

PRO BAHN *Post*

Rundbrief von PRO BAHN Oberbayern

Juni 2024



Steht das Signal für die Verkehrswende noch auf freie Fahrt, wurde sie bereits angehalten oder geht es nur eine Weile langsamer weiter, obwohl wir uns das eigentlich nicht leisten können? Mehr dazu in diesem Heft. Bild: Signal am Münchner Ostbahnhof (Bildquelle: Wikipedia, Public Domain).

- Kurznachrichten – *Seite 2*
- Wie tot ist die Verkehrswende? – *Seite 3*
- Der Bund fördert bevorzugt nur historische Trassen– *Seite 5*
- Erhöhung der Trassenpreise – *Seite 7*
- Diskussion um das Deutschlandticket: Erfolg zerredet – *Seite 8*
- Funk-Fallen und Tücken beim Deutschlandticket – *Seite 10*

Kurznachrichten

Ab Juni: Ortswechsel beim PRO BAHN Stammtisch in München

Ab Juni findet der Stammtisch in München wieder im Wirtshaus im „Braunauer Hof“, Frauenstraße 40 statt – bei entsprechender Witterung im Biergarten. Die Gaststätte ist etwa 200 m vom S-Bahn-Halt Isartor entfernt. Reserviert wurde für die Stammtischtermine von Juni bis einschließlich September. Ob danach wieder zum „Restaurante Portugal“, wo die Stammtische noch bis einschließlich Mai stattfinden, gewechselt wird, ist noch offen.

LEO und andere Touristikbahnen

Der Verein Chiemgauer Lokalbahn e.V., der bekanntlich mit großem Engagement an allen Sonn- und Feiertagen im Sommer Touristikfahrten auf der Lokalbahn Bad Endorf–Obing (LEO) durchführt (siehe auch „Termine anderer Veranstalter“), will zwei historische Triebwagen wieder in Betrieb nehmen. Dafür bittet der Verein um Spenden. Mehr dazu unter <https://chiemgauer-lokalbahn.com/>. Wer eine etwas weitere Anreise nicht scheut, kann ab Passau an den Wochenenden mit der Ilztalbahn in den Bayerischen Wald fahren (<https://ilztalbahn.eu/>) oder mit der Granitbahn nach Passau-Lindau (<https://lokalbahn-hauzenberg.de/>). Während in anderen Bundesländern teilweise touristische Verkehre auf der Schiene bestellt werden, ist dies in Bayern leider nicht der Fall.

Zu wenige Gleise im Allgäu für halbwegs guten Bahnverkehr

Die Schweizer Bundesbahnen (SBB) wollen einen zusätzlichen Eurocity-Express von Zürich Richtung München einsetzen. Wegen fehlender Gleise droht deshalb ein für Pendler wichtiger Regionalexpress ab Lindau über Memmingen nach München zu entfallen. Der PRO BAHN Landesverband Bayern kritisiert, dass wegen der mangelhaft ausgebauten Infrastruktur Verbindungen gestrichen werden sollen (https://www.pro-bahn.de/bayern/presse_show_bayern.php?id=1162). Der Konflikt um Trassen auf der Strecke Lindau–Memmingen–München wird sich weiter verschärfen. Die österreichische Westbahn will Züge über diese Strecke nach Wien fahren und auch der Güterverkehr nimmt zu. Der Fahrgastverband PRO BAHN weist auf seine Vorschläge vom letzten Jahr hin, ohne deren Realisierung Probleme ähnlicher Art zunehmend im ganzen Bundesgebiet auftauchen werden.

Am 9. Juni für die StUB Erlangen und die Stadtbahn Regensburg stimmen

Zusammen mit der Europawahl wird in Erlangen am 9. Juni über die Stadt-Umland-Bahn (StUB) abgestimmt. Die bayerische Staatsregierung, die Nachbarstädte und alle großen Firmen unterstützen die StUB. PRO BAHN ist Mitglied im Bündnis „Wir pro StUB“ und appelliert an die Erlanger Wählerinnen und Wähler,

am 9. Juni mit „Ja“ für die Stadt-Umland-Bahn zu stimmen. Auch in Regensburg gibt es am 9. Juni zusammen mit der Europawahl eine Abstimmung zur geplanten Stadtbahn. Zusammen mit der Initiative Mobilität in Regensburg bietet der Fahrgastverband PRO BAHN die Wahlberechtigten in Regensburg darum, mit „Ja“ für die Fortführung der Stadtbahnplanungen zu stimmen.

125 Jahre Bahnhof Puchheim

Noch bis zum 9. Juni kann im Puchheimer Kulturzentrum PUC (Oskar-Maria-Graf-Straße 2, 82178 Puchheim) eine kleine Ausstellung besichtigt werden, die der heimatgeschichtliche Verein „D’Buachhamer“ zum 125-jährigen Bestehen des Bahnhalts in Puchheim zusammengestellt hat (Info und Öffnungszeiten: <https://buachhamer.de/>). Für den 14. und 15. September ist noch ein Bahnhofsfest mit Dampfzugfahrten vorgesehen.

Blick nach Österreich: kostenloses Klimaticket für junge Erwachsene

Seit 2021 gibt es in Österreich das Klimaticket, eine Jahresnetzkarte zum Preis von derzeit 1095 Euro. Die bahnaffine österreichische Verkehrspolitik wird ab Juli durch ein neues Angebot ergänzt. Zum 18. Geburtstag können Personen mit Wohnsitz in Österreich für ein Jahr ein kostenloses Klimaticket erhalten. PRO BAHN hat schon bei der Einführung des österreichischen Klimatickets ein dem Klimaticket vergleichbares Angebot auch für Deutschland gefordert (https://www.pro-bahn.de/presse/pm_bv_show.php?id=432).

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.

Wie tot ist die Verkehrswende?

Wer sich mit Themen rund um Bahn und öffentlichen Verkehr beschäftigt, wird häufig den Eindruck haben, dass es eher rückwärts als vorwärts geht. Während die Bundesregierung sagt, mehr in die Schiene zu investieren als in den Vorjahren, sehen sich die Kommunen am Tropf einer ÖPNV-Finanzierung, die nicht dem entspricht, was nötig wäre, damit mehr Menschen vom Auto in Bus und Bahn umsteigen. Wie ist die Lage also wirklich, und wie machen wir weiter?

Die annähernd weltweite Krisenlage hat natürlich zu Verschiebungen bei den Finanzen des Bundes geführt. Diese Verschiebungen haben direkt oder indirekt Auswirkungen auf die Deckung des finanziellen Bedarfs im gesamten öffentlichen Verkehr. Der Dauerstreit um die Finanzierung des Deutschlandtickets tut das seine dazu - auch bezüglich des in der Öffentlichkeit vermittelten Bildes. Die Krisenlage hat aber noch andere Effekte. So gibt es insbesondere in der Bundespolitik auch eine thematische Verschiebung. Der Umgang mit den Krisen kostet

neben Geld auch Zeit und Energie vieler Politiker. Der relative Anteil von Verkehrsthemen auf der politischen Agenda wird geringer.

Das bedeutet, speziell im Bereich Bahninfrastruktur, nicht unbedingt, dass die absolut investierten Gelder weniger werden. Aber gemessen am Anspruch, mit dem die jetzige Regierung angetreten ist, gibt es einiges an Enttäuschung. Ob jetzt das Bundesverfassungsgericht schuld ist, weil es den Klima- und Transformationsfonds ausgebremst hat, oder ob dies durch falsches Vorgehen der Bundesregierung verursacht wurde, oder ob gar die Deutsche Bahn AG schuld ist, weil sie voreilig mit Verschieben von Planungen reagiert, oder ob dies unvermeidbar war, weil mit Bundesbilligung auch die angeblich gemeinwohlorientierte DB InfraGo den Gesetzen einer Aktiengesellschaft gehorchen muss – die Ursachen lassen sich nicht einfach rückgängig machen. Reparaturversuche scheitern oft schon am politischen Streit darüber, was wirklich wichtig ist.

Auf allen Ebenen – von der kleinen Verkehrsgesellschaft bis zur großen DB AG – sieht es so aus, als ob die Fortschritte, die sich vor und nach der Pandemiezeit zunächst abzeichneten, zumindest zum Stillstand kommen und in einzelnen Bereichen sogar in einen Abbau von Leistungen umschlagen. Und leider sieht es auch so aus, als ob man sich in der Politik, aber auch im Bereich von Verkehrsunternehmen und Verkehrsverbänden teilweise damit abgefunden hätte. Dass der Schwung von vor einigen Jahren weg ist, hat auch damit zu tun, dass zu viele Leute bereit sind, Erkenntnisse zu den notwendigen Prioritäten der Klimapolitik und der Verkehrswende einfach so wegzuworfen.

Wie kann das sein? Können wir uns wirklich leisten, auf den ÖPNV-Ausbau, auf bessere Infrastruktur für die Bahn, und damit am Ende auf die gesamte Verkehrswende zu verzichten? Im selben Atemzug werden ja nicht nur Maßnahmen im Verkehrsbereich, sondern der gesamte Klimaschutz infrage gestellt. Aber was nützt es, wenn wir vielleicht die Ukraine retten, die Bundeswehr so aufrüsten, dass wir sicherer gegen Russland sind, wenn am Ende der Klimawandel ganze Landstriche so beschädigt, dass ein Leben, wie wir es kennen, für die nächsten Generationen unvorstellbar wird? Ein Verzicht auf die Verkehrswende bedeutet auch, dass der Autoverkehr noch schneller zunimmt, die Lebensqualität der Städte zerstört und volkswirtschaftliche Kosten erzeugt, die diejenigen von Bahn- und ÖPNV-Ausbau übersteigen.

Dass Geld nur einmal da ist, ist klar. Und dass die Politik auf Kriege in Europa und in Nahost oder auf das Verhalten Chinas reagieren muss, soll hier nicht negiert werden. Der Appell zur Verkehrswende lautet aber: Trotzdem weitermachen. Geld ist zwar nicht alles, aber der Druck auf die Politik für nachhaltige Finanzierung des öffentlichen Verkehrs muss bestehen bleiben und ausgebaut werden. Die Strukturen im gesamten Bahn- und ÖPNV-Bereich (und darüber hinaus in der öffentlichen Verwaltung) erlauben aber sicher auch interne Effizienzgewinne. Oder hat jemand den Eindruck, dass dort wirklich gut gewirtschaftet wird?

Oder dass die Fehler, die nun mal auch dort gemacht werden, irgendwann weniger geworden sind? Optimierte wurde allerdings der Versuch, mit immer mehr Marketing eigene Mängel zu überdecken.

In der Realität werden trotz aller Beschleunigungsgesetze zum Beispiel Planungsverfahren immer länger. Statt sofort nach der – sicherlich nicht unschuldigen – Politik zu rufen, sollten sich die Unternehmen auch mal an die eigene Nase fassen. Auch wenn die gesetzlich vorgeschriebenen Prozesse künftig entschlackt werden, heißt das noch lange nicht, dass die Planungsapparate bei DB und anderswo wirklich effizient arbeiten. Viele Vorschriften, die bei der Bahn die Planungen aber auch die Verkehrsdurchführung manchmal schwergängig machen, stammen aus Regelwerken, die vom DB-Konzern selber oder unter seiner Mitwirkung verfasst wurden. Das geschah vielleicht in besseren Zeiten und mit guten Absichten – eine realistische Abschätzung der Folgen solcher Regeln ist aber dem ganzen Sektor fremd. Dagegen ist das Festhalten an Überkommenen – wie die ganzen Mehrfachstrukturen zwischen Aufgabenträgern und Verkehrsunternehmen im ÖPNV oder in unzähligen Tochterfirmen der DB – eine durchaus verbreitete Unsitte.

Verkehrswende sollte also neben „mehr Geld“ auch eine Reform von innen bedeuten. Vielleicht ist das etwas, was die Bahn- und ÖPNV-Branche bisher nicht richtig gelernt hat. Dabei hilft oft ein Blick über den eigenen Tellerrand - schauen, wo es besser läuft, egal ob es der Landkreis nebenan oder die Bahnaufsicht im Nachbarland ist. Fest steht: Die Verkehrswende muss fortgesetzt werden. Sie ist ein unabdingbarer Bestandteil bei der Eindämmung des Klimawandels. Ein Laissez-faire können wir uns in diesen Fragen schlicht nicht leisten. Und was wir uns daher auch nicht leisten können, ist Resignation. Nicht verzweifeln angesichts der Lage, nicht von Rückschlägen ausbremsen lassen, sondern immer weiter einen Schritt vor den anderen setzen. Das gilt für den Mitarbeiter im Verkehrsministerium wie für den Manager, für den Verkehrsplaner ebenso, wie für alle, die sich ehrenamtlich für die Verkehrswende engagieren.

Edmund Lauterbach

Lebt Wissing noch im 19. Jahrhundert?

Der Bund fördert bevorzugt nur historische Trassen

Man stelle sich vor, der Bund würde den Straßenbau nur dann voll fördern, wenn er entlang historischer Trassen verlief. Das wäre unvorstellbar. Selbstverständlich bemüht man sich beim Straßenbau um den heutigen verkehrlichen Anforderungen gerecht werdende Streckenführungen.

Nicht so bei der Reaktivierung von Bahnstrecken. Wie jetzt bekannt wurde, gibt es eine neuere Ausführungsbestimmung des Bundesverkehrsministeriums (BMDV). Danach gilt der volle Fördersatz von 90% der Investitionen nur, wenn die Reaktivierung der historischen Trassenführung folgt. Sonst gibt es nur den reduzierten Fördersatz von 75%.

Das Thema wird insoweit immer relevanter, als zunehmend auch Reaktivierungen der sogenannten 2. Generation in die Diskussion kommen, also Reaktivierungen von Strecken, die entwidmet, meist abgebaut und häufig sogar zugebaut sind. Hier ist folglich, zumindest abschnittsweise eine Neutrassierung erforderlich, die dann zwangsläufig von der historischen Trassenführung abweicht, womit dann nur der reduzierte Fördersatz gilt.

In Bayern wird derzeit nur eine derartige Reaktivierung konkret geplant, die Werrabahn von Coburg nach Südthüringen. Die klassische Trasse von Coburg durch das Lautertal nach Eisfeld ist an mehreren Stellen überbaut. Jetzt wird deshalb eine neue Trassenführung über Bad Rodach nach Hildburghausen weiterverfolgt. In Baden-Württemberg, das bei Reaktivierungen deutlich weiter ist als Bayern, gibt es dagegen schon mehrere Projekte der 2. Generation, z.B. (Balingen-)Schömberg-Rottweil oder Leutkirch-Isny. In Baden-Württemberg werden sogar regionale Neubaustrecken diskutiert, die es nie gab, wie (Kirchheim/Teck-)Weilheim/Teck-Boll(-Göppingen) oder (Neckarbischofsheim-)Obergimpern-Bad Rappenau, für die sich das Problem genauso stellt.

Neue Streckenführungen bieten auch Chancen. So kann die Erschließungswirkung unter Umständen erheblich verbessert werden, wie es bei Leutkirch-Isny angedacht ist. Historische Trassen verlaufen bekanntlich oft siedlungsfern. Hier ist es besonders grotesk, dass der Bund die verkehrlich bessere Trasse weniger fördert.

Die reduzierte Förderung ist aber nicht die einzige Schikane des Bundes gegenüber Reaktivierungen der 2. Generation. So gilt die Reaktivierung entwidmeter Strecken formalrechtlich als Neubau, selbst dann, wenn die historische Trasse noch vollständig erhalten ist. Dann greift EBO §12 (https://www.gesetze-im-internet.de/ebo/__12.html), wonach keine neuen, höhengleichen Kreuzungen angelegt werden dürfen. Die theoretisch möglichen Ausnahmen werden in der Praxis fast nie zugelassen. Dies führt dann dazu, dass für jeden kreuzenden Feldweg eine Brücke oder Unterführung vorgesehen werden muss. Hieran sind schon Projekte gescheitert wie zum Beispiel Bocholt-Borken in Nordrhein-Westfalen. Die Regelung stammt offensichtlich aus einer Zeit, in der nur Hochgeschwindigkeitsstrecken und S-Bahnen neu gebaut wurden, wo sie durchaus Sinn macht.

Bezeichnend ist auch, dass die neue Standardisierte Bewertung 2016+, die Re-

aktivierungen grundsätzlich besser stellt, nur an Projekten der ersten Generation geeicht wurde. Die zwangsläufig, nicht nur wegen der Bahnübergänge, teureren Projekte der 2. Generation tun sich damit auch in dieser Hinsicht schwerer.

Die formale Einstufung der Reaktivierungen der 2. Generation als Neubaubstrecken hat aber auch Vorteile. Denn wenn es keine Reaktivierung ist, gelten auch die recht restriktiven bayerischen Reaktivierungskriterien nicht, wie es ein Vertreter des bayerischen Verkehrsministeriums kürzlich auf einer Reaktivierungstagung andeutete.

Andreas Schulz

Erhöhung der Trassenpreise

Anfang Mai erschien in der Süddeutschen Zeitung ein Artikel zur Erhöhung der Trassenpreise. Wer in der Materie nicht bewandert ist, muss ihn wahrscheinlich etliche Male lesen um ihn zu verstehen, und jemand, für den die Eisenbahn kein Thema ist, versteht ihn wohl sowieso nicht. Der SZ-Beitrag zeigt, dass die Eisenbahngesetze nur so gut (bzw. so schlecht) sein können, wie es die Eisenbahnpolitik ist (und umgekehrt). Ganz drastisch wird das jetzt deutlich bei der aktuellen Erhöhung der Trassenentgelte, die im Eisenbahnregulierungsgesetz (ERegG) von 2016 geregelt ist.

Und durch dieses Gesetz wird Bahnfahren verteuert und verschlechtert: Die DB InfraGO hatte für 2025 eine generelle Erhöhung der Trassenentgelte, also auch für den Schienenpersonennahverkehr (SPNV), von 6 % veranschlagt und so wohl bei der Bundesnetzagentur (BNetzA) beantragt. Die BNetzA hat aber eine Erhöhung der Trassenentgelte für den SPNV von nur 0,6 % genehmigt, weil diese Entgelte gedeckelt sind. Dagegen hat die BNetzA die Trassenpreiserhöhung für den Güterverkehr auf satte 16,2 % und für Personenfernverkehr gar auf 17,7 % festgelegt - mit Verweis auf das ERegG, das der Behörde keinen Spielraum lasse. Die BNetzA habe deshalb diese exorbitanten Erhöhungen festlegen müssen, um die Mindereinnahmen aus den niedrigen, gedeckelten Trassenentgelten beim SPNV zu kompensieren, die eine Erhöhung von nur 0,6 % zuließen.

Fragwürdig erscheint angesichts der über 6 % weit hinausgehenden Erhöhungen von 10,2 bzw. 11,7 % der Satz im SZ-Bericht: „Nur drei von zehn Zugfahrten sollen zur Finanzierung der Kostensteigerungen in vollem Umfang herangezogen werden“.

Das ERegG regelt den von der Politik geforderten Wahnsinn, dass mit den Trassenentgelteinnahmen nicht nur der Netzbetrieb (Personalkosten der Fahrdienstleiter etc.), sondern auch gleich noch die Unterhaltung des Netzes finanziert werden soll. Wäre das beim Straßen- und Autobahnnetz auch so, sähe die Rechnung, da es ja nur eine LKW-Maut gibt, so aus: Die LKW-Maut müsste so hoch

sein, dass sie auch die (längst erforderliche) PKW-Maut mit einschließt, und natürlich dürfte die Maut dann nicht nur für die Bundesfernstraßen erhoben werden, sondern für alle Straßen kilometergenau. Welch einen Aufruhr würde das geben! Jede Bundesregierung würde von ihm hinweggefegt!

Trassenentgelterhöhungen für das Schienennetz, und wenn sie noch so hoch ausfallen, kriegen die autofahrenden Menschen nicht mit (und sollen sie auch nicht). Es wird nur auf „die Scheiß-Bahn“ geschimpft, die immer teurer wird und deren Leistungen immer schlechter werden. Dass die Trassenentgelte gemäß dem ERegG das Zufahren und den Gütertransport auf der Schiene unverhältnismäßig verteuern, nimmt die Politik als „systemgegeben“ hin und denkt nicht daran, etwas daran zu ändern geschweige denn zu verbessern. Denn das hätte ja zur Folge, dass das Schienennetz zum Großteil aus Steuermitteln unterhalten werden müsste – so wie die Straßen und Autobahnen – und das will die Politik insbesondere mit Blick auf die Autoindustrie nicht. Und würde tatsächlich das Schienennetz weitgehend aus Steuern finanziert, wäre der Schritt zur konsequenten Trennung von Netz und Verkehr nicht mehr weit, er wäre nur logisch. Aber das will die Politik erst recht nicht, und noch weniger der DB-Konzern, denn der würde dann – zu Recht – implodieren.

Karl Bürger

Endlos-Diskussion um das Deutschlandticket

Erfolg zerredet

Es hatte nach einem programmierten Scheitern ausgesehen: schon auf Verdacht zerredet, weil wieder einmal voreilig Geld verteilt wurde, ehe sich irgendjemand darüber geeinigt hätte, wer denn bezahlt. Ganz sicher hat die dauernde Unsicherheit über die Zukunft des Deutschlandtickets schon jetzt schwer geschadet. Denn wer geht ein Abo ein, ohne irgendeine Erwartung, wie es denn weiterhin aussehen wird? Zwar haben wir die Zusage, das Deutschlandticket werde wenigstens bis Ende 2024 bleiben. Aber dann? 69,99 Euro? Oder gar nicht mehr?

Eigentlich hätte es sich jeder schon vorher ausrechnen können: Eine Flatrate für bundesweiten Nahverkehr wirft Mehrkosten auf. Das versteht ein Grundschulkind: vermehrter Personalaufwand, eine ausreichende, gut gewartete und einsatzfähige, wohl auch aufgestockte Fahrzeugflotte. Der Mehrverkehr bringt keine zusätzlichen Einnahmen – im Gegenteil: überall dort zusätzliche Kosten, wo Fahrgäste auf das günstigere Angebot umgestiegen sind.

Jene drei Monate für ganze neun Euro waren ein Lockvogelangebot, aber das hatte wohl jeder verstanden. Ein Werbegeschenk, von vornherein befristet, damit mögliche Fahrgäste angefüttert werden, die bisher keinen ÖV kennen, und

ihn erleben lernen sollten. Auch war einfach, dass ungefragt jeder sein Abo, so weit er eines hatte, im ganzen Land benutzen konnte. Dass ebenso ungefragt weniger Geld abgebucht wurde. Niemand musste es erst bestellen. So etwas nimmt natürlich gern jeder an. Ob die Werbewirkung wohl gelungen ist? So wie Geschäftsangebote, die über die ersten Monate kostenlos sind, damit die Kunden dann doch hängen bleiben und blechen sollen.

Aber auch die 49 Euro müssen finanziert werden. Und wie man sieht, begrüßt jeder, den das auf den öffentlichen Ebenen etwas angehen könnte, so ein Angebot – aber nur unter der Bedingung, dass jemand anderes dafür bezahlt. Mitfahren wollen wir gern, aber nicht dafür aufkommen. Und auch die politischen Ebenen stehen gern gut da, wollen aber nicht bezahlen. Was von Beginn an für jeden auch nur andeutungsweise politisch erfahrenen Staatsbürger zu erwarten war. Aber wenn die Bundes-Netzkarte nun doch hätte auslaufen sollen oder deutlich teurer geworden wäre, dann hätte sich außerdem der öffentliche Schaden weitaus mehr vergrößert, als wenn man mit dieser offenbar nie durchgerechneten Maßnahme gar nicht erst angefangen hätte.

Umfragen sollen ergeben haben: Wird auf 59 Euro erhöht, dann bleibt vielleicht ein Großteil der Nutzer bei der Stange, bei 69 aber nicht mehr. Und auch beim Sprung von 10 Euro wird jeder im Einzelfall nachrechnen, so manch einer wird auch dann verloren gehen, zum Beispiel Leute, die nur gelegentlich reisen und mit ihrem heimischen Verbund wieder besser dastehen.

Dabei fällt vor allem die Fixierung auf den „Schwellenpreis“ auf. Der am Ende auf „9“ auslaufen muss, damit man glaubt, man habe sich mühsam diesen einen Euro abgespart. Der Markt zeigt: Es gibt genug Menschen, die sich in dieser Weise übertölpeln lassen, dass die Umsätze der Gewerbe dadurch steigen. Ich hätte zweifellos einen Preis von 50,51 Euro eher für ehrlich gehalten als diesen, aber wer rechnet schon?

Auch ein Sprung von „nur“ zehn Euro tut manchem sicherlich weh, das sind gute 20 Prozent. Warum nun ist es verboten, im mäßigen, gewohnten Rahmen, sagen wir, auf 54 Euro zu erhöhen? Das wäre in der Größenordnung wie die Teuerung allgemein in diesen Zeiten. So viel würde wohl fast jeder schlucken. Wohl kaum groß darüber nachdenken.

Auch entsprach zumindest im vergangenen Jahr das Angebot teilweise kaum dem Kaufpreis: weitflächige langfristige Streckensperrungen, um das verkommene Netz wieder betriebsfähig zu machen, teilweise mit unplanbarem Ersatzverkehr, der spontane Ausflüge oder das Wahrnehmen von Terminen weitgehend erschwerte. Auch das schädigt den Ruf eines Angebotes. So wie das Chaos um Mehrwertsteuersätze. Oder wie eine Discounter-Kette einmal Rabatt versprach für „alles außer Tiernahrung“. Wenn schon Einschränkungen, dann vielleicht auch noch: Roggenvollkornbrot, Aluminium-Vorhangschienen, Lavendel-

seife und Alkoholika mit Gehalt zwischen 20,5 und 24,4 Prozent. Und Tragetaschen in überwiegend roter Grundfarbe.

Alein die öffentlich breite Diskussion um die Zukunft des erst groß angekündigten Deutschlandtickets dürfte schon jetzt nachhaltig geschadet haben, denn es ist ein unsicherer Posten geworden. Wer wird sich künftig auf solche Lockvögel noch einlassen wollen? Kurz versprochen, dann schon wieder gekündigt, man glaubt der Politik längst nicht mehr. Dann künftig ganz sicher noch weniger. Denn man hat auch die Scherereien, Abos zu kündigen und neu zu bestellen, also Mühe und Aufwand zusätzlich.

Kurz und gut, der Flurschaden ist schon jetzt ganz sicher erheblich. Würde man das Angebot einfach weiter fortsetzen, sagen wir, für noch ein Jahr und dann in zuträglichen Schritten „anpassen“ (wie Preiserhöhungen allgemein umnebelt werden), ließe sich vielleicht noch einiges retten. So aber ganz sicher nicht.

Eine Garantie wie derzeit bis Ende 2024, gut und schön. Aber dann bitte eine weitere über Erhöhungen von nie mehr als Stufen von z.B. fünf Euro auf einmal. Um so viel steigen die Preise allgemein rundumher schon, da rechnet niemand mehr kleinlich zwischen 6,4 oder 3,9 Prozent hin und her, das ist die gewohnte Automatik.

Es ist schon jetzt das Eingeständnis des Versagens, wo wir gegenwärtig stehen: alles erfolgreich zerredet. Dann schafft es doch einfach ersatzlos wieder ab und investiert in noch mehr Autobahnen, wenn ihr am Geld für ÖV knausert. Es ist dann ja übrig. Rechnen wir bitte aber auch ein: Sollte es uns gelingen, die Schäden durch die Klima-Zerstörung zu vermindern, dann macht sich auch ein Geschenk an umsteigende Fahrgäste am Ende politisch bezahlt.

Michael Werner

Funk-Fallen und Tücken beim Deutschlandticket

... waren Gesprächsthema beim letzten Aktiventreffen. Auslöser der Diskussion war ein Reisebericht unseres Mitglieds Alexander Rösler, dass sich sein Deutschlandticket in Schweizer Grenznähe nicht aktivieren ließ, weil auf dem Handy nach wie vor das Schweizer Netz aktiv war. Da die Schweiz nicht der EU angehört, hätte hier extra Roaming-Gebühren zahlen müssen. Um kein Risiko einzugehen, „blieb mir nur noch der Weg zum Automaten, um eine Fahrkarte mit Bahn-Card 50 nach Basel Badischer Bahnhof zu lösen“, wie er uns schrieb. Findige PRO BAHNER wussten zwar auch dieses Problem zu lösen (*), für technisch weniger Versierte könnte es schnell zur unabsichtlichen (Schwarzfahrer-) Falle werden. Darauf sei an dieser Stelle einmal hingewiesen.

(*) Anm. d. Red.: Bei automatischer Netzbetreiberwahl verbindet sich das Ge-

rät oft mit dem stärksten Netz – in Grenzregionen zur Schweiz ist das häufig das kostspielige Schweizer Netz. Wenn dies der Fall ist, kann man in den Einstellungen die manuelle Netzwahl auswählen und seinen spezifischen Anbieter angeben. Das Problem hätte allerdings auch nicht bestanden, wenn in allen Zügen oder am Bahnhof WLAN zur Verfügung gestanden hätte. Solange dies nicht gegeben ist, empfiehlt es sich – insbesondere zu Monatsbeginn (und bei einem bei der DB gekauften Deutschlandticket auch öfters) – das Deutschlandticket vor der Fahrt zu aktualisieren, wenn man WLAN zur Verfügung hat.

Thomas Kauderer

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. 02.06. So. 09.06., So. 16.06., So. 23.06. und So. 30.06.; Bad Endorf (jeweils 9:55, 11:55, 15:20 und 17:20 Uhr) / Obing (jeweils 8:55, 10:55, 14:20 und 16:20 Uhr); **Touristikfahrten auf der Lokalbahn Endorf-Obing** Info: <https://chiemgauer-lokalbahn.com>.

Mi. 05.06. 18:00 Uhr; Freilassing, Restaurant DaGigi, Goldschmiedgasse 5 (Ecke Rupertusstr./Lindenstr.); **Verkehrsforum Berchtesgadener Land und Rupertiwinkel**. Weitere Informationen: <https://verkehrsforum-bgl.de/> unter „News“.

So. 16.06. (Ausweichtermin 23.06.) 13:30 – 18:00 Uhr; Oberammergau, Bahnhof und Arme Seelen Straße; **Aktionstag „Nachhaltige Mobilität im Graswangtal“**. Weitere Informationen: Alpenverein München und Oberland (DAV), <https://kurzlinks.de/nvcx>.

Do. 20.06. 19:00 Uhr; Schongau, Gaststätte „Lechwirt“, Lechvorstadt 2; **Arbeitskreis Fuchstalbahn** der Umweltinitiative Pfaffenwinkel. Weitere Informationen: <https://www.fuchstalbahn.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 i.d.R. am letzten Mittwoch im Monat ab 19 Uhr, ab Juni im Wirtshaus im „Braunauer Hof“, Frauenstr. 40 (S-Bahn Isartor).

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

Mi. 05.06. 19 Uhr; München (Geschäftsstelle) und Videokonferenz; **PRO BAHN Treff Oberbayern**; Info und Einwahldaten: oberbayern@pro-bahn.de

Fr. 07.06. 19 Uhr; Videokonferenz; **PRO BAHN Treff Region München**, Info und Einwahldaten: muenchen@pro-bahn.de

Mi. 19.06. 19 Uhr; München (Geschäftsstelle) und Videokonferenz; **PRO BAHN Treff Oberbayern**; Info: oberbayern@pro-bahn.de

Mo.24.06. 19:30 Uhr; Videokonferenz; **PRO BAHN Treff Schwaben**: Jan Grüner, Geschäftsführer der Hellany GbR: „Die Bahn-App von Hellany – eine Alternative zum DB Navigator“; Info: errol.yazgac@pro-bahn.de, https://www.pro-bahn.de/bayern/termin_zeigen.php?app=aus

Mi. 26.06. ab 19 Uhr; München, Wirtshaus im „Braunauer Hof“, Frauenstr. 40; (Achtung, geändertes Lokal), **Stammtisch**.

Do. 27.06. ab 19 Uhr; Benediktbeuern, Gaststätte Klosterbräustüberl, Zeilerweg 2; **Treffen der Regionalgruppe Oberland**; Info: [Norbert Moy \(n.moy@bayern.pro-bahn.de\)](mailto:n.moy@bayern.pro-bahn.de)

Mi. 03.07. 19 Uhr; München (Geschäftsstelle) und Videokonferenz; **PRO BAHN Treff Oberbayern**; Info: oberbayern@pro-bahn.de

Fr. 05.07. 19 Uhr; Videokonferenz; **PRO BAHN Treff Region München**, Info und Einwahldaten: muenchen@pro-bahn.de

Sa. 13.07. 13:30 Uhr; Röthenbach/Allgäu, Bahnhof, Eisenbahnwaggon d. Modellbahnfreunde; **Treffen der Regionalgruppen Allgäu/Bodensee**; Info: https://www.pro-bahn.de/bayern/termin_show_one.php?id=2587&app=aus, Info: J. Vögele, Tel. 0171/4885149

**Bitte unterstützen Sie die Arbeit von PRO BAHN
durch Ihre Mitgliedschaft:**

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