinigen Durchlässe und schmieren Weichenantriebe. Aufgrund der limitierten Ressourcen bedeutet das oft, dass nur wenige Verkehrstage im Jahr angeboten werden können, obwohl eine größere Nachfrage vorhanden wäre.

Auf Dauer könne es aber nicht sein, dass der Eisenbahntourismus in Bayern davon abhängig ist, dass sich Ehrenamtler dafür aufopfern, stellt PRO BAHN in einer Pressemitteilung fest. Daher fordert PRO BAHN mindestens an allen Wochenenden und Feiertagen im Sommerhalbjahr Zugfahrten zu bestellen. Ähnliches schlägt auch die Enquetekommission des bayerischen Landtags zur Förderung des Ländlichen Raumes vor: „Auf stillgelegten Strecken, bei denen sich eine dauerhafte Reaktivierung nicht wirtschaftlich darstellt, sollen zum Erhalt der Strecke touristische Verkehre bestellt werden können.“

Dazu kommt noch, dass es sich bei den Strecken, auf denen diese touristischen Verkehre durchgeführt werden, üblicherweise um nichtbundeseigene Eisenbahnen (NE-Bahnen) handelt, die keinerlei Bundesmittel für Instandhaltung und Ersatz ihrer Infrastruktur erhalten. Auch hier sieht PRO BAHN den Freistaat in der Pflicht, um touristische Angebote gerade im ländlichen Raum zu fördern (https://www.pro-bahn.de/bayern/presse_show_bayern.php?id=1034). Während in Bayern keinerlei Landesmittel für NE-Bahnen zur Verfügung stehen, leisten Baden-Württemberg und weitere Länder seit Jahren Beiträge zur Finanzierung ihrer NE-Bahnen.

Bisher schieben sich bei der Bestellung touristischer Verkehre das bayerische Wirtschaftsministerium und das Verkehrsministerium gegenseitig die Zuständigkeiten zu. Das Verkehrsministerium meint, Tourismus wäre die Aufgabe des Wirtschaftsministeriums und dieses argumentiert wiederum, dass die Bestellung von Verkehren dem Verkehrsministerium zugeordnet sei. Es wäre wirklich an der Zeit, dass dieses unwürdige Zuständigkeitsgeschacher ein Ende hat.

Die Position des Verkehrsministeriums, nach der eine Bestellung mit Regionalisierungsmitteln sogar illegal wäre, da damit nur der tägliche Schienenpersonenverkehr bestellt werden dürfe, ist nicht stichhaltig. Baden-Württemberg und andere Länder bestellen touristische Verkehre seit vielen Jahren, ohne verklagt zu werden.

Lukas Iffländer

Gedanken zu Weihnachten

Unser Weihnachten bezieht sich auf christliche Traditionen, der Termin ist wohl heidnischen Ursprungs. Für einige Menschen ist Weihnachten auch heute noch ein zutiefst religiöses Fest, für andere steht das gemeinsame Feiern mit der Familie im Vordergrund. Religiöse Feste und Traditionen finden wir überall auf der Welt. Sie helfen uns, das Jahr zu strukturieren, sie geben Regeln für das Zusammenleben in der Gesellschaft. Sie stellen auch Gebote und Verbote dazu auf, was zu welchen Gelegenheiten gegessen werden darf. In der christlichen Tradition denken viele bei Weihnachten an Lebkuchen, bei Nikolaus an Äpfel und Walnüsse und bei Ostern natürlich an Eier. Es gibt auch Feste, an denen bestimmte Speisen verboten sind, beispielsweise Fleisch am Karfreitag. In anderen Religionen finden sich zum Teil sehr strenge Regeln, welche Tiere grundsätzlich gegessen werden dürfen und welche nicht.

Bei einem Blick in die Geschichte sehen wir, dass die religiös begründeten Essensgebote auch eine gesellschaftliche Komponente haben: So finden wir im Islam das Verbot von Schweinefleisch, das auf entsprechende Vorschriften in der jüdischen Überlieferung zurückgeht und vielfach als (überholtes) Hygienegebot rationalisiert wird. Diese Überlegungen sind für viele Menschen nachvollziehbar, was ist aber mit der in Indien geltenden Auffassung, dass Kühe heilige Tiere sind?

Eigentlich sind beide Gebote Ausprägungen des gleichen Anliegens: Ernährung der Unterprivilegierten. Wenn Getreide oder Gemüse auf dem Umweg über Schweine als Nahrung dienen, ist die Effizienz der Nahrungserzeugung wesentlich geringer als wenn pflanzliche Nahrung direkt die Menschen ernährt. Kühe, wenigstens früher einmal, fressen Gras – auf vielen der für Futter benötigten Flächen könnte auch direkt Nahrung für Menschen angebaut werden. In der heutigen Rindermast ist zum menschlichen Verzehr geeignetes Getreide ein wesentlicher Futterbestandteil. So zeigt sich, dass diese beiden Nahrungstabus im Grunde einen Schutz für die arme Bevölkerung darstellen, die sich die teureren tierischen Nahrungsmittel nicht leisten kann und für die wegen der Knappheit des Bodens in einigen Regionen Grundnahrungsmittel zu teuer werden, wenn sie im Preiskampf gegen das Futter für die Nahrung der Reichen bestehen müssen.

Was hat das nun mit Verkehrspolitik zu tun? Hier kommt eine weitere Parallele zum Tragen: Die umweltfreundlichen Kraftstoffe, die anstelle der klimaschädlichen Kraftstoffe auf Erdölbasis kommen sollen, benötigen ebenfalls Anbauflächen. Die dadurch entstehende Konkurrenz zu Nahrungsmitteln wird allmählich erkannt. Immer mehr setzt sich auch die Erkenntnis durch, dass der als umweltfreundlich angepriesene „Biodiesel“ auch aus Palmöl besteht und damit eine der größten Umweltsünden ist. Reiche Länder können sich diese Kraftstoffe leisten, die Bevölkerung armer Länder muss dafür hungern. Ihre Umwelt wird zugunsten von Plantagen für Biokraftstoffe oder Tierfutter vernichtet. Denken wir an Indien und Ghandi, der einmal sagte: „Die Erde hat genug für jedermanns Bedürfnisse, aber nicht genug für jedermanns Gier“. Das ist ein wichtiger Appell an die Rationalität, wesentlich schwächer in der Durchsetzung als die religiösen Tabus, mit denen frühere Generationen arme Menschen in weiten Teilen der Welt schützen konnten.

Was ist mit dem Aufruf, die Schöpfung zu schützen? Auch dieser Aufruf entfaltet nicht die Wucht, die religiöse Vorschriften mit sich bringen. Schlimmer noch, für manche religiösen Fundamentalisten hat der in der Bibel überlieferte und von Gott gegebene Auftrag „macht Euch die Schöpfung untertan“ Vorrang und ist dann ein Freibrief zur Zerstörung derselben.

Weihnachten wird auch als Fest der Liebe bezeichnet. Darf ich träumen, dass sich diese Liebe nicht in Geschenkgorgien entlädt? Dass Emotionen nicht zur Sentimentalität verkommen, sondern Kräfte freisetzen, die helfen, die Schöpfung zu bewahren – zum Nutzen aller Menschen. Die passenden Vorsätze zum Neuen Jahr sind dann nicht weit. Gerade in der aktuell beängstigenden und ungewissen Situation wünsche ich allen ein Weihnachten, das Geborgenheit vermittelt und Optimismus und Zuversicht, sodass wir gemeinsam 2021 meistern können.

Rudi Barth

Herausgeber: PRO BAHN Bezirksverband Oberbayern e.V., Agnes-Bernauer-Platz 8, 80687 München; Telefon 089 / 53 00 31, Fax 089 / 53 75 66, <https://www.pro-bahn.de/oberbayern/>.

Verantwortliche Redakteure: Renate Forkel, Andi Barth; Lektorat: Helmut Lerche.

Elektronisch ist die Redaktion über pbp-redaktion@muenchen.pro-bahn.de erreichbar, die Abonnentenverwaltung über pbp-abo@muenchen.pro-bahn.de.

PRO BAHN Post im Internet: <https://www.pro-bahn.de/oberbayern/pbp/>

Jahresabonnement der gedruckten Version durch Überweisung von 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 derzeit 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

Mi. 02.12. 18:30 Uhr; **Verkehrsforum Berchtesgadener Land u. Rupertiwinkel** als Videokonferenz; Weitere Informationen und Zugangsdaten: <https://verkehrsforum-bgl.de/>.

PRO BAHN-Termine

Mi. 02.12. 19 Uhr; Videokonferenz; **Aktiventreffen**; Info zu Einwahldaten: oberbayern@pro-bahn.de

Fr. 04.12. 19 Uhr; Videokonferenz; **Regionalgruppe München**, Schwerpunktthema „Tram für weite Entfernungen?“; Info und Einwahldaten: muenchen@pro-bahn.de

Mi. 16.12. 19 Uhr; Videokonferenz; **Aktiventreffen**; Info zu Einwahldaten: oberbayern@pro-bahn.de

Fr. 08.01. 19 Uhr; Videokonferenz; **Regionalgruppe München**, Info und Einwahldaten: muenchen@pro-bahn.de

• **Der Stammtisch in München entfällt.**

Alle PRO BAHN-Treffen finden derzeit als Videokonferenz statt (auch Telefonteinwahl möglich). Neue Teilnehmer sind jederzeit willkommen. Bitte informieren Sie sich unter <https://www.pro-bahn.de/bayern/termine.htm>.

Mitmachen bei PRO BAHN

Mitmachen bei PRO BAHN ist immer möglich. Dazu können Sie Kontakt mit der entsprechenden Regionalgruppe oder dem Bezirksverband aufnehmen:

- Bezirksverband Oberbayern: oberbayern@pro-bahn.de
- Regionalgruppe Inn-Salzach: wilama@t-online.de
- Regionalgruppe München: muenchen@pro-bahn.de
- Regionalgruppe Oberland: n.moy@bayern.pro-bahn.de

Das PRO BAHN-Post-Team wünscht allen Lesern

frohe und besinnliche Weihnachtsfeiertage!