

PRO BAHN *Post*

 Rundbrief von PRO BAHN Oberbayern

Oktober 2021



Tourismuswerbung konzentriert sich häufig nur auf die Erreichbarkeit mit dem Auto, allenfalls finden noch Hauptrelationen wie die Werdenfelsbahn Erwähnung. Dabei könnte eine bessere Werbung für weniger nachgefragte Verbindungen und die Bestellung touristischer Zugverkehre auf nicht regulär befahrenen Strecken, wie beispielsweise der „Granitbahn“ bei Passau auch die besonders stark frequentierten Ausflugsgebiete entlasten. Bild: Norbert Moy

- Kurznachrichten – Seite 2
- MVV-Tariferhöhung blockiert Verkehrswende – Seite 3
- Fahrzeuge im Oberland: Fortschritt wird klein geredet – Seite 4
- Tourismus und Information – Seite 6
- Bericht vom PRO BAHN Bundesverbandstag 2021 – Seite 7
- PRO BAHN Fahrgastpreise 2020/2021 – Seite 8
- Reisen mit der GDL – Seite 9

Kurznachrichten

Terminhinweis: Digitale Landesversammlung am Samstag, 13.11.2021

Am Samstag, dem 13. November ab 14 Uhr findet die Mitgliederversammlung des PRO BAHN-Landesverbands Bayern statt. Die Versammlung findet als digitale Veranstaltung statt. Eine Einwahl per Telefon soll ebenfalls möglich sein, jedoch ohne Teilnahme an den Abstimmungen. Genaueres wird in der Einladung mitgeteilt, die in den ersten Oktoberwochen an alle bayerischen Mitglieder verschickt wird.

Offener Brief der Münchner Verbände zur IAA

Am 9. September haben die Münchner Verbände, die sich für eine Verkehrswende einsetzen, einen Offenen Brief an die Stadt München geschickt, in dem es um Kritik an den Vorgängen rund um die Nutzung öffentlicher Plätze durch die Veranstalter der Internationalen Automobilausstellung IAA geht. Neben den nicht unbedingt hübsch aussehenden IAA-Bauten und den Behinderungen von Fahrgästen, Fußgängern und Radlern wurden auch die Übergabe des Hausrechts an die IAA-Veranstalter, die Einschränkungen beim Versammlungsrecht und das Vorgehen der Polizei kritisiert. PRO BAHN hatte die Probleme bereits zuvor in einer Pressemitteilung angesprochen (<https://www.pro-bahn.de/muenchen/presse/20210903.html>).

PRO BAHN fordert bessere Fahrplanauskünfte

Der vor kurzem beendete Streik bei der Deutschen Bahn hat auch den Datenzoo bei den Fahrplanauskünften wieder plastisch vor Augen geführt. So haben zum Beispiel verschiedene Verbände und Landesauskunftssysteme mit pauschalen Verweisen zu den Unternehmen bestätigt, dass ihre Auskunftssysteme nicht aktuell gehalten werden können. Daher fordert PRO BAHN in einer Pressemitteilung die Einführung einer bundesweit einheitlichen Datenquelle für Fahrplanauskünfte aller öffentlichen Verkehrsmittel (https://www.pro-bahn.de/presse/pm_bv_show.php?id=422).

Bayerische Landkreise mit schlechter Erreichbarkeit

Die Allianz pro Schiene hat noch einmal herausgestellt, dass fünf bayerische Landkreise (Dingolfing-Landau, Straubing-Bogen, Cham, Rottal-Inn, Kronach) bei der Erreichbarkeit von Bus und Bahn deutschlandweit am schlechtesten abschneiden (<https://kurzelinks.de/bnvb>). Mit Fürstenfeldbruck liegt aber auch ein Landkreis aus Bayern auf Platz zwei hinter dem Main-Taunus-Kreis. Zu erwähnen ist, dass der Landkreis Freyung-Grafenau sich vom letzten Platz etwas nach vorne gearbeitet hat. Bei den Großstädten ist die Erreichbarkeit fast überall gut (Ausreißer z.B. Hamm, NRW), Ingolstadt schneidet in Bayern etwas schlechter ab als andere. Bundesweit führen hier Mainz, Frankfurt und Bonn zusammen mit den etwas kleineren bayerischen Städten Schweinfurt und Bamberg.

Westbahn nach München – zweiter Versuch

Bereits 2019 sollten Züge der österreichischen Bahngesellschaft Westbahn München und Wien verbinden. Dieser Versuch scheiterte. Jetzt will man es noch einmal probieren: Ab dem 12. Dezember 2021 sollen täglich „bis zu sechs durchgehende Verbindungen“ zwischen Wien Westbahnhof und München Hauptbahnhof verkehren (<https://kurzelinks.de/3o6m>).

Bahn nach Dorfen im MVV-Tarif ab Ende 2024

Eine der größeren Lücken im MVV-Tarif soll im Dezember 2024 gestopft werden: die Bahnstrecke Markt Schwaben–Dorfen wird in den MVV-Tarif integriert (<https://kurzelinks.de/kyx1>). Während die Busse im Landkreis Erding schon lange als MVV-Verkehre unterwegs sind, hatte man das bei der Bahn immer wieder versäumt.

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.

MVV-Tariferhöhung: Teureres und schlechteres Angebot blockiert Verkehrswende

PRO BAHN kritisiert deutlich die am 17. September von der Politik hinter verschlossenen Türen beschlossene MVV-Tariferhöhung (<https://www.pro-bahn.de/muenchen/presse/20210917.html>): Schlechteres Angebot im Stadtgebiet von München, überfüllte Trams und Busse, unzuverlässige S-Bahn und höhere Preise – so wird das nichts mit der Verkehrswende!

Schließlich hat am 8. September der Münchner Stadtrat die größte Kürzungswelle bei den Öffentlichen Verkehrsmitteln seit über einem Jahrzehnt durchgewunken, obwohl alle von „Verkehrswende“ reden und die Stadt sich auf ihrem eigenen Nahverkehrskongress gerne selbst lobt, wie toll doch das Angebot wäre.

Auch wenn die beschlossene Streichung des Nachtbusnetzes am 22. September wieder zurückgenommen wurde: mit den anderen beschlossenen Kürzungen werden lange Wartezeiten erzeugt und es herrscht teils eine drangvolle Enge in den Fahrzeugen. Graphiken mit Fahrgastzahlen aus dem Jahr 2020 sind als Entscheidungsgrundlage nicht mehr geeignet, nachdem es 2021 erheblich weniger Einschränkungen aufgrund der Pandemie gibt, hat PRO BAHN in einer Pressemitteilung vom 8. September kritisiert (<https://www.pro-bahn.de/muenchen/presse/20210908.html>). Nicht beachtet ist zudem, dass Bund und Land für 2021 alle Einnahmeausfälle erstatten, wenn das Angebot nicht gekürzt wird. Damit profitiert nicht einmal die Stadtkasse von der Angebotskürzung in 2021.

PRO BAHN fordert, dass ab sofort zumindest wieder das komplette MVV-Angebot gefahren wird, das bis zum Ausbruch der Corona-Pandemie bestand. Gerade im Bereich der Stadt München, die besonders gerne von „Verkehrswende“ spricht, entfällt derzeit der Takt 10 bis 10 bei Metrobus und Tram, daher kommt es immer wieder zu Überfüllungen.

PRO BAHN fordert außerdem, dass endlich die vom Münchner Stadtrat im März beschlossenen Studien für neue Tramstrecken vergeben werden. Die Verkehrswende klappt nicht, wenn man nur Beschlüsse fasst, aber dann nicht zur Umsetzung vorangeht.

Generell ist eine stärkere Unterstützung der Kommunen und Landkreise durch Landes- und Bundespolitik erforderlich: Während der Autoverkehr großzügig mit Steuermitteln gefördert und subventioniert wird und Bund und Länder auch Kredite für laufende Ausgaben aufnehmen dürfen, müssen die kommunalen Gebietskörperschaften schauen, wie sie irgendwie noch Geld für vernünftigen Öffentlichen Nahverkehr zusammenkratzen können. Eine grundsätzlich bessere und krisensichere Finanzausstattung der Kommunen wäre daher dringend erforderlich.

Andreas Barth

Neue Fahrzeuge im Oberland

Fortschritt wird klein geredet

Es ist gut, dass sich die Behindertenbeauftragten und die Betroffenen deutlich zu Wort melden, wenn im öffentlichen Verkehr etwas mit der Barrierefreiheit nicht richtig läuft. So ist dies geschehen im Fall der neuen Lint-Triebwagen der Bayerischen Regiobahn (BRB) für das Oberland. Was die Einstiegsverhältnisse anbelangt, ist eine Verschlechterung gegenüber den Vorgängerzügen der Baureihe Integral eingetreten. Bei den ebenfalls abgelösten Talent-Triebwagen waren die Einstiegsverhältnisse jedoch noch schlechter als bei den neuen Fahrzeugen. Mit Rampen und – wenn immer möglich – mit Hilfe des Personals hat die BRB versucht, für etwas Ausgleich zu sorgen.

Aufgrund Beschwerden von Anwohnern über Lärm hat das neue Fahrzeug noch weitere Negativschlagzeilen produziert. Auch hier ist die BRB aktiv geworden und hat verschiedene Lärmquellen gemildert bzw. wird dies in der nächsten Zeit noch tun.

Aufgrund dieser Negativpunkte des neuen Zuges wurde eine Bürgerinitiative „Endstation Lint“ gegründet, die auf ihrer Internetseite eine Umfrage zum Triebwagen durchgeführt hat. Diese Umfrage und deren Ergebnisse werfen allerdings Fragen auf und können nicht ohne Widerspruch bleiben. Dass die Umfrage mehr-

fach verlängert wurde und währenddessen wohl auch verändert wurde, sowie die Art der Fragestellung macht sie angreifbar.

PRO BAHN vertritt alle Fahrgäste und beobachtet die Qualität des gesamten Angebots der Bahn auch im Oberland. Dazu gehören jedoch weit mehr Faktoren als nur die in der Umfrage abgefragten Faktoren. Vor allem wurde das Angebot im Oberland im Dezember 2020 an den Wochenenden erheblich ausgebaut. Die Pünktlichkeit wurde nicht nur durch die Zuverlässigkeit der neuen Züge erhöht, sondern auch durch die überschlagenden Wenden in München Hbf.

Beides war nur mit einer größeren Fahrzeugflotte möglich. Die alte Flotte konnte nicht ergänzt werden, da der Hersteller nicht mehr existiert. Doch angesichts der Dringlichkeit der Verkehrsproblematik im Oberland war schnelles Handeln geboten. Es musste also ein bewährter Zug von der Stange angeschafft werden, auch um ein Desaster wie seinerzeit bei der Gründung der BOB zu vermeiden. Da Dieseltriebzüge ein Auslaufmodell sind und die angestrebte Elektrifizierung leider sehr lange dauert, kam nur der Lint der Firma Alstom in Frage. Es hätte auf dem Fahrzeugmarkt also kein anderes Modell gegeben, welches in Deutschland zugelassen ist und sich mit hunderten Fahrzeugen bewährt hat. Das Gesamtpaket aus neuen Zügen mit erhöhtem Platzangebot, verbesserten Wochenendfahrplänen und stabilerem Zugbetrieb stellt für die allermeisten Fahrgäste eine wesentliche Verbesserung für die Verbindung München–Oberland dar.

Dass die Barrierefreiheit hier ein Problem ist, ist auch der fehlenden frühzeitigen Regulierung durch den Bund geschuldet. Hier hätte es schon bei der Bahnreform verbindliche Vorgaben geben müssen. Stattdessen gibt es in Deutschland einen bunten Flickenteppich an Bahnsteighöhen und einen Fahrzeugpark mit ebenso vielfältigen Einstiegshöhen. In vielen Regionen der Republik hat ein ebenerdiger rollstuhlrechter Einstieg noch nie existiert.

Es ist bemerkenswert und stimmt nachdenklich, wenn das Erscheinen eines neuen Zuges derart viel Negativschlagzeilen aufgrund des Widerstandes von wenigen Bürgern produziert. Die Vorsitzende der Bürgerinitiative kam auch prompt mit dem Auto zum Pressetermin am Bahnhof Tegernsee und das mit staubedingter Verspätung. Wird die Bahn nur noch als Störfaktor wahrgenommen, der Lärm macht, die Weiterfahrt im Auto wegen geschlossener Schranken verhindert oder gar das Landschaftsbild stört? Gerade beim Thema Lärm ist viel Psychologie im Spiel. Übrigens: die alten Integralzüge haben an ihrem neuen Einsatzort auch schon für Schlagzeilen gesorgt. Auch hier haben sich Anwohner beschwert. Vorher fuhr dort gar kein Zug, weil die Strecke stillgelegt war.

Für uns bei PRO BAHN ist klar, dass die erreichten Verbesserungen erst ein kleiner Zwischenschritt sein dürfen. Für eine derart nachgefragte Verkehrsverbindung im Großraum München muss es tagsüber einen Halbstundentakt im ganzen Streckennetz geben. Dies kann nur mit einer modernen Infrastruktur

funktionieren, die auch Reserven aufweist (Ausweichstellen, Abstellgleise). Neben der Elektrifizierung ist aber auch über eine Verlängerung von Bahnsteigen und Einrichtung neuer Haltestellen nachzudenken.

Andreas Them, Fahrgastbeirat BRB Oberland

Tourismus und Information

Zwei Beilagen in der Süddeutschen Zeitung machen Lust auf herbstliche Wanderungen. Leider fehlen öffentliche Verkehrsverbindungen wieder einmal fast völlig. Im Werbeprospekt „Chiemsee/Chiemgau“ vom 10. September beginnt das schon mit der Übersichtskarte auf Seite 2: Die Autobahn als dickes Band, dagegen die Bahnlinie – immerhin eine Hauptstrecke mit mindestens stündlicher Verbindung in jeder Richtung – als kaum erkennbare Kette von Farbtupfern. Man mag bei lediglich saisonalem Ausflugsverkehr wie beim LEO (Bad Endorf–Obing) noch das eine oder andere Auge zudrücken, es fehlen aber auch sonst sämtliche Zweigstrecken ins Inntal, nach Mühldorf, Aschau, Ruhpolding, Waging, Bad Reichenhall-Berchtesgaden, ebenso die Bayerische Tauernbahn (Salzburg–Freilassing–Mühldorf) und die Traun-Alz-Bahn (Traunstein–Garching–Mühldorf) – alle mit regelmäßigem Zugangebot und mit dem Bayernticket zum Wandern eigentlich gut erreichbar.

Wenig besser sieht es in der Beilage „Freude pur – entspannt Wandern“ vom 2. September aus: Einzig die Waldbahn glänzt hier vorbildlich mit einer ganzseitigen Einladung zum „Bahnwandern im Bayerischen Wald“ mit vollständiger Abbildung der „Zwieseler Spinne“ inklusive Viechtach und den wichtigsten Informationen zum Angebot.

Was wohl unser unvergessener Tourenplaner Eugen Reißing (1940 -2013) dem entgegengesetzt hätte: Wahrscheinlich hätte er gleich wieder mit einer umfangreichen Wandergruppe die Züge und nicht zu vergessen strategisch ausgewählte Gasthäuser gefüllt.

Inzwischen sind einige traditionelle Ausflugsgebiete schon so überlastet, dass dies bei den Anwohnern verständlichen Unmut hervorruft. Umso wichtiger wäre es, dass nicht jeder auch noch seinen eigenen fahrbaren Untersatz dabei hat, der dann natürlich irgendwo abgestellt werden muss.

Die Misere scheint aber auch in mangelnder Information begründet: Nicht jeder Ausflügler ist ein routinierter ÖV-Nutzer, vielmehr wissen viele anscheinend gar nicht, dass ihr Ziel mit „Öffis“ überhaupt zu erreichen ist. Hier wäre gezielte Werbung Trumpf, besonders für die speziell auf den Ausflugsverkehr abgestellten Zugverbindungen an Wochenenden, die den Grundtakt oft umsteigefrei ergänzen (Oberland, Werdenfels). Sehr zweckmäßig wären in diesem Zusammenhang

auch bestellte touristische Verkehre auf derzeit nicht im Regelbetrieb bedienten Strecken, um etwas Druck von den ohnehin überlaufenen Zielen zu nehmen.

Vor dem Hintergrund sind auch die Bergsteiger-Busse des Deutschen Alpenvereins zu begrüßen: Jeder Versuch, die Verkehrsbelastung wenigstens etwas zu reduzieren, sollte zunächst recht sein. Um mögliche „Schienenparallelverkehre“ zu reduzieren, sollte man aber prüfen, inwieweit solche Busse in Zukunft vermehrt im regulären Linienverkehr schlecht oder umständlich erreichbare Ziele anfahren könnten. Das wäre eine echte Erweiterung des Angebots insgesamt. Richtig und wichtig war und ist es aber, erst mal „die Versuchsballone“ zu starten, das ist gar keine Frage.

Andererseits wird man auch im Tourismus über „Grenzen des Wachstums“ nachdenken müssen, denn auch die Anreise mit dem Umweltverbund ändert langfristig nicht unbedingt etwas an der Belastung für die betroffenen Gebiete. Das ist freilich nicht (allein) Thema eines Fahrgastverbandes.

Thomas Kauderer

Bericht vom PRO BAHN Bundesverbandstag 2021

Am Samstag, dem 18. September fand in Karlsruhe der diesjährige Bundesverbandstag von PRO BAHN statt. Auf der Tagesordnung standen neben dem Bericht und der Entlastung des Vorstands, den Berichten des Schiedsgerichts sowie der Facharbeitsgruppen und Ausschüsse eine Änderung der Satzung und weiterer Rechtsverordnungen. Im Bericht des Vorstands gab es außer dem üblichen Rückblick auf das vergangene Jahr auch einen Rückblick auf die 40-jährige Geschichte von PRO BAHN mit Berichten aus der Zeit der Gründung und einem Kurzfilm (<https://www.youtube.com/watch?v=giitbr2xTc0>).

Wesentliche Punkte der vom Bundesvorstand vorgeschlagenen Änderungen der Satzung waren die Aufnahme von Umwelt- und Klimaschutz in den Satzungszweck, die Verlegung des Vereinsitzes von Berlin nach München und eine Verlängerung der Amtszeit des Bundesvorstands von zwei auf drei Jahre. Die Delegierten der Landesverbände stimmten diesen und allen weiteren redaktionellen Änderungen mit großer Mehrheit zu.

Außerdem wurde nach kurzer Diskussion eine Erhöhung des Mitgliedsbeitrags um 6 Euro auf 52 Euro für Einzelmitglieder und eine Erhöhung des Beitrags für eine Familienmitgliedschaft auf 58 Euro ab dem Jahr 2022 beschlossen. Der Beitrag für Juniormitglieder und Mitglieder mit geringem Einkommen bleibt unverändert bei 28 Euro pro Jahr. Das letzte Mal waren die Beiträge zum Beginn des Jahres 2015 angehoben worden.

Zum Abschluss wurde eine Resolution verabschiedet, in der die Verantwortli-

chen bei Bund, Ländern und Gemeinden dazu aufgefordert werden, bei ihren Bestrebungen zu einer Verkehrswende trotz der vorübergehenden Rückschläge durch die Corona-Pandemie nicht locker zu lassen. Verstärkt müssten auch kostengünstige organisatorische Maßnahmen, die dem Umweltverbund Vorrang einräumen (z.B. Busspuren) und deren Umsetzung vereinfacht werden.

Renate Forkel

PRO BAHN Fahrgastpreise 2020/2021

Jedes Jahr verleiht der Fahrgastverband PRO BAHN zu seinem Bundesverbandstag Fahrgastpreise auf Bundes- und Landesebene für besonders herausragende Beispiele bei Bahn und Bus. Coronabedingt konnte die Verleihung der Preise, die eigentlich schon früher geplant war, erst kürzlich stattfinden.

Zwei der Preise wurden am 4. September im Rahmen des Fahrgastsymposiums in Nürnberg verliehen (https://www.pro-bahn.de/presse/pm_bv_show.php?id=423). Der Bundespreis unter dem Titel „Dem Nachtzug Zukunft geben“ ging an die Österreichischen Bundesbahnen (ÖBB) und deren Leiter Fernverkehr & New Rail Business, Kurt Bauer. Die ÖBB hatten nach dem Rückzug der Deutschen Bahn aus dem Nachtzugverkehr mehrere Linien der DB übernommen. Der bayerische Landespreis geht unter dem Motto „Die StUB aufs Gleis setzen“ an Akteure aus dem Umfeld der Allianz-pro-StUB, einem Bündnis für die Stadt-Umland-Bahn (StUB) Nürnberg–Erlangen–Herzogenaurach.

Der zweite Teil der Fahrgastpreise wurde auf dem Festabend des PRO BAHN-Bundesverbandstags am 17. September in Karlsruhe verliehen. Bilder und Kurzfilme von den Preisträgern gibt es unter https://www.pro-bahn.de/presse/pm_bv_show.php?id=426 und https://www.youtube.com/channel/UCYLAL08S11aCF3a_jrh6pYg/videos.

Der Städtische Verkehrsbetrieb Esslingen SVE und die Stadt Esslingen am Neckar erhielten den Fahrgastpreis „Elektromobilität im ÖPNV innovativ gestalten“ für ihr jahrzehntelanges Engagement für den elektrischen Stadtverkehr und für die Umsetzung des innovativen Konzepts eines lokal emissionsfreien Busverkehrs durch die Kombination von Batterie- und Oberleitung auf allen Stadtbuslinien bis 2024. Für das Engagement für den Schienenpersonennahverkehr auf der schwäbischen Alb und den Fahrkartenverkauf in dieser Region wurden Herr Uwe Iwens und die Schwäbische-Alb Bahn den Fahrgastpreis „Die Bahn in die Region zurückholen“ geehrt. Für die Einführung eines Stundentakts im ländlichen Raum (Rosenberg (Baden), Eubigheim, Boxberg-Wölchingen) wurden die Bürgerinitiative „Frankenbahn-für-alle“, der Neckar-Odenwald-Kreis und der Main-Tauber-Kreis mit dem Landespreis „Takt in die Region bringen“ ausgezeichnet.

Lukas Iffländer/Jörg Bruchertseifer

Reisen mit der GDL

August 2021 – bei der Deutschen Bahn ist Streiksaison. Nebenbei ist in Bayern auch noch Urlaubssaison. Da 2020 coronabedingt viele Menschen auf Reisen verzichtet haben, ist 2021 dank Impfung häufig die erste Urlaubsreise mit der Bahn nach längerer Zeit geplant. Die GDL streikt im August zweimal für zwei Tage. Leider erwischt es mich beide Male.

Frühstart in den Bayerischen Wald

Am Donnerstag, den 12. August möchte ich von Unterschleißheim nach Grafenau fahren und dort in einen Bus nach Waldkirchen umsteigen. Weil es günstiger ist, und bezüglich der Fahrgastrechte besser abgesichert, habe ich ein Fernverkehrsticket von Augsburg via Unterschleißheim nach Grafenau gebucht. Am 10. August kündigt die GDL an, mittwochs und donnerstags den Personenverkehr der DB zu bestreiken. Betroffen ist auch die S-Bahn München und der Donau-Isar-Express, den ich bis Plattling nutzen möchte. Ich suche direkt mal eine DB-freie Verbindung (Bus und U-Bahn nach München, Alex nach Regensburg, Agilis bis Plattling), aber die DB veröffentlicht dann einen Notfahrplan mit ausgedünnten Takten.

Der von mir eingeplante Zug nach Plattling fällt aus. Also heißt es eine Stunde früher los. Am Morgen meldet dann die S-Bahn noch Verzögerungen auf der Stammstrecke. Da ich den auch sonst schon unsicheren Fünf-Minuten-Übergang in Freising im Zwei-Stunden-Takt nicht riskieren möchte, starte ich spontan nochmals 20 Minuten früher. Die zusätzliche Zeit in Freising kann ich für Proviantergänzung bei der dortigen „Bahnhofsgastronomie“ und für einen etwas erstaunten Blick auf die dank Streikausfällen durcheinander gekommene Abfahrtsanzeige nutzen.

Auch die Anzeige eines angeblich in Landshut stehengebliebenen Zugteils erweist sich angesichts des einfahrenden Doppelstockzugs (statt Baureihe 440) als solet. Dafür verläuft die Fahrt bis Plattling und das Umsteigen in die Waldbahn völlig problemlos. Über die Donau geht es nach Deggendorf, dann folgt die landschaftlich schöne Strecke hoch in den Bayerischen Wald.

Aufgrund des früheren Starts und des Zweistundentakts der Linie nach Grafenau habe ich zwei Stunden „Bahnzeit“ in Zwiesel gewonnen. Leider ist das dortige Bahnhofscafé in einem strengen Corona-Modus. Keine Tische und Stühle vor der Tür, sondern nur Verkauf „to go“. Die Geschäfte müssen wohl auch ohne mich als Kunden florieren. Immerhin kann ich mir das Treiben der Waldbahn im Knotenbahnhof Zwiesel anschauen, etwas eingeschränkt durch Sperrung der Strecke nach Bayerisch Eisenstein. Mein erster Streiktag endet mit der pünktlichen Weiterfahrt nach Grafenau. Von dort lege ich die restliche Strecke nach Waldkirchen im unbestreikten Bus zurück. Wie es im Bayerischen Wald weiterging, kann man auf www.myway.de/souvenirs/waldk2021 nachlesen.

Halber oder ganzer ICE?

Der zweite GDL-Streik erwischt mich am 24. August. Für eine Fahrt ins Rheinland ist ein Supersparpreis-Ticket erster Klasse gebucht. Am Freitag, den 20. August kündigt die GDL den Streik (im Personenverkehr) für Montag und Dienstag an; am Abend hat die DB die Notfahrpläne in der Online-Auskunft. Mein Zug via Nürnberg fällt aus; via Stuttgart geht laut Auskunft gar nichts. Eine Stunde früher als gebucht fährt ICE 720. Dieser mit ICE 3 bestückte Zug hat normalerweise die Besonderheit, dass er gekuppelt mit ICE 1228 in München startet, um in Würzburg getrennt zu werden. ICE 1228 fällt aus; in der Buchungsmaske sind nur die Wagen mit 20er-Nummern erkennbar. Ich muss also bei sowieso auf 25 Prozent reduziertem DB-Fernverkehr auch noch mit einem „Kurzzug“ rechnen.

Beim Blick ins Reservierungssystem sehe ich in der ersten Klasse nur noch sieben oder acht buchbare Plätze und kaufe daher eine zusätzliche Reservierung für Wagen 29. Die Sonderkulanzeite der DB im Internet verspricht: „Sitzplatzreservierungen können kostenfrei umgetauscht werden“ – das allerdings nur bei Verkaufsstellen, nicht online. In einem Twitter-Dialog mit der DB kläre ich, dass das auch für die im Fahrpreis enthaltene Reservierung für die erste Klasse gilt, und auch nachträglich möglich ist. Es wäre deutlich weniger Bürokratie, wenn die DB die einmalige kostenfreie Umtauschmöglichkeit für Sitzplatzreservierungen nicht vor einiger Zeit abgeschafft hätte.

Montags schaue ich nochmals in die Online-Auskunft. Der ICE 720 wird weiterhin nur mit 20er-Teil angezeigt. Die DB hat aber Verbindungen ins Rheinland mit Umsteigen und längerem Aufenthalt in Stuttgart ergänzt. Diese Züge wären vielleicht leerer als mein „kurzer“ ICE 3, da ich aber meine Reservierung habe, und eine knappe Stunde „Bahnzeit“ in der Baustellenruine Stuttgart Hauptbahnhof nicht sehr attraktiv ist, gibt es keinen Grund, etwas zu ändern.

Am Dienstag bin ich dank (reduziertem) S-Bahn-Takt fast 30 Minuten vor ICE-Abfahrt am Münchner Hauptbahnhof. ICE 720 steht in voller doppelter Länge mit Wagen 21 bis 39 am Gleis, beide Teile via Frankfurt nach Düsseldorf. Ich stelle fest, dass die Wagen mit 30er-Nummern komplett ohne Platzreservierungen sind. In Wagen 29 sind dagegen sämtliche Plätze reserviert. Auch der Platz neben meiner Reservierung wäre belegt. Ich lasse die Reservierung ohne mich fahren und gleiche die sehr asymmetrische Auslastung der beiden Zugteile dadurch etwas aus, indem ich mir einen leeren Platz in Wagen 38 suche.

Die Fahrt verläuft weitgehend normal. Zwischen Nürnberg und Würzburg sind laut DB spielende Kinder im Gleis, weshalb wir fast 20 Minuten Verspätung erhalten, die bis zum Ziel nur wenig ausgeglichen werden. In Siegburg wechsle ich von der Streikzone DB in die Problemzone des Verkehrsverbunds Rhein-Sieg (VRS). Die Weiterfahrt mit einem Bus der Rhein-Sieg Verkehrsgesellschaft (RSVG) wird natürlich nicht bestreikt. Alles halbwegs „normal“: Die Abfahrts-

anzeigen am Busbahnhof funktionieren bekannt unzuverlässig, in der App des Verkehrsverbunds fehlen Verbindungen (man hat wohl den kürzlichen unterjährigen Fahrplanwechsel einiger RSVG-Linien nicht eingearbeitet). Ein bisschen ÖPNV-Diaspora, obwohl Siegburg nicht im hintersten Bayerischen Wald liegt – der ganz normale Wahnsinn.

Am nächsten Tag bin ich aus anderem Grund nochmals in Siegburg und suche das Reisezentrum zwecks Erstattung der zusätzlichen Sitzplatzreservierung auf. Die 5,20 Euro werden anstandslos ausgezahlt. Hilfreich ist, dass ich Online-Ticket und Reservierung vor der Fahrt ausgedruckt hatte, und auch den entsprechenden Zangenabdruck „ICE720“ vorweisen kann. Ich bekomme mein Ticket mit Verkaufsstellenstempel und Auszahlungsvermerk zurück. Wie der Vorgang bei reinem Handyticket abgelaufen wäre, weiß ich nicht.

Vorläufiges Streikfazit

Man kann also auch mit der Bahn reisen, wenn sie bestreikt wird. Zumindest solange nur Teile des Zugpersonals streiken und es der bestreikten DB gelingt, einen Notfahrplan zu organisieren, rechtzeitig anzukündigen und halbwegs zuverlässig zu fahren. Dies war im DB-Fernverkehr etwas lückenhaft der Fall. Im S-Bahn- und Regionalverkehr wurden die Notfahrpläne teilweise erst am jeweiligen Vorabend veröffentlicht. Bei einigen Verbindungen verliert man Zeit, oder muss früher starten, andere werden zum Hindernislauf oder erfordern Umwege.

Streiks bei der Bahn sind unangenehm – leider nicht nur für den DB-Vorstand. Man bekommt als zahlender Kunde für sein Geld eine schlechtere Leistung, und man ist unsicher, ob die Reise überhaupt klappt. Dass man sich als Geisel fühlt, liegt daran, dass man keinen Einfluss auf das Geschehen hat. Es ist aber natürlich Absicht der Gewerkschaften, Unbeteiligte zu schädigen, um auf dem Umweg über Medien und Öffentlichkeit Druck auszuüben. Ob das im ursprünglichen Sinne des Streikgedankens ist, möge jeder für sich entscheiden.

Edmund Lauterbach

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 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

Mi. 06.10. 18:30 Uhr; **Verkehrsforum Berchtesgadener Land und Rupertiwinkel**; Durchführung als Videokonferenz, Verbindungsdaten siehe <https://verkehrsforum-bgl.de/>

PRO BAHN-Termine

Fr. 01.10. 19 Uhr; **PRO BAHN Treff Region München**, Videokonferenz; Info und Einwahldaten: muenchen@pro-bahn.de

Mi. 06.10. 19 Uhr; Videokonferenz; **PRO BAHN Treff Oberbayern**; Info zu Einwahldaten: oberbayern@pro-bahn.de

Mi. 20.10. 19 Uhr; Videokonferenz; **PRO BAHN Treff Oberbayern**; Info zu Einwahldaten: oberbayern@pro-bahn.de

Mo.25.10. 19:30 Uhr; Videokonferenz; **PRO BAHN Treff Augsburg**: Stadtwerke Augsburg „Digitale Möglichkeiten, digitale Services und Planungen der SWA“; 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. 27.10. ab 19:30 Uhr; München; Gasthaus „Klinglwirt“, Balanstr. 16 (S-Bahn oder Tram bis Rosenheimer Platz); **Stammtisch** (falls möglich). Evtl. begrenzte Teilnehmerzahl, Anmeldung erforderlich (e.lauterbach@gmx.de). Endgültige Bekanntgabe eine Woche vorher unter https://www.pro-bahn.de/bayern/termin_zeigen.php?app=obb.

Mi. 03.11. 19 Uhr; Videokonferenz; **PRO BAHN Treff Oberbayern**; Info zu Einwahldaten: oberbayern@pro-bahn.de

Fr. 05.11. 19 Uhr; **PRO BAHN Treff Region München**, Videokonferenz; Info und Einwahldaten: muenchen@pro-bahn.de

Sa. 13.11. 14 Uhr; **Mitgliederversammlung PRO BAHN Bayern**, Videokonferenz; Info und Einwahldaten: wird mit der Einladung allen Mitgliedern in Bayern mitgeteilt (Versand erste Oktoberhälfte).

- **Falls nicht anders vermerkt, finden die PRO BAHN-Treffen als Videokonferenz statt (auch Telefoneinwahl möglich). Weitere Informationen und Termine:** <https://www.pro-bahn.de/bayern/termine.htm>.

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/