

PRO BAHN *Post*

Rundbrief von PRO BAHN Oberbayern

Juli 2023



S-Bahn Geltendorf–Pasing westlich von Aubing. Der seit langem geforderte, dringende Ausbau Pasing–Fürstenfeldbruck sollte nach der ursprünglichen Planung der Staatsregierung erst nach Fertigstellung der 2. S-Bahn-Stammstrecke erfolgen. Besteht nun doch Hoffnung für eine frühere Fertigstellung? (N. Moy)

- 3.–7. Juli Aktionswoche „Mehr Bahn – auch in Bayern“ – *Seite 2*
- Kurznachrichten – *Seite 2*
- 4-Spur-Abschnitt nach Fürstenfeldbruck kommt – *Seite 3*
- Kundenservice vielleicht? (Teil 2) – *Seite 5*
- Ein Jahr nach dem Unfall bei Burgrain – *Seite 7*
- Mit dem Deutschlandticket über den Rhein – *Seite 8*
- Europäische Fahrgastkonferenz in Barcelona – *Seite 9*

„Bahnwoche 2023“ vom 3. bis 7. Juli

Mehr Bahn – auch in Bayern

Während die Politik gerne in Sonntagsreden auf die Bedeutung der Schiene hinweist, sieht die Realität anders aus. Die Fahrgäste leiden unter massiven Ausfällen, gleichzeitig verfehlt der Verkehrssektor seine Klimaziele krachend. Bundes- und landesweit wird von einer Verdopplung der Fahrgastzahlen geredet, doch die nötige Infrastruktur ist nicht einmal in Ansätzen vorhanden. Beispielsweise ist die Landesgartenschau in Freyung auf der Schiene nur dank des bürgerschaftlichen Engagements ehrenamtlicher Mitarbeiter der Ilztalbahn erreichbar.

Mit einer Aktionswoche vom 3. bis 7. Juli ruft der Fahrgastverband PRO BAHN zum konsequenten Ausbau der Bahn auf. Neben Reaktivierungsvorhaben sind auch Barrierefreiheit, Sicherheit oder grenzüberschreitender Verkehr Themen der Bahnwoche.

Die Veranstaltungen finden digital statt und beginnen jeweils um 17 Uhr und um 19 Uhr. Das aktuelle Programm ist unter <https://www.pro-bahn.de/oberbayern/bahnwoche2023/> veröffentlicht. Über diese Webseite ist auch die Anmeldung zu den Veranstaltungen möglich.

Kurznachrichten

Veranstaltung „Bahnhof Aubing: einst – jetzt – künftig“ am 7. Juli

Anlässlich 150 Jahre Bahnstation Aubing findet am 7. Juli 2023, 19 Uhr eine Veranstaltung im Kulturzentrum „UBO 9“ an der Ubostraße 9, Aubing, statt. In Zusammenarbeit mit der Bürgervereinigung Aubing-Neuaubing e.V. und der Bürgerinitiative „S-4 Ausbau jetzt“ ist eine kleine Ausstellung entstanden, die an diesem Abend eröffnet wird. Die Historikerin Barbara Sayons wird in einem Vortrag die Entstehung des Bahnhofs Aubing in die allgemeine Entwicklung des Schienennetzes in Deutschland einordnen. In einem kleinen Teil des Vortrags wird aus Sicht der Bürgerinitiative ein Überblick über die Planungsgeschichte des Ausbaus der S4 West gegeben.

Rosenheim-Wasserburg endlich wieder durchgehend befahrbar

Neun Monate – statt der ursprünglich veranschlagten fünf Tage – war die Bahnstrecke Rosenheim–Wasserburg wegen eines Dammrutsches bei Ramerberg unterbrochen, nun ist sie endlich wieder durchgehend befahrbar. Die Wiedereröffnung wurde mehrfach verschoben, zuletzt im Februar. Aufgrund der langanhaltenden Streckensperrung ist zu befürchten, dass es lange dauern wird, bis alle Fahrgäste zur Bahn zurückkehren.

25 Jahre Netz Oberland

Vor 25 Jahren war die Bayerische Oberlandbahn GmbH (BOB) das erste private Eisenbahnverkehrsunternehmen, das einen Verkehrsauftrag vom Freistaat Bayern erhalten hat. Die Anfänge waren schwer und die BOB, seit 2020 unter dem Markennamen BRB (Bayerische Regiobahn), hat eine wechselvolle Geschichte im Oberland hinter sich. Die BRB nimmt das Jubiläum zum Anlass, am 7. Juli 2023 zwischen 11.30 und 18 Uhr die Tore des Betriebswerks in Lenggries zu öffnen und zum Mitfeiern einzuladen (<https://www.brb.de/de/freizeit/weitere-ausflugtipps/tag-der-offenen-tore-in-lenggries>).

ÖPNV-Erreichbarkeit: Bayern weiterhin weit hinten

Das Bundesinstitut für Bau, Stadt- und Raumforschung (BBSR) zieht in einer Pressemitteilung Bilanz zur ÖPNV-Erreichbarkeit in Deutschland für 2022 (<https://www.bbsr.bund.de/BBSR/DE/presse/presseinformationen/2023/oev-erreichbarkeit.html>). Ähnlich wie 2020 (dazu ein detaillierter Bericht in der PRO BAHN Post vom November 2021: <https://www.pro-bahn.de/oberbayern/pbp/>) liegt Bayern bei der Erreichbarkeit weiterhin auf dem vorletzten Platz, schlechter schneidet nur Mecklenburg-Vorpommern ab. Führend unter den Flächenländern ist Baden-Württemberg. Während dort 90 % der Bevölkerung im Umkreis von 600 Metern eine Bushaltestelle mit mindestens 20 Abfahrten pro Tag oder einen entsprechenden Bahnhof im Umkreis von 1200 Metern vorfinden, sind es in Bayern nur 80 %. Die niedrigsten Quoten weisen die Landkreise Straubing-Bogen (34 %), Haßberge (37 %) sowie Cham, Donau-Ries und – als einziger nicht-bayerischer Landkreis – Cuxhaven (jeweils 38 %) auf. Der Spitzenreiter ist jedoch auch aus Bayern, bei der Erreichbarkeit von Bus und Bahn in den Landkreisen (ohne kreisfreie Städte) liegt Fürstentfeldbruck (99,16 %) knapp vor dem Main-Taunus-Kreis (99,09 %). Beide Landkreise führten bereits 2020 das Ranking an, haben aber die Plätze getauscht.

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

Der Deutschlandtakt machts möglich

4-Spur-Abschnitt nach Fürstentfeldbruck kommt

Der seit langem geforderte, dringende Ausbau Pasing–Fürstentfeldbruck sollte nach der ursprünglichen Planung der Staatsregierung nach Fertigstellung der 2. S-Bahn-Stammstrecke ab Ende der 20er Jahre erfolgen. Nachdem diese um viele Jahre verschoben wurde, forderten mehrere Autoren der PRO BAHN Post, dieses Projekt (und weitere Projekte) vorzuziehen. Jetzt hat der Bund die Forderung der PRO BAHN Post aufgegriffen. Nach Presseberichten, z.B. der „Buchloer Zeitung“ vom 22.6.23, steht die grundsätzliche Zusage des Bundes, das Gesamtprojekt in wesentlichen Teilen zu finanzieren, kurz bevor. Zu vermuten ist, dass

es, wie in solchen Fällen üblich, eine Mischfinanzierung aus Bundesverkehrswegeplan und Bundes-GVFG (Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz) wird, da sowohl Fern- wie Nahverkehr profitieren. Sehr hilfreich ist, dass das Projekt von Pasing bis Eichenau in der bereits volkswirtschaftlich vorgeprüften Liste der für den Deutschlandtakt enthaltenen Infrastrukturmaßnahmen enthalten ist.

Da es sich um ein vergleichsweise einfaches technisches Projekt handelt, besteht die berechtigte Hoffnung, dass es deutlich vor der 2. Stammstrecke fertig wird. Damit würde ein 10-Minuten-Takt auch bis Fürstenfeldbruck und evtl. Buchenau möglich. Die zusätzlichen S-Bahnen müssten zunächst bis/ab Heimeranplatz oder Starnberger Bahnhof verkehren. Die vorzeitige Umstellung auf das mit der 2. Stammstrecke geplante System mit teilweise 15-Minuten-Takten wäre zwar möglich, aber kritisch, solange die dann auf mehreren Strecken als „Regional-S-Bahnen“ geplanten zusätzlichen Express-S-Bahnen nicht in die 2. Stammstrecke fahren können, so dass sich auf den heutigen 10-Minuten-Takt-Linien spürbare Verschlechterungen ergäben. Sehr sinnvoll wäre daher, auch den geplanten und weitgehend unstrittigen 4-Spur-Ausbau des Südrings „light“, also mit Einführung der Südring-S-Bahnen in den Ostteil des Ostbahnhofs, ebenfalls vorzuziehen. Dann wären mehrere Fahrplanvarianten möglich. Leider beschäftigen sich Landtag, Presse und Öffentlichkeit derzeit vor allem mit der Vergangenheit anstatt mit den wichtigen Zukunftsplanungen. In diese Richtung wird daher wohl zunächst nichts passieren.

Die vier Spuren nach Fürstenfeldbruck bringen nicht nur für die klassischen S-Bahnen Vorteile, sondern auch für die Verkehre jenseits von Geltendorf. Einmal ergibt sich eine deutliche Beschleunigung, da Fern- und Regionalzüge heute zur Schonung der S-Bahnen bis Geltendorf etwas verlangsamt geplant sind. Auch wurde die Strecke München–Geltendorf(–Buchloe) deshalb bisher trotz einiger Kurven nicht für Neigetechne ertüchtigt. Zusätzlich besteht die Chance, mit dem Ausbau auch die Kurven vor Fürstenfeldbruck (140 km/h) und im Westkopf Fürstenfeldbruck (110 km/h) zu verschlanken.

Ein Haupteffekt des Ausbaus sind neben dem zu erwartenden Pünktlichkeitsgewinn zusätzliche Trassen. So wären im Vorortbereich Münchens zusätzliche Direktverbindungen im durchgehenden 30-Minuten-Takt an das westliche Ammerseeufer, nach Landsberg und Marktoberdorf möglich. Das westliche Ammerseeufer hat sieben Mal mehr Pendler nach München als nach Augsburg. Allerdings müsste dazu Einiges, nicht nur die Elektrifizierung, in diese Strecke investiert werden. Die Direktverbindung nach Landsberg scheidet derzeit an der volkswirtschaftlichen Bewertung, was nicht gegen die Sinnhaftigkeit dieses Projektes, wohl aber gegen die Sinnhaftigkeit der volkswirtschaftlichen Bewertung spricht. Die Verlängerung der RB 74 bzw. künftig einer Express-Bahn von Buchloe nach Marktoberdorf, evtl. mit Bedienung der von PRO BAHN seit über 40 Jahren geforderten vier zusätzlich sinnvollen Halte zwischen Geltendorf und

Buchloe, würde deutlich beschleunigte RE-Züge von München und Augsburg nach Füssen ermöglichen, da sie dann die zahlreichen, z.T. noch in Planung befindlichen Halte zwischen Buchloe und Kaufbeuren sowie Kaufbeuren und Marktoberdorf nicht bedienen müssten.

Zusätzlich würden, je nach S-Bahn-Konzept, mindestens vier schnelle Trassen pro Richtung und Stunde von München ins Allgäu und an den Bodensee möglich. Derzeit sind es zwei. Z.B. könnten stündlich umsteigefrei Züge nach Kempten (hoffentlich dann elektrisch) und Memmingen, 2-stündlich umsteigefrei nach Füssen, stündlich mit ECE nach Zürich (wie es seit Langem die Schweiz fordert, am besten alternierend über Memmingen und Kempten) und 2-stündlich Güterzüge verkehren, wobei die IHK allerdings mehr Güterzüge Richtung Augsburg erwartet, sobald auch Buchloe–Augsburg elektrifiziert ist.

Der Landkreis Oberallgäu und die Bayerische Eisenbahngesellschaft (BEG) starten gerade ein Gutachten zu Zukunftskonzepten im Allgäu. Hoffentlich gelingt es, diese Planungen mit den Zukunftskonzepten für den Großraum München abzustimmen.

Andreas Schulz

Kundenservice – vielleicht? (Teil 2)

Wer sich noch an meinen Bericht in der Aprilausgabe der PRO BAHN Post erinnert, der weiß, dass ich Mitte März meinen Urlaub in London buchen wollte und dabei einige Probleme hatte. Zusammengefasst lässt sich sagen, nach acht Kontakten mit der DB hatte ich zwei Monate vor der eigentlichen Reise (15. bis 25. Mai) drei von vier benötigten Zugfahrkarten. Die Relation München–Paris war für das Reisedatum wegen angekündigter Bauarbeiten noch nicht buchbar, der Baustellenfahrplan würde noch ausstehen.

Nachdem ich einen langen Atem bewiesen habe, war es am 11. April endlich soweit, die Fahrpläne für die Baustelle in Paris waren fertig und die Züge waren buchbar. Viele Verbindungen wurden leider gekürzt und wurden zum Beispiel erst ab Stuttgart statt ab München oder ab Straßburg statt ab Stuttgart angeboten. So ergab es sich, dass wegen der Baustelle der TGV nicht in München starten konnte, sondern erst in Stuttgart und das dann leider auch schon morgens um 6:52 Uhr, was zu einer zusätzlichen Übernachtung, aber auch zu mehr Übergang in Paris zum Eurostar führte. Die Übernachtung war allemal besser als ein Ausfall der kompletten Reise und auch der zusätzliche Puffer in Paris ließ mich die Reise noch entspannter antreten. Und was soll ich sagen, online klappte diesmal die Buchung des Tickets sogar beim ersten Versuch. Jetzt hieß es nur noch, mit Vorfreude auf den Urlaub zu warten.

Was dann aber am 11. Mai, drei Tage vor dem Start meiner Reise passierte, ist

vielen noch im Gedächtnis. Der längste EVG-Streik wurde angekündigt. Ab diesem Zeitpunkt begann das Spiel, einen Zug zu finden, wieder von vorne. Die „Sonderhotline“ war mit internationalen Tickets mit obligatorischer Reservierung total überfordert. Am selben Abend sollte ich noch schnell ins Reisezentrum, da man mir dort besser helfen könnte – laut Hotline. Da ich zur arbeitenden Bevölkerung gehöre und das nächstgelegene Reisezentrum schon schließt, wenn ich in den Feierabend gehen kann, blieb mir nichts anderes übrig, als nach München zum Hauptbahnhof zu fahren. Es dauerte einige Zeit, eine Ersatzverbindung zu finden, die noch vor Streikbeginn fährt und gleichzeitig buchbar ist. Nach Auskunft des Mitarbeiters sind Züge mit obligatorischer Reservierung bei Streik immer etwas komplizierter. Dazu kommt die schon erwähnte größere Baustelle in Paris Gare de l'Est, was die Sache nicht einfacher macht.

Was „komplizierter“ bedeutet, erfuhr ich, als es hieß: „Das macht dann 109,90 Euro“. Auf meine Nachfrage, wie das denn mit dem Streik und dem flexiblen Benutzen der Tickets wäre – was ja doch von Seiten der DB sehr stark angepriesen wurde – gab es folgende Antwort: „Bei Zügen mit Reservierungspflicht geht das leider nicht. Die beiden Strecken unterscheiden sich hier, einmal Stuttgart–Paris geplant und jetzt München–Paris, und da geht es ohne neues Ticket nicht. Und Sie reisen einen Tag früher, was innerhalb Deutschlands kein Problem ist, aber die Zugbindung bleibt in Frankreich bestehen.“ Ich muss etwas verdutzt aus der Wäsche geschaut haben, da gleich hinterherkam, man wisse ja schließlich nicht, ob der TGV am Streiktag nur ab Straßburg fährt oder komplett ausfällt, daher kann man hier nur über ein neues Ticket weiterhelfen. „Aber Sie können sich ohne Probleme die Fahrkarte, die vom Streik betroffen ist, erstatten lassen.“ Es blieb mir ja eigentlich keine Wahl und so habe ich nun eine neue, fünfte Fahrkarte gekauft. Ich dachte schon, die Fahrkarten-Odyssee hört nie auf. Aber jetzt hatte ich ja alles, was soll jetzt noch passieren? Der Tag der Anreise nach Paris kam und es passierte nichts Außergewöhnliches. Auch die beiden Fahrten mit dem Eurostar (Hin- und Rückfahrt) verliefen wie geplant.

Zurück in Paris erreichte ich planmäßig am Gare de l'Est den direkten TGV nach München Hbf. Auch bei dieser Fahrt lief bis fünf Minuten vor Stuttgart Hbf alles nach Plan. Und dann gab es eine Durchsage: „Diese Fahrt endet heute ausnahmsweise in Stuttgart Hbf. Grund ist ein Problem an der Strecke. Weiterreisende bekommen Informationen am Bahnhof.“ Die großen Anzeigen vermeldeten etliche Züge, weiterführende Informationen habe ich mir lieber über die App besorgt, als ich sah, wie die Mitarbeiter der DB umlagert wurden.

Der nächste ICE nach München Hbf fuhr ein, der Zug füllte sich. Doch dann hieß es, leider sei der Triebfahrzeugführer noch nicht da und es dauere voraussichtlich noch 30 bis 40 Minuten, der ICE nebenan fahre dann aber früher. Viele stiegen mit mir um. Kaum hatten wir den ICE wieder verlassen, fuhr dieser mit +30 Minuten weg. Gut, dachte ich, der andere fährt in vier Minuten, so viel

Zeit verliert man da nicht. Aber auch das war zu schnell gedacht. Ohne ETCS ging es über die Geislinger Steige nach Ulm, wo die Zugfahrt endete. Der Triebfahrzeugführer aus dem zweiten ICE hatte Feierabend und sein Ablöser stand in einem Zugstau bei Günzburg. In den nächsten ICE in Ulm ließ man keine Passagiere mehr einsteigen, denn er war schon mehr als gut voll. Und so dauerte es schließlich 131 Minuten länger mit zwei zusätzlichen Umstiegen, bis ich endlich zu Hause war.

Fazit: Ich kann nach dieser Reise nicht sagen, dass die Mitarbeiter der DB ihr Handwerk nicht beherrschen. Nein, ganz im Gegenteil, einige Mitarbeiter versuchen wirklich ihr Bestes zu geben, um uns Fahrgästen weiter zu helfen. Ich denke hier zum Beispiel an die Dame im Reisezentrum mit dem Tipp, eurostar-Tickets nicht bei der DB zu kaufen. Nur kommen diese engagierten Mitarbeiter mit der steigenden Anzahl an Störungen immer mehr an die Grenzen ihrer Möglichkeiten. Die Strukturen der DB fördern den Kundenservice nicht, sie machen ihn an manchen Stellen sogar noch komplizierter – Sonderregelung im Streikfall, aber bei manchen Tickets gibt es eine gesonderte Sonderregelung. Meine Urlaubsreise zeigt mir einmal mehr, dass es noch einiges gibt, was die DB tun muss, um wieder kundenfreundlicher zu werden. Dann passt die Werbung „Sicher. Klimafreundlich. Entspannt“ in der Zukunft vielleicht besser zur Realität, denn entspannt ist die Situation gerade nicht.

Marco Kragulji

Ein Jahr nach dem Unfall bei Burgrain

Zum Jahrestag des Bahnunglücks bei Burgrain hat die Bundesstelle für Eisenbahnunfalluntersuchung einen Zwischenbericht vorgelegt. PRO BAHN erwartet von den Verantwortlichen eine vollständige und nachhaltige Aufarbeitung der Ursachen mit dem Ziel, künftig solche Vorfälle zu verhindern. Der vorgelegte Zwischenbericht greift hier viel zu kurz: Unabhängig von der – immer noch viel spekulierten – Frage, welcher Schadensmechanismus im konkreten Fall zur Entgleisung geführt hat, ist jetzt die Frage zu klären, welche politischen und organisatorischen Mängel zu den insgesamt desaströsen Zuständen bei der Eisenbahninfrastruktur geführt haben. Die chronische Unterfinanzierung regionaler Bahnstrecken durch den Eigentümer Bund, die Betriebsführung durch eine gewinnorientierte DB Netz AG und die Weigerung der Politik, Verantwortung für die Bahn als Teil der Daseinsvorsorge zu übernehmen, bilden die Grundlage für die aktuellen Probleme.

PRO BAHN befürchtet, dass bei der gerichtlichen Aufarbeitung des Unfalls möglicherweise nur die vor Ort beteiligten Eisenbahner vor Gericht gezerrt werden, während sich Politik und Bahnvorstand im Hintergrund einen „schlanken Fuß“ machen. Damit wird man den Opfern von Burgrain nicht gerecht. Unabhängig

von der juristischen Schuldzuweisung müssen auch der Bahnvorstand und die verantwortlichen Bundespolitiker Verantwortung übernehmen und Konsequenzen ziehen. Das bedeutet konkret ein ernsthaftes Umsteuern beim Umgang mit der Eisenbahninfrastruktur, insbesondere eine präventive Instandhaltungsstrategie, eine Offenlegung des Zustands der Infrastruktur und politische Rahmenbedingungen, die verhindern, dass die Sicherheitskultur der Eisenbahn kurzfristigen, ökonomischen Zielen untergeordnet wird.

Norbert Moy

Mit dem Deutschlandticket über den Rhein

Mit dem Deutschlandticket über den Rhein zu fahren, ist natürlich einfach. Neben bekannten Eisenbahnbrücken, zum Beispiel in Mannheim, Mainz oder Köln, gibt es zahlreiche Busverbindungen zwischen Gebieten und Orten links und rechts des Flusses, sowie in Großstädten einige Straßenbahnlinien, die den Fluss queren. Aber es gibt auch Flussabschnitte ohne Brücken. Dort sind wie seit eh und je Fähren wichtige Verkehrsmittel. Ob diese Verkehrsmittel auch zum allgemeinen ÖPNV gehören, oder gar in ÖPNV-Tarife eingebunden sind, ist unterschiedlich geregelt. So sind die Rheinfähren im Bereich der nordrhein-westfälischen Verkehrsverbünde VRR und VRS nicht mit Verbundfahrtscheinen nutzbar, sondern man braucht Tickets der jeweiligen Haustarife. Das gilt auch dann, wenn wie im Raum Bonn ÖPNV-Haltestellen mit Namen wie „Mondorfer Fähre“, „Bad Godesberg Fähre“, „Niederdollendorf Fähre“, „Königswinter Fähre“ unmittelbar am Fähranleger liegen.

Anders ist die Situation im angrenzenden nördlichen Rheinland-Pfalz. Dort, wo beidseitig die Fähranleger im Bereich des Verkehrsverbunds Rhein-Mosel (VRM) liegen, gelten Verbundfahrtscheine auch für die Nutzung der Fähren. Und entsprechend hat der VRM bekanntgegeben, dass auch das Deutschlandticket auf diesen Fähren anerkannt wird. Eine Liste der Fähren gibt es auf <https://vrminfo.de/fahrkarten/faehrnutzung-kooperationen> und auf <https://d-ticket.info/faehren-und-co-mit-dem-d-ticket-nutzen> sind weitere Fähren und spezielle Verkehrsmittel genannt.

Ich fahre von Bonn zunächst mit dem Rhein-Ruhr-Express RE5 linksrheinisch nach Süden. Die Stadtgrenze ist hier gleichzeitig die Landesgrenze zu Rheinland-Pfalz. Direkt am Bahnhof Rolandseck sieht man die erste Fähre. Da diese aber rechtsrheinisch in NRW anlegt, werden keine ÖPNV-Fahrtscheine anerkannt. Die nördlichste der Fähren mit VRM-Tariferkennung verkehrt zwischen Remagen und Erpel. Direkt gegenüber des Remagener Bahnhofs beginnt die Fußgängerzone. Bis zum Rheinufer, das über enge Gassen (teilweise mit Stufen) erreicht wird, sind es nur fünf Minuten. Entlang der Rheinpromenade gibt es mehrere Gaststätten. Den Anleger der Rheinfähre findet man nach denen der „Köln-

Düsseldorfer“ und der „Bonner Personen Schifffahrt“ im Süden der Promenade. Nachmittags geht es immer zu den Minuten 15 und 45 hinüber nach Erpel (<https://rheinfahrt-linz-remagen.de/fahrplan/>).

Das Fährschiff bietet innen Sitzplätze und außen neben Stehplätzen Platz für viele Fahrräder (Fahrradtransport kostet extra). Die Fähre verkehrt im Einmannbetrieb. Kurz vor dem Ablegen kontrolliert der Schiffsführer die Fahrscheine, bzw. verkauft Fährtickets nach dem Haustarif. Die Überfahrt dauert wenige Minuten. Wie schon von der Remagener Rheinpromenade bietet sich ein schöner Panoramablick mit dem Basaltmassiv „Erpeler Ley“ am rechten Flussufer. Zu sehen sind außerdem die Pfeiler der ehemaligen Remagener Eisenbahnbrücke. Über diese Brücke, bekannt aus dem Film „Die Brücke von Remagen“, erreichten amerikanische Truppen im zweiten Weltkrieg erstmalig rechtsrheinisches Gebiet.

In Erpel sind Ort und Rhein leider durch eine Bundesstraße getrennt. Von der Fähre kommend fällt am Ortseingang der Fronhof mit Torbogen und dem Schriftzug „Herrlichkeit Erpel“ auf. Sehenswert sind neben den vielen Fachwerkhäusern auch ein barockes Rathaus, die Kirche mit romanischen und gotischen Elementen und der historische Marktplatz mit einer uralten Platane. Im Norden ist ein Stadttor erhalten, am Südende des Ortes liegt der Bahnhof (heute nur noch Haltepunkt) an der rechten Rheinstrecke.

Meine Rückfahrt war eigentlich nur bis Bonn-Beuel mit Umsteigen in eine Buslinie geplant. Schon zu Beginn des Ausflugs meldete die Fahrplan-App den Ausfall des passenden Busses wegen Personalmangel. Der Ausweichvorschlag war ein Bus ab dem Bahnhof Menden, der dann aber auch ausfiel. So kam ich zu einem kleinen Umweg via Troisdorf und Siegburg, wo ich endlich einen Bus zu meinem Ziel erreichte. Dass ich den Rhein einmal per Bus in Bonn und dann mit der Fähre überquerte, war geplant. Durch den Umweg kam ich dann auch noch per Regionalbahn über die Sieg, per S-Bahn über die Agger, und abschließend per Bus noch einmal über die Sieg. Und das alles mit dem Deutschlandticket.

Edmund Lauterbach

Europäische Fahrgastkonferenz in Barcelona

Am 2. und 3. Juni fand in Barcelona die europäische Fahrgastkonferenz 2023 statt (<https://www.epf.eu/wp/conference-reports/>). Teilnehmer waren im Wesentlichen Vertreter der Fahrgastverbände aus den Benelux-Staaten, Deutschland, Frankreich, Spanien, Österreich und der Schweiz. Referenten waren Vertreter der Verkehrsbetriebe, Professoren aus verkehrsnahen Bereichen und eine Europaparlamentarierin.

Zu beklagen sind nach wie vor die schlechten Zugverbindungen über die Grenzen, wenn man von bestimmten Hauptmagistralen wie z.B. Frankfurt–Paris oder

Frankfurt–Amsterdam absieht. Als besonders negatives Beispiel wurde die Verbindung Paris–Barcelona genannt, wo über die Schnellfahrstrecke von der französischen Grenze nach Barcelona nur noch zwei Zugpaare pro Tag verkehren (früher verkehrten noch sechs Zugpaare über diese Strecke). Genauso schlecht sieht es bei durchgehenden Fahrkarten aus. Eine Fahrkarte von Deutschland nach Barcelona zu lösen, ist nicht möglich. Fahrkarten können z.B. von München nach Paris und von Paris nach Barcelona erworben werden, in Paris ist zusätzlich eine U-Bahn Fahrkarte zu lösen. Wer einen Anschluss in Paris verpasst, hat einfach Pech. Hier Fahrgastrechte geltend zu machen, dürfte schwierig sein.

Warum der grenzüberschreitende Verkehr so schleppend läuft, hat mehrere Gründe. Lokführer, die über die Grenze in ein anderssprachiges Land fahren (z.B. von Deutschland in die Niederlande), müssen sich in beiden Sprachen verständigen können. Das kann schon zu einem Problem führen, wenn der zweisprachige Lokführer ausfällt und kein anderer zweisprachiger Kollege zur Verfügung steht. Insofern behilft man sich in der Regel damit, dass der deutsche Zug kurz hinter der Grenze (z.B. in Venlo oder Arnheim) endet, dann ist der Bedarf an zweisprachigen Lokführern geringer. Weiterhin sind die Eisenbahnunternehmen vorwiegend national organisiert und interessieren sich in der Regel nur wenig für Verbindungen ins Ausland. Es gab aber auch, wenn auch nur wenige, positive Nachrichten. Eine neue Gesellschaft (European Sleeper) hat eine neue Nachtzugverbindung von Brüssel nach Berlin eingerichtet und plant, weitere Strecken zu bedienen. Das macht ein bisschen Hoffnung.

Insgesamt kann gesagt werden, dass das Knüpfen von Kontakten und das gegenseitige Kennenlernen ein wesentliches Element dieser Konferenz war. So sind unter anderem enge Kontakte zwischen PRO BAHN im Rheinland und dem niederländischen Fahrgastverband entstanden; hier planen die DB und die niederländische Staatsbahn, grenzüberschreitende Zugverbindungen auszubauen (Verlängerung der Linie Düsseldorf–Venlo nach Eindhoven).

Beim Ausbau der grenzüberschreitenden Verbindungen ist sicherlich noch viel Luft nach oben, hier müssen pragmatische Lösungen gefunden werden, da z.B. die Vorschrift, nur zweisprachige Lokführer bei grenzüberschreitenden Verbindungen ins fremdsprachliche Ausland einsetzen zu können, beim Ausbau grenzüberschreitender Verbindungen ein Hemmschuh ist. Der z.B. nur rumänischsprachige Lkw-Fahrer hat das Problem nicht und fährt seinen Lkw von Bukarest nach Amsterdam ohne Sprachkenntnisse der Länder, die er durchfährt.

Frank Lipke

Das PRO BAHN Post-Archiv

https://www.pro-bahn.de/bayern/pbp_archiv.htm

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

- So. 02.07., So. 09.07., So. 16.07., So. 23.07., So. 30.07. Obing (8:55, 10:55, 14:20, 16:20 Uhr) / Bad Endorf (9:55, 11:55, 15:20, 17:20 Uhr); **Touristikfahrten beim LEO**; Info und Anmeldung: <https://chiemgauer-lokalbahn.com/fahrplaene-und-co/fahrplaene/>.
- Di. 04.07. 18:30 Uhr; München, TU München, Vorhoelzer Forum, 5. Stock, Arcisstr. 21; **Vortrag** in der Reihe „Der öffentliche Verkehr in der digitalen Transformation der Stadt“: P. Gras, Urban Data Hub Hamburg: „Wie die Urban Data Platform Hamburg hilft, die urbane Mobilität zu verändern“; Veranstalter: Stadtwerke München u. Lehrstuhl f. Raumentwicklung; Info: <https://www.arc.ed.tum.de/re/kolloquium-verkehr/>.
- Mi. 05.07. 18:00 Uhr; Freilassing, Restaurant DaGigi; **Verkehrsforum Berchtesgadener Land und Rupertiwinkel**. Weitere Informationen: <https://verkehrsforum-bgl.de/>
- Fr. 07.07. 11:30 – 18 Uhr; Lenggries, Betriebswerk der BRB, Demmeljochstraße 4; **Tag der offenen Tore** „25 Jahre Netz Oberland“ mit Werksführungen, Unterhaltungsprogramm, Fachkräftecasting. Veranstalter: Bayerische Regiobahn (BRB). Info: <https://www.brb.de/de/freizeit/weitere-ausflugtipps/tag-der-offenen-tore-in-lenggries>.
- Fr. 07.07. 13:45 Uhr; Lenggries, Betriebswerk der BRB (Festzelt); **Podiumsdiskussion** „Ausblick Zukunft ÖPNV“. Veranstalter: Bayerische Regiobahn (BRB). Info siehe vorheriger Termin
- Fr. 07.07. 19:00 Uhr; Aubing, Kulturzentrum „UBO 9“, Ubostraße 9; **Vortrag und Ausstellung** „Bahnhof Aubing: einst – jetzt – künftig“. Veranstalter: Förderverein 1000 Jahre Urkunde Aubing e.V., Bürgervereinigung Aubing-Neuaubing e.V., Bürgerinitiative S-4 Ausbau jetzt. Info: <https://aubing1000.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 Wirtshaus im „Braunauer Hof“, Frauenstr. 40 (S-Bahn Isartor).

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

Sa. 01.07. 13:30 Uhr; Röthenbach/Allgäu, Bahnhof, Eisenbahnwaggon der Modellbahnfreunde; **Treffen der Regionalgruppen Lindau und Allgäu**; Info: https://www.pro-bahn.de/bayern/termin_show_one.php?id=2604&app=aus, Info: J. Vögele, Tel. 0171/4885149

Mo.03.07. bis Fr. 07.07., jeweils 17 und 19 Uhr; Videokonferenz (Vortragsreihe); **Aktionswoche „Bahnwoche 2023“** „Mehr Bahn – auch in Bayern“; Info: oberbayern@pro-bahn.de und S. 2.

Mi. 05.07. 19 Uhr; Videokonferenz; **PRO BAHN Treff Oberbayern**; Info zu Einwahldaten: oberbayern@pro-bahn.de

Fr. 07.07. 19 Uhr; Videokonferenz; **PRO BAHN Treff Region München**, Info und Einwahldaten: muenchen@pro-bahn.de

Mi. 19.07. 19 Uhr; München (Geschäftsstelle) und Videokonferenz; **PRO BAHN Treff Oberbayern**; Info zu Einwahldaten: oberbayern@pro-bahn.de

Mi. 26.07. ab 19 Uhr; München, Wirtshaus im „Braunauer Hof“, Frauenstr. 40; **Stammtisch**.

Do. 27.07. ab 19 Uhr; Utting, Restaurant „Alte Villa“, Seestraße 32; **Treffen der Regionalgruppe Oberland**; Info: Norbert Moy (n.moy@bayern.pro-bahn.de)

Mo.31.07. 19:30 Uhr; Videokonferenz; **PRO BAHN Treff Schwaben**: „On-Demand-Verkehr: Eine Erfolgsgeschichte am Beispiel von Friedberg“; Info zu Einwahldaten: errol.yazgac@pro-bahn.de, https://www.pro-bahn.de/bayern/termin_zeigen.php?app=aus

Mi. 02.08. 19 Uhr; München (Geschäftsstelle) und Videokonferenz; **PRO BAHN Treff Oberbayern**; Info zu Einwahldaten: oberbayern@pro-bahn.de

Fr. 04.08 19 Uhr; Videokonferenz; **PRO BAHN Treff Region München**, Info und Einwahldaten: muenchen@pro-bahn.de

- Der PRO BAHN Treff Oberbayern am 5. Juli findet ausnahmsweise ausschließlich als Videokonferenz statt.