BÜRGERDIALOG

SONDERAUSGABE ÜBER FRAGEN AN DIE DEUTSCHE BAHN.
28.03.2022

Der Landkreis braucht eine zweite Schiene

Was ist der aktuelle Stand?
Wie lange wird es dauern?

Wann wird Chams Bahnhof barrierefrei?

Seit Jahren versprochen, aber noch nicht realisiert.

Bahnübergang Langwitz/Runding

Was haben Bahn und Politik unternommen?

BÜRGERDIALOG

SONDERAUSGABE ÜBER FRAGEN AN DIE DEUTSCHE BAHN.

Grußwort.

Seit dem Beginn meiner Amtszeit steht der Bürgerdialog an oberster Stelle. Ich möchte in den kommenden Monaten und Jahren die politischen Stimmen und Meinungen der Einwohner aus den Landkreisen Cham und Schwandorf in den bayerischen Landtag tragen und mich für diese stark machen. Oftmals ist es dabei von Nöten, sich ein Bild von aktuellen Ist-Zuständen zu machen, bevor Forderungen gestellt werden, die dann nicht umgesetzt werden können.

Seit vielen Jahrzehnten ist das Thema „ÖPNV im Landkreis Cham“, insbesondere die Bahnverbindung, ein häufig diskutiertes Thema der Bürgerinnen und Bürger. Es stehen dabei große Fragen im Raum wie bspw. der zweigleisige Ausbau der Strecke Furth im Wald-Schwandorf oder der barrierefreie Ausbau des Bahnhofs in Cham. Auch für mich ist es verwunderlich, dass in den Zeitungen seit vielen Jahren Stellungnahmen wie „kommt bald, wir sind dran“ von Seiten der Politik und Bahn veröffentlicht werden, die Kernprobleme aber seit langem nicht wirklich gelöst werden.

Als mich am 21. Januar 2022 eine E-Mail über einen möglichen Dialog mit der Deutschen Bahn für Landtagsabgeordnete erreicht hat, schlug ich vor, die Diskussionsrunde zu erweitern. So soll dieser Termin nicht nur für MdLs zur Verfügung stehen, sondern für alle Bürger. Die Fragen der Einwohner wurden also in meinem Büro gesammelt und an die passende Stelle im Landtag weitergeleitet.

Mit diesem Bericht werden nun die Antworten der Fragen der Bürgerinnen und Bürger an die Deutsche Bahn veröffentlicht. So kann der aktuelle Ist-Zustand festgehalten werden, damit ich meine Arbeit im Landtag positiv und produktiv fortführen kann und auch Sie bestmöglich und transparent informiert werden.

Wenn Sie noch weitere Fragen oder Anregungen haben, dann zögern Sie nicht und kontaktieren Sie bitte direkt mein Bürgerbüro. Mein Team und ich sind gerne für Sie da. Ich bedanke mich für die vielen eingegangenen Fragen (einige haben sich gedoppelt und wurden in diesem Bericht zusammengefasst) und wünsche Ihnen nun viel Freude beim Lesen und Informieren.

Robert Riedl

Impressum

Bürgerbüro Robert Riedl MdL
Obere Arndorfer Straße 9
93444 Bad Kötzting
09941/4009782
buero@riedlrobert.de

Autoren
Julian Preidl
Robert Riedl

Grafische Gestaltung
Julian Preidl

Tägliche Nachrichten aus dem Landtag

(Einfach auf den Link klicken und Seiten folgen)

Instagram -Robert Riedl
Facebook - Robert Riedl

Instagram - FW-Landtagsfraktion
Facebook - FW-Landtagsfraktion

www.fw-landtag.de
www.riedlrobert.de

Frage 1

Im Landkreis Cham baut die Deutsche Bahn etliche Gleise neu. Einigen Bürgern ist dabei zu Ohren gekommen, dass zwar die Gleise erneuert werden, die Züge aber trotzdem nicht schneller fahren können. Warum ist das so? Ein wichtiger Punkt für Passagiere ist die Fahrtdauer. Diese wurde trotz der teuren Maßnahmen nicht verbessert.

Recherche Bürgerbüro MdL Riedl:
Im Gespräch mit der Länderbahn stellte sich heraus, dass Strecken wie bspw. die zwischen Cham und Waldmünchen bereits vor über 100 Jahren geplant worden sind. Dadurch gibt es Gegebenheiten, wie beispielsweise Kurven oder Bahnübergänge, die das schnellere Fahren von Zügen deutlich erschweren bzw. aufgrund gesetzlicher Vorgaben gar nicht ermöglichen. Gewisse Teilabschnitte des Schienennetzes müssten von Grund auf neu geplant werden, damit ein Zug schneller fahren kann. Die Planungen wären langwierig und kostspielig, neue Grundstücke müssten gekauft, Schienen neu verlegt und Bahnübergänge erneuert werden.
Letzteres ist an einigen Punkten im Landkreis Cham geplant. Die Kosten für eine neue Beschrankung eines Bahnübergangs, damit minimale Zeitgewinne erzielt werden, liegen oftmals im sechsstelligen Bereich. Die Ausgaben damit wären hoch, während ein ebenfalls hohes Wachstum der Fahrgäste nicht zu erwarten ist.
Als Praxisbeispiel über die Langwierigkeiten bei einem Neubau von Schienen, kann die Antwort der Deutschen Bahn auf eine andere Frage zum Thema Bahnübergang in Langwitz/Runding herangezogen werden.

„Bezüglich der Bahnübergänge Langwitz/Runding werden die Gespräche mit dem zuständigen Straßenbaulastträger, der Gemeinde Runding und den Anliegern weiterhin intensiv geführt. Zielsetzung bleibt die Auflassung des Bahnüberganges durch eine alternative Wegeführung. Die von allen Beteiligten als Vorzugsvariante definierte Wegeführung entlang des Schienenstranges ist letztendlich an der absolut fehlenden Bereitschaft eines Grundstückeigentümers, den erforderlichen Grund abzugeben, gescheitert. Auch ein sehr attraktives Tauschangebot der Gemeinde Runding bewirkte kein Umdenken. Derzeit führt Bürgermeister Kopp Gespräche mit den Eigentümern über den Ausbau der alternativen Wegführung in Richtung Industriestraße. Die nächste gemeinsame Abstimmung DB Netz und Kommune ist für März 2022 vorgesehen.“

Frage 2

An der Strecke Schwandorf – Neubäu fährt laut DB-App fast jede Stunde ein Zug. Allerdings werden oftmals Verbindungen angezeigt, die 29 statt 18 Minuten lang dauern. Bei den längeren Fahrten müssen Passagiere erst von Schwandorf nach Roding fahren, Umsteigen und dann dieselbe Strecke wieder zurück nach Neubäu fahren. Obwohl die Haltestelle direkt am Weg liegt. Wäre es möglich, Neubäu immer oder zumindest in Form einer Bedarfshaltestelle anzufahren? Und: Warum gibt um 14 und 18 Uhr keine Verbindung nach Neubäu? Beides wären Zeiten, die für Schülerinnen und Schüler oder Arbeitnehmer wichtig wären.

Recherche Bürgerbüro MdL Riedl:
Die Länderbahn berichtete im Gemeinsamen Gespräch, dass auch dieser Zustand auf die fehlende Zweigleisigkeit zurückzuführen ist. Es gäbe zudem nur eine Bahnsteigkante, die aufgrund des Gegenverkehrs nicht immer befahren werden kann. Die BEG-Finanzierung für ein neues Bahngleis hält die Länderbahn jedoch für möglich. Es handelt sich also nicht um eine Fehlplanung an der Haltstelle Neubäu, sondern um die Abstimmung mit anderen Zügen auf der Strecke unter Berücksichtigung der Fahrgastzahlen. Laut Angaben der Länderbahn, ist die Bahnstrecke Schwandorf-Furth im Wald aufgrund eines fehlenden zweiten Gleises eng getaktet. Verspätet sich ein Zug, hat dies oftmals Auswirkungen auf den gesamten Tag, weil die verstrichene Zeit technisch nicht mehr aufgeholt werden kann.

Frage 3

Die Verspätungsanfälligkeit des ALX ist hinlänglich bekannt. An Wochenenden und Feiertagen sind die Züge der RB 28 zwischen Cham und Bad Kötzting fast ausschließlich auf den ALX in Cham abgestimmt. Wenn dieser nur geringfügig verspätet fährt, wird in Schwandorf der fahrplanmäßig angegebene Anschluss von 3 Minuten Richtung Nürnberg regelmäßig verpasst und somit eine Wartezeit von fast einer Stunde auf die nächste Fahrgelegenheit Richtung Nürnberg notwendig. In der Gegenrichtung wird in der Regel der ALX in Schwandorf erreicht, bei eventuellen Verspätungen des ALX von mehr als 5 Minuten verpasst man dann jedoch den Anschluss in Cham Richtung Bad Kötzting und muss, wegen des 2-Stunden-Taktes am Wochenende u.U. auch knappe 2 Stunden auf den nächsten Zug warten.
Ein wenig attraktives Angebot!
Ist bei Neuausschreibung des Netzes der Oberpfalzbahn zum Dezember 2023 mit einer wesentlich sichereren Anschlusssituation für Fahrgäste aus dem östlichen Landkreis Cham an die Region Nürnberg und zurück zu rechnen?

Antwort der DB:
Seit der Bahnreform Mitte der neunziger Jahre organisiert die Bayerische Eisenbahngesellschaft (BEG) im Auftrag des Bayerischen Staatsministeriums für Wohnen, Bau und Verkehr den gesamten Regional- und S-Bahn-Verkehr im Freistaat Bayern. Die BEG plant, bestellt und finanziert den SPNV im Auftrag des Freistaats Bayern. Die Eisenbahnverkehrsunternehmen, wie z.B. DB Regio, erbringen dann im Auftrag der BEG die Schienenverkehrsleistung.

Zur konkreten Ausgestaltung des Zugangebotes bzw. zu Taktverbesserungen im Regionalverkehr bitte ich Sie, sich zuständigkeitshalber direkt an die BEG zu wenden. Die Leistung der Linien der Oberpfalzbahn (östlich von Schwandorf) sowie des ALEX (Strecke: München – Regensburg – Schwandorf – Hof) werden wiederum durch „Die Länderbahn“ (Netinera) erbracht. Ausschließlich der RE von Schwandorf nach Nürnberg (über Amberg) ist eine Zugleistung der Deutschen Bahn. Ab 12/2023 werden wir als Deutsche Bahn den ALEX München – Hof für vsl. drei (max. vier) Jahre übernehmen – in diesem Wettbewerbsverfahren war grundsätzlich keine Veränderung des Verkehrsangebotes östlich von Schwandorf vorgesehen. Die hauptsächliche Verbesserung zum Status quo wird dann ein 1-Stunden-Takt München – Schwandorf sein. Das angesprochene Wettbewerbsverfahren Regionalverkehr Ostbayern (Los 1 Naabtallinie Marktredwitz – Regensburg sowie sog. „Chamer Spinne“ = Oberpfalzbahn) wurde erst vor Kurzem veröffentlicht. Die Inbetriebnahme dort ist für Dezember 2025 vorgesehen.

FRAG DOCH MAL DIE BAHN!

Frage 4

Bis heute ist der wichtige Umsteigebahnhof Cham in der Oberpfalz nicht barrierefrei ausgebaut. Wann werden die Pläne eines barrierefreien Bahnhofs realisiert? In welcher Projektphase befindet sich die Deutsche Bahn?

Antwort DB:
Wir befinden uns im Projekt barrierefreier Ausbau des Bahnhofs Cham mit der Leistungsphase 1 gemäß HOAI aktuell in einer sehr frühen Phase des Projekts. Belastbare Aussagen bezüglich des Terminplans können wir erst mit dem Erreichen einer entsprechenden Planungstiefe treffen. Derzeit werden im Rahmen der laufenden Vorplanung verschiedene Varianten betrachtet, bei der zudem die anlaufenden Planungen zur Elektrifizierung der Strecke Schwandorf-Cham-Furth im Wald entsprechende Berücksichtigung finden. Sobald vertiefte Erkenntnisse vorliegen, vor allem auch in Kenntnis der Auswirkungen der geplanten Elektrifizierung, werden wir diese der Öffentlichkeit vorstellen. Für das Projekt besteht eine Planungsvereinbarung mit dem Freistaat Bayern für die Leistungsphasen 1-4. Aktuell ist die weitere Finanzierung für die Umsetzung ab
Leistungsphase 5 offen.

Anmerkung Bürgerbüro MdL Riedl:
In der Baubranche wird häufiger von der sogenannten ‚Honorarordnung für Architekten und Ingenieure' (kurz: HOAI) gesprochen. Nach Angaben der Deutschen Bahn befindet sich der barrierefreie Ausbau des Chamer Bahnhofs in der ersten von insgesamt neun Ausbaustufen.
Anbei die Leistungsphasen nach HOAI (Quelle: https://www.weka.de/architekten-ingenieure/leistungsphasen-nach-hoai/ am 26.03.2022).

LP 1: Grundlagenermittlung
LP 2: Vorplanung
LP 3: Entwurfsplanung
LP 4: Genehmigungsplanung
LP 5: Ausführungsplanung (beim Hochbau auch Werkplanung genannt)
LP 6: Vorbereitung der Vergabe
LP 7: Mitwirkung bei der Vergabe
LP 8: Objektüberwachung
LP 9: Objektbetreuung

Was geschieht in der LP 1?
Unter anderem eine erste Ortsbesichtigung, Klärung der Aufgabenstellung, Bedarfsermittlung, eine Standortanalyse, Bestandsaufnahme, Machbarkeitsstudie und bspw. die technische Substanzerkundung.

Interessanter Fakt: In einem Zeitungsbericht der Mittelbayerischen Zeitung vom 25.02.2021 wird DB-Konzernbevollmächtigter Klaus-Dieter Josel zitiert. Er gab an, dass die Vorplanungen voraussichtlich Mitte 2022 beendet sind. Laut aktuellen Stellungnahmen der DB, befinde man sich im Februar 2022 aber immer noch in einer sehr frühen Bauphase (Leistungsphase 1). Von einem Abschluss der Vorplanungen wird laut HOAI jedoch erst ab dem Ende der Leistungsphase 2 gesprochen. Es zeichnet sich ab, dass sich die Fertigstellung des Projekts auf nach 2024 verschiebt.

Interessante Artikel und Beiträge zum Thema:
https://www.mittelbayerische.de/region/cham-nachrichten/barrierefreie-gleise-fuer-cham-in-sicht-20909-art1983284.html (25.02.2021)

https://www.tvaktuell.com/bahnhof-cham-planungsauftrag-fuer-barrierefreien-ausbau-unterzeichnet-397039/

https://video.mittelbayerische.de/region/cham/der-bahnhof-cham-ist-nicht-barrierefrei-23775-vid74711.html

https://www.stmb.bayern.de/med/pressemitteilungen/regional/2019/M122/index.php

Frage 5

Zwischen Cham und Bad Kötzting kann der bayernweit angestrebte Stundentakt wegen vieler Langsamfahrstellen an Bahnübergängen nicht angeboten werden! Von den unfallträchtigen Bahnübergängen bei Langwitz/Runding wurde bereits 2009 über eine mögliche Verlegung zur Beseitigung der Gefahrenstellen berichtet. Trotz weiterer Unfälle geschah jedoch, außer der Aufstellung von Verkehrszeichen zur Geschwindigkeitsbeschränkung auf der Straße auf 20 km/h, nichts! Obwohl nun die - eigentlich vorfahrtsberechtigten - Züge und der querende Verkehr auf der Straße mit stark gedrosselter Geschwindigkeit die Stellen passieren müssen (müssten?), kommt es immer wieder - zuletzt im Oktober 2021 - zu Unfällen!

Frage: Ist eine Beseitigung der konkret angeführten Gefahrenstelle an den Bahnübergängen Langwitz/Runding von Seiten der DB noch in Planung und wird dabei überlegt, in diesem Bereich eine Begegnungsstelle einzurichten, um der Einführung eines Stundentaktes näher kommen zu können?

Antwort DB:
Bezüglich der Bahnübergänge Langwitz/Runding werden die Gespräche mit dem zuständigen Straßenbaulastträger, der Gemeinde Runding und den Anliegern weiterhin intensiv geführt. Zielsetzung bleibt die Auflassung des Bahnüberganges durch eine alternative Wegeführung. Die von allen Beteiligten als Vorzugsvariante definierte Wegeführung entlang des Schienenstranges ist letztendlich an der absolut fehlenden Bereitschaft eines Grundstückeigentümers, den erforderlichen Grund abzugeben, gescheitert. Auch ein sehr attraktives Tauschangebot der Gemeinde Runding bewirkte kein Umdenken. Derzeit führt Bürgermeister Koop Gespräche mit den Eigentümern über den Ausbau der alternativen Wegführung in Richtung Industriestraße. Die nächste gemeinsame Abstimmung DB Netz und Kommune ist für März 2022 vorgesehen.

Frage 6 - Seite 1

Sehr dringlich erscheint zur Verbesserung der Bahnanbindung der - zumindest streckenweise - zweigleisige Ausbau der Bahnstrecke zwischen Schwandorf und Furth im Wald, um dem Schienenverkehr annähernd vergleichsweise Infrastruktur zu bieten, wie auf der parallel geführten B 85! Häufig auftretende Verspätungen könnten dadurch wesentlich reduziert werden und damit ein wirklich attraktives Angebot erstellt werden.

Frage: In welchen Abschnitten und in welchen Zeiträumen ist auf der Strecke Schwandorf - Furth im Wald, die von RE 25, RE 47, RB 27 und RB 28 befahren wird, mit einem Ausbau auf zwei Gleise zu rechnen?

Antwort DB:
Die Planungen für die Gleiserneuerung im Landkreis Cham haben soeben erst begonnen, sodass in der aktuellen Phase keine Aussage zu möglichen Geschwindigkeitserhöhungen getroffen werden kann.
Der Streckenabschnitt Schwandorf–Furth im Wald ist Teil der sog. Metropolenbahn – von Nürnberg bis zur tschechischen Grenze. Die Elektrifizierung der Metropolenbahn ist seit Herbst 2018 im vordringlichen Bedarf des Bundesverkehrswegeplan enthalten. Im März 2021 hat der Bund die formalen Grundvoraussetzungen für einen Projektstart geschaffen. Seither hat die DB Weichen für einen Projektstart gestellt, strukturelle Voraussetzungen geschaffen und ein Team aufgebaut. In der sogenannten Grundlagenermittlung arbeitet sich nun das Planungsteam in das Projekt ein und macht sich mit der insgesamt rund 160 Kilometer langen Bahnstrecke vertraut. Detaillierte Informationen zum Projekt können erst im Laufe der nächsten Planungsphase, der sogenannten Vorplanung benannt werden, beispielsweise wo genau möglicherweise ein zweites Streckengleis geführt werden könnte, an welchen Bahnhöfen es Änderungen gibt, welche Straßenbrücken vom Umbau betroffen sind oder was mit den Bahnübergängen passieren wird. Am Ende der Vorplanung werden die Ergebnisse in einem umfangreichen Dialog der Öffentlichkeit vorgestellt. Wir rechnen aktuell damit, dass wir in den Jahren 2023/24 in die Vorplanung starten können. Bauprojekte wie die Metropolenbahn mit über 160 Kilometern Länge und vielen tausenden von Anlagen sind sehr umfangreiche und dementsprechend komplexe Vorhaben, die in verschiedene Planungs- und Genehmigungsphasen unterteilt sind. Der zeitliche Ablauf dieser Prozesse ist Stand heute schwer absehbar. Das hängt vor allem damit zusammen, dass vor der Umsetzung noch einige Projektschritte liegen, auf deren zeitlichen Ablauf wir selbst nur sehr begrenzten Einfluss haben. Aus diesem Grund ist es zum jetzigen Zeitpunkt leider nicht möglich, eine konkrete Aussage hinsichtlich des Baubeginns oder der Fertigstellung der Elektrifizierung zu machen.
Der Projektauftrag des Bundes unterscheidet sich zwischen den beiden Abschnitten West (Nürnberg-Irrenlohe) und Ost (Schwandorf – Grenze D/CZ): Der Projektauftrag im Westabschnitt umfasst zum Projektstart nur die Elektrifizierung, der Projektauftrag im Ostabschnitt umfasst zum Projektstart die Elektrifizierung und Beschleunigung bis zu 160 km/h. Änderungen des Projektauftrages durch den Deutschlandtakt sind zeitnah zu erwarten. Im Ostabschnitt sind dann auch kapazitative Ausbauten wahrscheinlich – weitere Änderungen/Erweiterungen des Auftrages sind im Rahmen der Grundlagenermittlung durch VAST/BAST/EBWU möglich.

Frage 6 - Seite 2

Frage: In welchen Abschnitten und in welchen Zeiträumen ist auf der Strecke Schwandorf - Furth im Wald, die von RE 25, RE 47, RB 27 und RB 28 befahren wird, mit einem Ausbau auf zwei Gleise zu rechnen?

Recherche Bürgerbüro MdL Riedl:
Die Länderbahn hat sich im gemeinsamen Gespräch sehr ähnlich geäußert. So haben die Planungen bezüglich eines Ausbaus der Strecke Schwandorf – Furth im Wald erst begonnen, es kann noch keine Aussage über die zukünftige Geschwindigkeit von Zügen nach dem Ausbau getroffen werden. Ziel des Ausbaus ist es, zu elektrifizieren. Derzeit befindet sich die Bahn in der Grundlagenermittlung, danach erfolgen die Vorplanungen bis 2023/2024.
Auf Anfragen des Landtagsabgeordnetenbüros waren sich die Sprecher der Länderbahn und DB Netz AG einig, dass es bis zur Inbetriebnahme des zweiten Gleises noch einige Jahre dauern wird. So informierte die DB Netz AG, dass man derzeit mit der Grundlagenermittlung beginne und damit der größte Teil des Ausbaus erst noch ansteht. Bahnexperten berichteten dem Bürgerbüro unabhängig voneinander, dass mit einer Inbetriebnahme des zweiten Gleises erst in rund 15 Jahren zu rechnen sei - sofern bei den Projektabschnitten der Zeitplan gehalten wird. Erfreulich ist die gute Kommunikation seitens der DB Netz AG, die auf der Internetseite www.bahnausbau-nordostbayern.de ausführlich über den Streckenausbau informiert. Der dort abgebildete Zeitstrahl gibt einen Eindruck, was die Bürgerinnen und Bürger im Landkreis Cham und Schwandorf in den kommenden Jahren erwartet. Die Aussage von Ex-MdB Karl Holmeier, dass der Ausbau bis 2030 fertig sein könnte (Quelle: https://www.mittelbayerische.de/region/cham-nachrichten/per-wasserstoff-express-nach-prag-20909-art1947158.html), wird weder von der Deutschen Bahn noch der DB Netz AG oder der Länderbahn bestätigt. Auch die BEG schreibt in einem eigenen Artikel „Derzeit steht weder ein genaues Datum zum Baubeginn noch zur Fertigstellung dieses Projekts fest“ (BEG 2022; Quelle: https://beg.bahnland-bayern.de/de/pressemitteilungen/beg-schreibt-regionalverkehr-rund-um-bayerischen-und-oberpfälzer-wald-neu-aus).

Wer sich genauer über das Projekt informieren möchte, sollte außerdem folgende Webseite besuchen:
www.bvwp-projekte.de/schiene_2018/2-022-V02/2-022-V02.html
https://www.bahnausbau-nordostbayern.de/home.html

Weitere Interessante Artikel zum Thema „Schiene im Landkreis Cham“:
https://www.mittelbayerische.de/region/cham-nachrichten/cham-bahnbetrieb-wird-neu-vergeben-20909-art2085589.html

https://ilztalbahn.eu/2022/02/18/vergabe-waldbahn-oberpfalzbahn/

https://www.lok-report.de/news/deutschland/aus-den-laendern/item/30721-bayern-beg-schreibt-regionalverkehr-rund-um-bayerischen-und-oberpfaelzer-wald-neu-aus.html

AKTUELLER PROJEKTSTAND

Im November 2018 wurde die Aufnahme des Projektes in den vordringlichen Bedarf des Bundesverkehrswegeplans 2030 bekanntgegeben. Im Frühjahr 2021 hat der Bund die formalen Grundvoraussetzungen für einen Projektstart geschaffen. Nun werden bei der DB die Weichen für einen Projektstart gestellt. Dazu zählen die Schaffung der strukturellen Voraussetzungen und der Aufbau eines schlagkräftigen Planungsteams.

Quelle: https://www.bahnausbau-nordostbayern.de/schwandorf-furth-im-wald.html , Rote Linie inkl. Beschriftung: Bürgerbüro Riedl

Frage 7

Um an den Fahrkartenschaltern der Deutschen Bahn den günstigsten Ticketpreis zu finden, sind Vorkenntnisse über Spartarife dringend nötig. Oftmals versteckt sich das günstigste Ticket hinter mehreren Untermenüs. Ist geplant, dass der günstigste Ticketpreis (ähnlich wie bei Online-Vergleichsportalen) gleich nach Eingabe der Verbindung angezeigt werden?

Antwort DB:
Es ist bereits möglich, dass Sparpreise am Ticketautomaten direkt nach der Verbindungsauswahl angeboten werden. Dies funktioniert allerdings nur, wenn der Ticketautomat online ist, im Offline-Modus werden nur die Flexpreise angeboten. Alle unsere Fahrkartenautomaten sind online angebunden, es kann jedoch beispielsweise durch schlechte Verbindung oder Wetterschäden passieren, dass Automaten kurzzeitig offline gehen.

Recherche Bürgerbüro MdL Riedl:
In vielen Zügen der Länderbahn können Tickets direkt im Zug bei der/dem Schaffner(in) erworben werden. Diese hilft auch bei der Suche nach dem günstigsten Preis im direkten Gespräch.
Außerdem haben das Bürgerbüro Riedl einige Anfragen für günstigere Tickets nach Regensburg erreicht. Die Länderbahn verwies im Gespräch darauf, dass die Einführung eines neuen Tickets ein recht komplizierter Prozess sei. Hierbei müsse bewertet werden, auf welchen Schienen der Preis gilt und welche Unternehmen dabei kooperieren müssen. Die Anregungen bezüglich der Preisgestaltung und Vermarktung der Strecke wurden von Seiten des Büros weitergeleitet.

FRAG DOCH MAL DIE BAHN!

EINE INITIATIVE VON MDL ROBERT RIEDL.