

PRO BAHN *Post*

Rundbrief von PRO BAHN Oberbayern

April 2023



An Bahnhöfen, die neu mit 76 cm hohen Bahnsteigen, Aufzügen und Rampen ausgestattet wurden, ist mitunter das Schild „Bayern barrierefrei“ angebracht. Im Münchner Umland verhindern aber trotz barrierefrei umgebauter Bahnhöfe oft die für 96-cm-Bahnsteige ausgelegten S-Bahn-Fahrzeuge die Schaffung barrierefreier Schnittstellen zwischen S-Bahn und Regionalverkehr. Bild: R. Forkel

- 29. April 2023: Mitgliederversammlung Oberbayern – Seite 2
- Kurznachrichten – Seite 2
- Nur ein erster Schritt? Die neue InfraGO – Seite 3
- Regionalzughalt Starnberg und Barrierefreiheit – Seite 5
- BVT 2023: PRO BAHN Bundesvorstand neu gewählt – Seite 6
- Reaktivierung in „neuer“ Gestalt: Dampf im Isartal – Seite 7
- Komm zur Autobahn – Seite 8
- Kundenservice – vielleicht? – Seite 9

29. April 2023, 14 Uhr

Mitgliederversammlung PRO BAHN Oberbayern

Am 29. April, 14 Uhr findet die Mitgliederversammlung des PRO BAHN Bezirksverbands Oberbayern statt. Versammlungsort ist das Stadtkulturzentrum Giesinger Bahnhof in München, Giesinger Bahnhofsplatz 1, Raum „Gepäckhalle“.

Auf der Tagesordnung stehen der Bericht des Vorstandes und der Kassenprüfer mit Aussprache, die Entlastung des Vorstands, die Neuwahl des Vorstands und der Kassenprüfer. Als letzter Punkt der Tagesordnung stehen Anträge und Verschiedenes auf dem Programm, Anträge bitte bis zum 15. April 2023 schriftlich beim Vorstand einreichen.

Mitglieder des PRO BAHN Bezirksverbands Oberbayern bekommen die Einladung mit der Tagesordnung zugeschickt.

Der Vorstand des PRO BAHN Bezirksverbands Oberbayern würde sich freuen, Sie am 29. April im Giesinger Bahnhof begrüßen zu dürfen.

Kurznachrichten

Ausschreibung Werdenfels 2028+ veröffentlicht

Die Bayerische Eisenbahngesellschaft (BEG) hat am 20. März die Ausschreibung für den Verkehrsvertrag im Werdenfelsnetz von 2028 bis 2039 veröffentlicht (<https://beg.bahnland-bayern.de/de/wettbewerb/ausschreibungen/netz-werdenfels-2028>, <https://kurzelinks.de/54h6>). Fast alle Verbesserungen wie zum Beispiel die Fahrplanverdichtungen Weilheim–Murnau stehen unter Finanzierungsvorbehalt und sind nur eine Option. Durch kleine Verbesserungen und den Verzicht auf das Flügeln und Kuppeln in Garmisch-Partenkirchen sollen München und Innsbruck jede Stunde umsteigefrei verbunden werden. Eine Umsetzung des Deutschlandtakts mit stündlichen Expresszügen zwischen München und Mittenwald ist nicht einmal als zweite Betriebsstufe enthalten. Derzeit ist die Werdenfelsbahn ohnehin weit von jeglichen Verbesserungen entfernt, seit dem 17. März ist einmal wieder der Bahnbetrieb zwischen Mittenwald und Garmisch-Partenkirchen wegen einer Schadstelle eingestellt, die Sperrung ist bis zum 21. April angekündigt.

Betonschwellen – weitere Überprüfungen

Die DB hat angekündigt, die Regularien zur Überwachung von Betonschwellen weiter zu verschärfen (<https://kurzelinks.de/70nn>). Wie bereits vielfach vermutet, ist laut DB „nicht auszuschließen“, dass defekte Schwellen „mitursächlich“ für das Zugunglück in Burgrain Anfang Juni 2022 gewesen sind. Die direkt danach einsetzende Welle von Streckensperrungen und Langsamfahrstellen wird

sich also noch fortsetzen. Aktuelles Beispiel ist die Bahnstrecke zwischen Salzweidel und Uelzen.

Dialogforen „Bahnausbau Region München“

In sogenannten Dialogforen (Fahrgäste sind am Dialog nicht beteiligt) informiert die DB zum Status der Projekte im Rahmen des „Bahnausbau Region München“ (<https://www.stmb.bayern.de/med/pressemitteilungen/pressearchiv/index.php>, Meldungen vom 28.2.2023, 8.3.2023, 20.3.2023). Die Präsentationen zu den Dialogforen können unter <https://www.stmb.bayern.de/vum/schiene/infrastruktur/index.php> abgerufen werden. Sie enthalten im ersten Teil einen Bericht der DB, der zweite Teil enthält gutachterliche Bewertungen neuer Projekte. Für die Region Nordost empfehlen die Gutachter zur Weiterverfolgung den Ausbau München–Freising–Landshut im Kontext zur Flughafenanbindung, den zweigleisigen Ausbau von Markt Schwaben bis Altenerding und den S-Bahnhalt Mintraching. Für die Region West wird die Einbindung einer Regional-S-Bahn nach Pfaffenhofen, ein neuer Bahnsteig an Gleis 4 in Fürstenfeldbruck, sowie ein S-Bahn-Halt Emmering zur Weiterverfolgung empfohlen und für die Region Süd die Einbindung einer Regional-S-Bahn nach Rosenheim über Grafing und die neuen Halte Mengerschweige und Weichselbaum.

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

Nur ein erster Schritt?

Die neue InfraGO

Bei der Bahnreform 1994 wurden die Infrastruktursparten von Bundes- und Reichsbahn in mehrere gewinnorientierte Aktiengesellschaften, staatliche Aufsichtsbehörden usw. aufgesplittet. Da diese nicht, wie die Verkehrsunternehmen, im Wettbewerb stehen, führte dies zum Teil zu grotesken Fehlentwicklungen. So kam es zu einem radikalen Rückbau von Anlagen, um die Kapitalrendite zu erhöhen. Bei Baumaßnahmen wurden im Interesse eines guten Wirtschaftsergebnisses billigste Bauverfahren angewandt ohne Rücksicht auf die dadurch bei den Verkehrsunternehmen entstehenden massiven Mehrkosten und Erlösausfälle. Pünktlichkeit schien kein wichtiges Thema zu sein. Der Verkauf von Reisebedarf war wichtiger als der Verkauf von Fahrkarten. Die Aufzählung ließe sich fortsetzen.

Es wurde deshalb allgemein begrüßt, dass die Ampelregierung plant, „DB Netz und DB Station&Service“ zu einer neuen gemeinwohlorientierten Infrastruktursparte zusammen zu legen“ (Koalitionsvertrag Seite 50). Im Gegensatz zu anderen Zielen des Koalitionsvertrags wird das Infrastrukturthema jetzt offensichtlich ernsthaft angegangen (Eisenbahn-Revue International 1/23, Seite 52f).

Die neue Infrastruktursparte soll InfraGO heißen. GO steht für Gemeinwohlorientierung. Sie soll keine Aktiengesellschaft mehr sein. Sie wird vsl. auch DB Energie umfassen und eventuell schon zum 1. Januar 2024 starten. Auf Druck der Gewerkschaften bleibt sie aber – nicht ganz logisch – Teil des DB Konzerns. Viele Fragen sind noch offen, insbesondere, welchen Einfluss die Politik bekommt und wie das Projekt finanziert wird. Unstrittig ist, dass Gemeinwohl nicht gratis zu haben ist.

Aus Fahrgastsicht kann es fast nur besser werden. Insofern ist das Projekt zu begrüßen. Aber schon jetzt ist klar, dass es nur ein erster Schritt sein kann. So wird die Zersplitterung der Zuständigkeiten nur zum Teil beseitigt. Was ist z.B. mit DB Immobilien, dem Eisenbahn Bundesamt (EBA), der Bundesnetzagentur (Abt. Eisenbahn) oder der Bundespolizei? Alles sind Institutionen, die zwar zu 100% in Bundeshand sind, aber trotzdem immer wieder ihre Eigenständigkeit beweisen müssen, nicht immer im Sinne des Gemeinwohls. So hat z.B. das EBA kürzlich entschieden, dass die Lärmschutzwände zwischen Lindau und Hergatz direkt an die Gleise gebaut werden, obwohl seit langem beschlossen ist, dort fünf neue Halte zu bauen, wozu die Wände jetzt wieder kostenaufwendig versetzt werden müssen. Die Bundespolizei sperrt bei Unregelmäßigkeiten meist großzügig die Gleise und scheint sich für pünktlichen und flüssigen Bahnbetrieb kaum zu interessieren. Auch diese Aufzählung ließe sich fortsetzen. Warum also integriert man diese Institutionen nicht gleich mit in die InfraGO?

Weiter bleiben die in der PRO BAHN Post vom Mai 2021 geschilderten rechtlichen Probleme mit den erfolgreichen RegioNetzen offensichtlich ungelöst. Sinnvoll wäre, alle regionalen Infrastrukturen, die im Wesentlichen nur von bestellten Regionalzügen und S-Bahnen befahren werden und für die Open-Access fast keine Rolle spielt, nicht der InfraGO zuzuscheiden, sondern den Ländern zu übertragen (natürlich mit den zugehörigen Finanzen), die sie dann zusammen mit den Verkehrsleistungen ausschreiben könnten.

Naheliegender ist auch eine Stelle in der InfraGO, die sich um die seit der Bahnreform stark gewachsene Richtlinienflut kümmert, die eine zentrale Ursache für Kostensteigerungen, Planungsverzögerungen und abnehmende Pünktlichkeit ist (Eisenbahn-Revue International 10/2020, Seite 538f). Ziel sollte sein, die Mehrkosten der Gemeinwohlorientierung durch Einsparungen infolge wegfallender Richtlinien mindestens zu kompensieren.

In Bayern hat man darüber hinaus mit dem Desaster der zweiten S-Bahn-Stammstrecke schlimme Erfahrungen gemacht und zurecht gefragt, warum der Straßenbau so gut funktioniert, der Schienenbau aber nicht? Warum also organisiert man die Schieneninfrastruktur nicht genauso wie die Straßeninfrastruktur, die in Bayern mit der Obersten Baubehörde und den Straßenbauämtern Teil des Verkehrsministeriums ist? Hier ist die politische Verantwortung klar geregelt. Von Zuständigkeitsgerangel hört man zumindest von außen nichts. Auch

die Reichsbahn war vor dem Krieg und in der DDR bis zur Wende Teil des Verkehrsministeriums. Der Minister war in Personalunion gleichzeitig Bahnchef.

Warum also nicht die InfraGO zu einem Teil des Bundesverkehrsministeriums machen?

Andres Schulz

Der Regionalzughalt in Starnberg und die Barrierefreiheit im S-Bahnnetz

Der Starnberger Seebahnhof wird umgebaut und zwar gründlich – das hat jetzt nach langem Hin und Her die Stadt mit der Deutschen Bahn vereinbart. Über die Pläne wird heftig diskutiert, im Vordergrund stehen aber nicht die Bedürfnisse der Fahrgäste, sondern städtebauliche Verbesserungen wie eine breitere Uferpromenade und freie Sichtachsen zwischen Stadt und See. Der Seebahnhof wird auf drei Gleise reduziert und bekommt zwei Außenbahnsteige mit 96 cm Höhe; das mittlere, bahnsteiglose Gleis dient durchfahrenden Regionalzügen. Denn diese sollen künftig am Bahnhof Nord halten. Dort werden für den barrierefreien Zustieg in die Regionalzüge die bestehenden 96-cm-Bahnsteige nach Norden um 300 Meter und mit einer Höhe von 76 cm verlängert.

Diese Lösung mag ja das Kriterium eines niveaugleichen Einstiegs ins Fahrzeug erfüllen. Sind aber lange Wege und je nach Zuggattung versetzte Halte wirklich eine gute Lösung, gerade im Hinblick auf Menschen mit Handicaps? Unbeantwortet ist bislang auch die Frage, ob die Verlagerung des Regionalzughalts an die Peripherie von Starnberg auch den Bedürfnissen der Fahrgäste entspricht. Denn die Perspektive der Starnberger Bahnkunden, die nur eine schnellere Verbindung nach München wünschen, deckt nur einen Teil ab und wäre in der Zukunft bei Einführung der Express-S-Bahnen ohnehin erfüllt. Der Fokus müsste vielmehr auf die Fahrgäste gelegt werden, deren Zielpunkt Starnberg ist und die auf kurze Wege zu den Zielpunkten im Stadtgebiet angewiesen sind. Insbesondere die Scharen an Ausflüglern werden wohl eher zu den Abfahrtsstegen der Seenschiffahrt streben und weniger zum Getränkemarkt am Nordbahnhof. Unter diesen Umständen muss die Frage gestellt werden: Hat der Regionalzughalt am Bahnhof Nord überhaupt Sinn? Sind die Investitionen gerechtfertigt, wenn ohnehin Express-S-Bahnen eingeführt werden?

Am Ende kommt man auch hier wieder zur Erkenntnis: Insbesondere der 96-cm-Bahnsteig der Münchner S-Bahn verhindert die Schaffung barrierefreier Schnittstellen zwischen S-Bahn und Regionalverkehr. Die anstehende Beschaffung neuer S-Bahn-Züge wäre der richtige Zeitpunkt, um die Bahnsteighöhe der Münchner S-Bahn auf 76 cm abzusenken. Denn Starnberg ist ja nur eine von vielen Problemstellen im Netz, wo künftig verschiedene Einstiegshöhen von 55 bis 96

cm aufeinandertreffen: Schon jetzt wird für die künftige Regional-S-Bahn der Bau von Bahnsteigkanten mit 76 cm – also nicht barrierefrei – ausgeschrieben.

In einem Schreiben an Bayerns Verkehrsminister Bernreiter hat PRO BAHN gefordert, die Bahnsteighöhe der Münchner S-Bahn auf 76 cm abzusenken. In seiner Antwort legt sich Bernreiter auf die Beibehaltung der hohen Bahnsteigkante fest, gibt aber zu, dass auf Dauer zehn Prozent der S-Bahn-Kunden keinen barrierefreien Zugang vorfinden werden. Den Aufwand für den Umbau der bestehenden Bahnsteiganlagen überschätzt er dabei: Denn in den meisten Fällen müssen nicht die Bahnsteige abgetragen werden, sondern nur das Gleis höher eingeschottert werden. Barrierefreiheit im SPNV mit drei Bahnsteighöhen in Oberbayern: In Starnberg sieht man, zu welcher merkwürdigen Lösungen das führt.

Norbert Moy

PRO BAHN Bundesverbandstag 2023

PRO BAHN Bundesvorstand neu gewählt

Auf dem diesjährigen PRO BAHN Bundesverbandstag, der am 18. März in Bad Salzdetfurth stattfand, ist der Bundesvorstand von PRO BAHN neu gewählt worden (https://www.pro-bahn.de/presse/pm_bv_show.php?id=471). Entsprechend der auf dem Bundesverbandstag 2021 beschlossenen Satzung wird der Vorstand für drei Jahre gewählt.

Der seit 2016 amtierende Bundesvorsitzende Detlef Neuss aus Mönchengladbach wurde von den Delegierten der Landesverbände einstimmig in seinem Amt bestätigt. Ebenfalls mit großer Mehrheit in ihren Ämtern bestätigt wurden die stellvertretenden Vorsitzenden Dr. Anja Schmotz, Dr. Andreas Schröder und Dr. Lukas Iffländer. Als neuer Schatzmeister wurde Gerold Sarimski aus Berlin gewählt.

Am Abend vor dem Bundesverbandstag wurden die PRO BAHN Fahrgastpreise verliehen (https://www.pro-bahn.de/presse/pm_bv_show.php?id=470), mit denen PRO BAHN jedes Jahr Menschen und Institutionen auszeichnet, die sich besonders um den öffentlichen Verkehr und die Anliegen der Fahrgäste verdient gemacht haben. Die Preisträger 2023 sind die Geschäftsführerin des Hamburger Verkehrsverbunds, Anna-Theresa Korbutt, für ihren mutigen Einsatz für eine deutliche Vereinfachung des Tarifsystems, die Initiative „Almetalbahn zügig ans Netz“, die Region Großraum Braunschweig für die konsequente und erfolgreiche Arbeit an der Verbesserung des öffentlichen Verkehrsangebots, sowie Rainer Engel für seine Beiträge zu einer faktenbasierten Debatte um das Bahnprojekt Hannover–Bielefeld und die Zusammenhänge mit dem Deutschlandtakt.

Renate Forkel

Reaktivierung in „neuer“ Gestalt

Dampf im Isartal

Mit Bedauern stellen Schienenfreunde fest, dass die IGA-Bahn 1983 nach der Ausstellung abgebaut wurde. Während die meisten wichtigen Städte eine Parkbahn betreiben, Wien gleich zwei, fehlt eine entsprechende Einrichtung bei uns vollständig. Dieser Missstand soll ein Ende haben.

Um zu große und zeitraubende Diskussionen in der Öffentlichkeit zu vermeiden (denken wir an die jahrzehntelangen Verfahren zum Bau neuer Straßenbahnlinien), hat ein Freundeskreis im Raum München sein Projekt für eine Touristikbahn weitgehend geheim ausgearbeitet. Jetzt ist es baureif. Da aber im dicht genutzten Stadtgebiet irgendeine Genehmigung für eine solche hörbare Freizeiteinrichtung wohl nicht durchsetzbar wäre, fiel die Wahl auf die ländliche Umgebung ohne oder mit schwacher Besiedlung und dem zusätzlichen Gewinn, die Gebiete touristisch aufzuwerten und damit auch wirtschaftlich zu beleben.

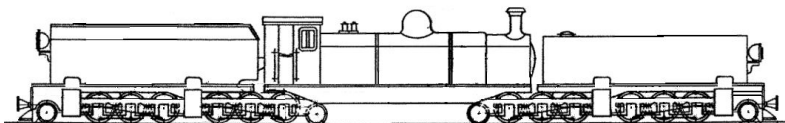
Als Strecke bot sich die Trasse der alten Isartalbahn schon deshalb an, weil sie zum großen Teil noch zu finden ist und nur wieder aufgebaut werden muss. Unterbrochen wird die Führung durch den Abschnitt, der heute von der S-Bahn-Linie 7 befahren wird, zwischen Großhesselohe Isartalbahn und Wolfratshausen. In neuer Lage fährt die Bahn ab der Großhesseloher Brücke allerdings über dem rechten Flussufer – großenteils durch Wald und unbewohnte Landschaft. Auf der Brücke selbst verkehrt sie auf einem Drei-Schienen-Gleis. In Wolfratshausen setzt sie wieder zurück über die Loisach und verläuft weiter auf der alten Führung bis Bichl, wo Anschluss nach Kochel besteht. Die großenteils nicht oder nur dünn besiedelte Trasse macht eine ungewöhnlich lange Strecke von etwa 55 km möglich. Auf Steilabschnitten wird das Gleis durch eine Zahnstange ergänzt.

Dazu kam ein Schnäppchen. Es konnten mehrere abgestellte südafrikanische Garratt-Dampflokos günstig erworben werden, zwar zum Teil in heruntergekommenem Zustand, aber noch geeignet sie aufzuarbeiten. Als Folge davon ergab sich auch die Spurweite von 610 mm (2 Fuß) bzw. 600 mm, weil dafür auch kontinentaleuropäisches Rollmaterial verfügbar ist. Diese Abmessung bietet auch den Vorteil, dass Wagen mit Stehhöhe und Durchgängen möglich sind, dadurch auch die Nutzung von Buffetwagen sinnvoll wird. Dies ist bei einer Fahrzeit von wahrscheinlich um die drei Stunden durchaus angemessen.

Eine Garratt ist eine Gelenklok, bei der ein Kessel samt Führerhaus in der Mitte auf einem Rahmen ruht, der wie eine Brücke zwei vollständige Fahr- und Triebwerke verbindet. Vor und hinter dem Mittelteil stehen der Wassertank und der Kohlebunker (bzw. beim Neubau wahrscheinlich ein Öltank). Die NGG (Narrow Gauge Garratt) 13 und 16 der South African Railways mit einer Achsfolge von (1'C1') + (1'C1') sind beileibe keine Feldbahnfahrzeuge, sondern Langstrecken-

Arbeitsgeräte mit hoher Leistung. Außerdem bieten sie den Vorteil, dass sie ohne zu wenden in beiden Richtungen gleich gut fahren können, sie verlangen darum keine Drehscheiben.

Da vor allem die Fahrwerke und Rahmen unverwüstlich waren, weitere Teile der Maschinen aber nur mehr schwer nachzubeschaffen sind, wurde neben zwei unverändert übernommenen Fahrzeugen aus zwei Wracks ein weiteres neu aufgebaut. Dabei handelt es sich um eine sogenannte „Super-Garratt“, wie sie von der Firma Beyer-Peacock zwar patentiert, aber nie gebaut wurde. Dabei werden nochmals die beiden Fahrgestelle verdoppelt (siehe Abbildung).



„Super-Garratt“ (Bildmontage M. Werner)

Es ist also gewissermaßen eine Garratt auf zwei Mallet-Fahrgestellen. Gegenüber den Spenderloks wurde der Kesseldurchmesser vergrößert sowie mehr Volumen für Betriebsstoff und Wasser vorgesehen, um das notwendige Reibungsgewicht zu sichern. Das ungewöhnliche Fahrzeug befindet sich zur Zeit im Bau.

Die Wagen stammen zum Teil ebenfalls aus südafrikanischen Beständen, andere werden neuwertig von britischen Herstellern beschafft.

Baubeginn der Infrastruktur ist der erste Spatenstich am 1. April um 11 Uhr am alten Isartalbahnnhof, zwar in aller Heimlichkeit, um Aufsehen zu vermeiden und vollendete Tatsachen zu setzen, aber doch in Anwesenheit von Prominenz: Verkehrsminister Bernreiter; OB Reiter und Bürgermeister Pössenmeier aus Bichl. Wir hatten Gelegenheit, über gute Verbindungen diesen Termin zu erfahren, so dass Bahnfreunde ihn wahrnehmen können.

Michael Werner

Komm zur Autobahn

Seit einiger Zeit fallen an vielen Bahnstationen große Werbeplakate mit dem Slogan „Komm zur Autobahn“ auf. Bei näherem Hinsehen ist auch nicht verwunderlich, dass die Autobahn GmbH, die diese Werbung finanziert, zu 100 Prozent im Bundeseigentum steht.

Zweck der Autobahn GmbH ist im Wesentlichen die Planung, Neu- und Ausbau und Erhalt der Autobahnen, was das von der Bundesregierung erklärte Ziel der Verkehrswende nicht unterstützt und auch dazu dient, den CO₂-Ausstoß im Verkehr noch einmal zu erhöhen.

Makaber ist, dass diese Plakate, die ja vom Bund als Eigentümer finanziert werden, nicht ergänzt werden von Plakaten des gleichen Eigentümers, der ja auch damit werben könnte „Wenn Du wirklich Umweltschutz willst, komm zur Bahn AG“. Denn auch dort sollte es um Planung, Neu- und Ausbau von Bahnstrecken gehen, und für jeden Bewerber, der wirklich eine Verkehrswende will, sollte doch die Bahn der attraktivere Arbeitgeber sein. Dass der Bund als Eigentümer beider Gesellschaften einseitig nur für die Stellen der Autobahn in großen Anzeigen wirbt, zeigt doch eindeutig, dass die Ampelkoalition wie ihre Vorgänger keine Verkehrswende will.

Auch scheint es so, dass die Finanzierung der Planung, der Neu- und Ausbauten für den Eigentümer nur bei der Bahn ein Problem ist. Wieviel Geld die Autobahn GmbH verbrennt, findet sich nirgendwo. Und offensichtlich sind auch für die Autobahn GmbH immer genügend Finanzmittel vorhanden; ich habe noch keinen Verkehrsminister und keinen Finanzminister gehört, den der Finanzbedarf der Autobahn GmbH erschreckt. Auch unseren derzeitigen Finanzminister stört das nicht, offensichtlich ist das Budget für die Autobahn GmbH und deren großformatige Anzeigen schon längst bewilligt.

Mit diesen Plakaten zeigt der Bund als Eigentümer eindeutig, dass die Bahn AG bei seiner Priorität ziemlich weit hinten liegt und die Autobahn GmbH sein absolutes Lieblingskind ist.

Frank Lipke

Kundenservice – vielleicht?

Es gibt ja das Sprichwort „Wenn einer eine Reise tut, dann kann er was erzählen“. Damit dürften definitiv die Reise und die Eindrücke von eben dieser gemeint sein. Dieses Jahr möchte ich mir im Mai bei einer zweiwöchigen Reise Eindrücke von Großbritannien und im Speziellen von London verschaffen.

So setzte ich mich an den Computer und plante die Bahnreise: mit dem einmal am Tag verkehrenden durchgehenden TGV von München nach Paris und von dort – mit großzügiger Übergangszeit – weiter mit dem Eurostar nach London. Auf der Rückreise sollte es dann auch wieder der TGV von Paris nach München sein.

Also habe ich auf der DB-Angebotsseite meine Reisedaten München–London eingegeben. Da es ja auch mit einer Bahncard 100 RailPlus-Rabatt bei grenzüberschreitenden Fahrten gibt, habe ich diese als Ermäßigungskarte angegeben, was im Weiteren noch sehr interessant werden wird.

Das System fand die geplanten Züge, bei der Preisermittlung im nächsten Schritt bekam ich jedoch eine Fehlermeldung. Zusammengefasst lautete diese, dass mei-

ne Reise nicht online verkauft werden könne und ich mich an den Kundenservice oder ein Reisezentrum wenden solle. Und damit beginnt meine „Reise“ zum Erlangen einer Fahrkarte.

Da es schon später Abend war, beschloss ich, es am nächsten Morgen als zweiten Versuch beim BahnComfort-Service zu probieren. Nach ein paar Minuten Warteschleife konnte ich einem Mitarbeiter mein Problem schildern; dieser antwortete, dass er das Problem zwar verstehe, mir aber nicht helfen kann, da es kein Problem mit der BC100 ist. Bei der „normalen“ Kunden-Hotline könne man dieses Problem aber sicher lösen. Also probierte ich es dort. Vielleicht war ja mit „Kundenservice“ in der Fehlermeldung die „normale“ Hotline gemeint.

Also die Nummer online suchen und den dritten Versuch starten. Nach knapp fünf Minuten mit Hinweisen, Auswahlmöglichkeiten und Wartemusik konnte ich einer Mitarbeiterin mein Problem schildern und bekam als Antwort, dass sie mir nicht helfen könne, da es um eine Auslandsreise ginge. Sie würde mich aber weiterverbinden. Nochmal Wartemusik und dann ein Mitarbeiter, der zu meinem Problem meinte, er könne nicht helfen, dafür gebe es die Hotline von international.bahn.de. Er gab mir die Nummer, damit ich dort den nächsten (fünften) Versuch starten kann.

Bei der Hotline von international.bahn.de wurde ich in der Warteschleife darauf hingewiesen, dass ich meine Buchungsnummer zur Hand haben soll. Als ich endlich mit einem Mitarbeiter sprechen bekam, fragte dieser mich auch prompt nach der Buchungsnummer, die ich natürlich ohne Ticket noch nicht hatte. Er hörte sich mein Problem an und erklärte, dass er leider keine Tickets verkaufen kann, das macht die Kunden-Hotline. Er ging aber von einem Fehler der Internetseite aus, da man eigentlich auch online ein Ticket nach London buchen können sollte.

Ich versuchte nun mein Glück erneut bei der Kunden-Hotline: beim sechsten Versuch muss doch eigentlich endlich eine vernünftige Information als Ergebnis herauskommen. Aber auch dieser Versuch endete ohne Ticket. Die einzige Information war, dass ich doch im Reisezentrum mit meinem Problem deutlich besser aufgehoben sei.

Also machte ich mich nach der Arbeit auf den Weg ins Reisezentrum um Versuch Nummer sieben zu starten. Die Dame meinte, die Zeit bis zur Schließung sei zu knapp, sie würde das heute nicht mehr bearbeiten. Auf mehrfaches Nachfragen behielt sie jedoch meine ausgewählte Reiseverbindung, um diese nächsten Morgen durchzugehen und mich dann anzurufen.

Am nächsten Tag erklärte sie mir, dass sie mir nur Paris–München Hbf verkaufen könnte. Bei den Eurostar-Verbindungen empfahl sie mir die Webseite von Eurostar, da dies günstiger sei, als diesen Zug über die DB zu buchen. Durchgehende Fahrkarten gebe es ohnehin nicht. Die Hinfahrt nach Paris sei für sie nicht buch-

bar, aber die Hotline sollte das können. Nach sieben Versuchen habe ich endlich die ersten brauchbaren Informationen erhalten.

Bei einem weiteren Anruf bei der Hotline bekam ich schließlich die Auskunft, dass die Hinfahrt zur Zeit nicht buchbar sei, da am Bahnhof Paris Est für den ausgewählten Reisetag Bauarbeiten angekündigt sind, es aber noch keinen Baustellenfahrplan gibt. Wann eine Buchung möglich sei, könnte man nicht sagen.

Einige Tage später habe ich mit PRO BAHN Kollegen über diesen komplizierten Weg zu drei von vier Tickets gesprochen. Dabei zeigte sich, dass die Fehlermeldung ganz am Anfang anderen London-Reisenden nicht angezeigt worden war. Wir probierten es mit unterschiedlichen Reisenden-Daten und es funktionierte ohne Fehlermeldung. Schnell zeigte sich, dass das Problem an der BC100 liegen könnte. Ohne diese war eine Preisermittlung und Buchung möglich. Ein komisches Phänomen, da es ja RailPlus-Rabatt mit der BC100 gibt. Für die Relation München-Paris gibt es spezielle Flexpreise, die hier 65 Euro pro Richtung kosten.

Fazit aus der Planung zwei Monate vor meinem Urlaub: Ich habe drei von vier benötigten Tickets bei zwei unterschiedlichen Eisenbahnverkehrsunternehmen gekauft. Und ich weiß nun, dass international.bahn.de die BC100 als Ermäßigungskarte nicht verarbeiten kann. Aber leider habe ich vieles davon nicht von der Bahn erfahren, obwohl ich insgesamt achtmal über verschiedene Wege mit den Mitarbeitern Kontakt aufgenommen habe. Was ich aber positiv mitnehmen werde, ist die Aussage aus dem Telefonat mit dem Reisezentrum, in dem mir zum Kostensparen ein anderes Unternehmen zum Kauf der Tickets empfohlen wurde. Ich gehe nicht davon aus, dass das die offizielle Strategie der DB ist, es ist aber auf jeden Fall kundenorientiert.

Wie die Fahrt in den Urlaub weiter geht und ob ich wirklich alle Tickets noch rechtzeitig buchen konnte, ergibt bestimmt Stoff für einen weiteren Artikel.

Marco Kragulji

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 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

Mi. 05.04. 18:00 Uhr; Freilassing, Restaurant DaGigi; **Verkehrsforum Berchtesgadener Land und Rupertwinkel**. Weitere Informationen: <https://verkehrsforum-bgl.de/>

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 am letzten Mittwoch im Monat ab 19 Uhr, derzeit im Gasthaus „Klinglwirt“, Balanstr. 16 (S-Bahn oder Tram bis Rosenheimer Platz).

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

Mi. 05.04. 19 Uhr; München (Geschäftsstelle) und Videokonferenz; **PRO BAHN Treff Oberbayern**; Info zu Einwahldaten: oberbayern@pro-bahn.de

Fr. 14.04. 19 Uhr (wegenn Karfreitag um eine Woche verschoben); Videokonferenz; **PRO BAHN Treff Region München**; Info und Einwahldaten: muenchen@pro-bahn.de

Mi. 19.04. 19 Uhr; München (Geschäftsstelle) und Videokonferenz; **PRO BAHN Treff Oberbayern**; Info zu Einwahldaten: oberbayern@pro-bahn.de

Mo.24.04. 19:30 Uhr; Videokonferenz; **PRO BAHN Treff Augsburg**; Info zu Einwahldaten: errol.yazgac@pro-bahn.de, https://www.pro-bahn.de/bayern/termin_zeigen.php?app=aus

Mi. 26.04. ab 19 Uhr; München; Gasthaus „Klinglwirt“, Balanstr. 16; **Stammtisch**.

Do. 27.04. ab 19 Uhr; Weilheim, Gasthof „Zum Neuner“, Mittlerer Graben 5, Weilheim; **Treffen der Regionalgruppe Oberland**; Info: [Norbert Moy \(n.moy@bayern.pro-bahn.de\)](mailto:n.moy@bayern.pro-bahn.de)

Sa. 29.04. 14 Uhr; München, Stadtkulturzentrum Giesinger Bahnhof, Giesinger Bahnhofplatz 1, Raum „Gepäckhalle“; **Mitgliederversammlung von PRO BAHN Oberbayern**; Info: S.2 und schriftliche Einladung an alle Mitglieder.

Mi. 03.05. 19 Uhr; München (Geschäftsstelle) und Videokonferenz; **PRO BAHN Treff Oberbayern**; Info zu Einwahldaten: oberbayern@pro-bahn.de

Fr. 05.05. 19 Uhr; Videokonferenz; **PRO BAHN Treff Region München**, Info und Einwahldaten: muenchen@pro-bahn.de