

Fahrgast aktuell 3/2018



Liebe Leserinnen und Leser,

anbei erhalten Sie die Ausgabe 3-2018 von **Fahrgast aktuell**, dem Newsletter des Fahrgastverbandes PRO BAHN.

Das Eisenbahninfrastrukturunternehmen das Schienennetz in einem qualitativ hochwertigen Zustand vorhalten und Baustellen an Bahnstationen sowie am Schienennetz qualitativ hochwertig planen und qualitativ hochwertig durchführen, ist die Voraussetzung für einen attraktiven und funktionierenden Schienenverkehr und somit dafür, dass Eisenbahnverkehrsunternehmen ihre Züge pünktlich sowie überhaupt verkehren lassen und Fahrgäste diese Züge nutzen können. In den vergangenen Monaten ist klar ersichtlich geworden, dass eine Vielzahl an Störungen am Schienennetz der DB Netz und eine Vielzahl an Baustellen an Bahnstationen und am Schienennetz zu immer mehr Verspätungen und zu immer mehr Zugausfällen im Schienenpersonenfernverkehr (SPFV), im Schienengüterverkehr und im Schienenpersonennahverkehr (SPNV) führen. In einigen Bundesländern ist die Pünktlichkeit und die Zuverlässigkeit im SPNV regelrecht abgestürzt. Bundesländer, deren Aufgabenträger und die Fahrgäste können dieser Entwicklung derzeit nur ohnmächtig zuschauen. Wie die Finanzierung des Schienennetzes in Deutschland neu geordnet und die Qualität des Schienennetzes sowie der Baustellen an Bahnstationen und am Schienennetz gesteigert werden kann, lesen Sie in dieser Ausgabe von **Fahrgast aktuell**.

Fahrgast aktuell erscheint mindestens viermal im Jahr. Wenn Sie möchten, leiten Sie diesen Newsletter gern weiter und vervielfältigen ihn – die Verbreitung unserer Überlegungen und Vorschläge ist ausdrücklich erwünscht. Wenn Sie diesen Newsletter nicht direkt erhalten haben, sie diesen Newsletter jedoch künftig regelmäßig lesen möchten: Bestellen Sie sich Ihr eigenes Exemplar unter aktuell@der-fahrgast.de.

Viel Freude bei der Lektüre.

Stefan Barkleit

Fahrgastverband PRO BAHN
stellvertretender Bundesvorsitzender

Fahrgastverband PRO BAHN

schlägt grundlegende Neuordnung der Finanzierung des Schienennetzes in Deutschland vor

Im Hinblick auf die aktuelle verkehrspolitische Diskussion über die Halbierung der Trassengebühren für den Schienengüterverkehr und auf die kommende verkehrspolitische Diskussion über die Ausgestaltung der neuen Leistungs- und Finanzierungs-Vereinbarung (LuFV) III (voraussichtliches Inkrafttreten zum 01.01.2020) fordert der Fahrgastverband PRO BAHN eine grundlegende Diskussion über die Finanzierung des Schienennetzes in Deutschland und anschließend eine grundlegende Neuordnung der Finanzierung des Schienennetzes in Deutschland. →



INHALT

Fahrgastverband PRO BAHN schlägt grundlegende Neuordnung der Finanzierung des Schienennetzes in Deutschland vor	1
Der Öffentliche Personennahverkehr (ÖPNV) muss barrierefrei werden	5
Aktuelles von:	
– PRO BAHN Hessen	7
– PRO BAHN Bayern	10
Pressemeldungen	10
Impressum	12

► Als Voraussetzung für eine grundlegende Diskussion über die Finanzierung des Schienennetzes in Deutschland lohnt sich ein Blick auf die wesentlichen Herausforderungen des Schienennetzes in Deutschland:

1. Modernisierung des Schienennetzes für den Schienenpersonennahverkehrs (SPNV)

Mit der aktuellen Leistungs- und Finanzierungs-Vereinbarung (LuFV) II ist vereinbart worden, dass der Bund der DB Netz und DB Station&Service Investitionsmittel gemäß Bundesschienenwegeausbaugesetz (BSWAG) zur Verfügung stellt. Von diesen Investitionsmitteln sind 20 Prozent für die Modernisierung des Schienennetzes zu verwenden, das dem Schienenpersonennahverkehr (SPNV) dient.

Die Investitionsmittel gemäß Bundesschienenwegeausbaugesetz (BSWAG) werden dabei ausschließlich DB Netz und DB Station&Service zur Verfügung gestellt. Eisenbahninfrastrukturunternehmen der Bundesländer und private Eisenbahninfrastrukturunternehmen sind in der aktuellen Leistungs- und Finanzierungs-Vereinbarung (LuFV) II nicht berücksichtigt.

DB Netz und DB Station&Service planen mit den zur Verfügung gestellten Investitionsmitteln gemäß Bundesschienenwegeausbaugesetz (BSWAG) die Modernisierung von Bahnstationen und Bahnstrecken, die dem Schienenpersonennahverkehr (SPNV) dienen, und legen die Planungen den Bundesländern und deren Aufgabenträger vor. Die Bundesländer und deren Aufgabenträger haben den Planungen zuzustimmen.

2. Qualität der Baustellen an Bahnstationen und am Schienennetz

In den vergangenen Jahren hat sich die Qualität der Baustellen an Bahnstationen und am Schienennetz deutlich verschlechtert. Aus dem Grund ist vor einigen Monaten ein sogenannter „Runder Tisch Baustellenmanagement“ etabliert worden, der bereits mehrmals getagt und wertvolle Empfehlungen zur Planung und zur Durchführung von Baustellen an Bahnstationen und am Schienennetz erstellt hat. Entgegen den Zielen des sogenannten „Runder Tisch Baustellenmanagement“ werden die durch Baustellen an Bahnstationen und am Schienennetz verursachten

Einschränkungen bei der Kapazität an Bahnstationen und am Schienennetz zunehmend gravierender und die geplanten und durchgeführten Baustellenfahrpläne mehr und mehr zur Makulatur.

3. Qualität der Bahnstationen und des Schienennetzes

In den vergangenen Monaten hat sich die Qualität der Bahnstationen und des Schienennetzes deutlich verschlechtert. Die schlechtere Qualität ist insbesondere auf eine abnehmende Funktionalität und Sauberkeit der Bahnstationen und eine zunehmende Anzahl an Langsamfahrstellen und Störungen an Bahnübergängen, an Leit- und Signaltechnik, an Stellwerken und an Weichen zurückzuführen. Die schlechtere Qualität betrifft dabei nicht mehr nur kleinere Bahnstationen und regionale Bahnstrecken, sondern auch größeren Knotenbahnhöfe und wichtige Hauptstrecken.

Folglich ist die Pünktlichkeit und die Zuverlässigkeit im Schienenpersonenfernverkehr (SPFV) und im Schienengüterverkehr in den vergangenen Monaten weiter gesunken. Auch die Pünktlichkeit und die Zuverlässigkeit im Schienenpersonennahverkehr (SPNV) ist in einigen Bundesländern deutlich eingebrochen. Da die Bundesländer und deren Aufgabenträger im Gegensatz zu den Eisenbahnverkehrsunternehmen keine Verträge mit DB Netz und DB Station&Service haben, haben sie keine vertragliche Grundlage, die schlechte Qualität der Bahnstationen und des Schienennetzes über Maluszahlungen zu sanktionieren. Die schlechte Qualität der Bahnstationen und des Schienennetzes bleiben folgenlos, Fahrgäste und Kunde leben mit der schlechten Pünktlichkeit und Zuverlässigkeit.

4. Stationsgebühren und Trassengebühren

Mit der Neuordnung des Regionalisierungsgesetzes und der Erhöhung der Regionalisierungsmittel ist vereinbart worden, dass die Stationspreise zur Nutzung der Bahnstationen und die Trassenpreise zur Nutzung des Schienennetzes für den Schienenpersonennahverkehr (SPNV) um 1,8 Prozent jährlich und somit der jährlichen Dynamisierung der Regionalisierungsmittel um 1,8 Prozent steigen.

In der aktuellen Diskussion um die Wettbewerbsfähigkeit des Schienengüterverkehrs zeichnet sich eine politische Mehrheit für eine Halbierung der Trassenpreise für den Schienengüterverkehr und somit eine politische Mehrheit für eine Stärkung der Wettbewerbsfähigkeit des Schienengüterverkehrs ab.

Die Finanzierung der DB Netz und der DB Station&Service beruht derzeit zu einem bedeutenden Anteil auf den Einnahmen aus den Stationspreise zur Nutzung der Bahnstationen und den Trassenpreise zur Nutzung des Schienennetzes und auf einem entsprechenden Anteil des Schienenfernverkehrs, des Schienengüterverkehrs und des Schienenpersonennahverkehrs (SPNV).

Mit der Begrenzung steigender Stationspreise zur Nutzung der Bahnstationen und steigender Trassenpreise zur Nutzung des Schienennetzes für den Schienenpersonennahverkehr (SPNV) und der sich abzeichnenden Halbierung der Trassenpreise zur Nutzung des Schienennetzes für den Güterverkehr bleiben nur stärker steigende Stationspreise zur Nutzung der Bahnstationen und den Trassengebühren zur Nutzung des Schienennetzes für den Schienenpersonenfernverkehr (SPFV), um die Finanzierung der DB Netz und DB Station&Service zu sichern.

Schon jetzt steigen die Stationspreise zur Nutzung der Bahnstationen und den Trassenpreise zur Nutzung des Schienennetzes für den Schienenpersonenfernverkehr (SPFV) deutlich stärker als für den Schienenpersonennahverkehr (SPNV) und deutlich stärker als in den vergangenen Jahren. Diese Entwicklung wird genau zu einem Zeitpunkt provoziert, an dem sowohl der Marktführer DB Fernverkehr sein Angebot ausbaut als auch die Wettbewerber Flixbus und ÖBB ihre Angebote zu ernstzunehmenden Angeboten ausbauen und mit Leo Express ein weiterer Wettbewerber in den Schienenpersonenfernverkehr (SPNV) in Deutschland einsteigen möchte. Diese Entwicklung steht konträr zum Ziel der schwarz-roten Bundesregierung, die Fahrgastnachfrage auf der Schiene bis zum Jahr 2030 verdoppeln zu wollen, und zu den Zielen der Umwelt- und Verkehrsverbände, die Schiene als Teil des Umweltverbundes als attraktive Alternative zum Motorisierten Individualverkehr zu stärken.

Vorschläge für eine grundlegende Neuordnung der Finanzierung des Schienennetzes in Deutschland

Als Schlussforderung aus den wesentlichen Herausforderungen des Schienennetzes in Deutschland schlägt der Fahrgastverband PRO BAHN folgende Maßnahmen zur grundlegenden Neuordnung der Finanzierung des Schienennetzes in Deutschland vor:

1. Schienennetz für den Schienenpersonennahverkehrs (SPNV) stärker ausbauen

Mit der kommenden Leistungs- und Finanzierungs-Vereinbarung (LuFV) III ist zu vereinbaren, dass der Bund sowohl der DB Netz und DB Station&Service als auch den Eisenbahninfrastrukturunternehmen der Bundesländer und privaten Eisenbahninfrastrukturunternehmen Finanzmittel gemäß Bundesschienenwegeausbaugesetz (BSWAG) zur Verfügung stellt. Von diesen Investitionsmitteln sind 25 Prozent für die Modernisierung des Schienennetzes zu verwenden, das dem Schienenpersonennahverkehr (SPNV) dient.

Sowohl DB Netz und DB Station&Service als auch Eisenbahninfrastrukturunternehmen der Bundesländer und private Eisenbahninfrastrukturunternehmen planen gemeinsam mit den Bundesländern und deren Aufgabenträgern mit den zur Verfügung gestellten Investitionsmitteln gemäß Bundesschienenwegeausbaugesetz (BSWAG) die Modernisierung von Bahnstationen und Bahnstrecken, die dem Schienenpersonennahverkehr (SPNV) dienen.

2. Qualität der Baustellen an Bahnstationen und am Schienennetz steigern

Die im sogenannten „Runden Tisch Baustellenmanagement“ erstellten Empfehlungen zur Planung und zur Durchführung von Baustellen an Bahnstationen

nen und am Schienennetz sind als fester Bestandteil der kommenden Leistungs- und Finanzierungs-Vereinbarung (LuFV) III zu berücksichtigen und sowohl von DB Netz und von DB Station&Service als auch von Eisenbahninfrastrukturunternehmen der Bundesländer und von privaten Eisenbahninfrastrukturunternehmen umzusetzen.

Die Qualität der Baustellen an Bahnstationen und am Schienennetz ist durch ein unabhängig vom Bund und von den Eisenbahninfrastrukturunternehmen agierendes Qualitätsmanagementsystem zu prüfen. Die Qualität der Baustellen an Bahnstationen und am Schienennetz ist bei der Höhe der Investitionsmittel der kommenden Leistungs- und Finanzierungs-Vereinbarung (LuFV) III zu berücksichtigen – erzielen die Eisenbahninfrastrukturunternehmen eine hohe Qualität, sind Bonuszahlungen zu leisten, erreichen die Eisenbahninfrastrukturunternehmen eine geringe Qualität, sind Maluszahlungen zu leisten.

3. Qualität der Bahnstationen und des Schienennetzes steigern

Der Abschluss von Verträgen zwischen Bundesländern und deren Aufgabenträgern, Eisenbahnverkehrsunternehmen und Eisenbahninfrastrukturunternehmen zur Nutzung der Bahnstationen und des Schienennetzes ist als fester Bestandteil der kommenden Leistungs- und Finanzierungs-Vereinbarung (LuFV) III zu berücksichtigen und sowohl von DB Netz und von DB Station&Service als auch von Eisenbahninfrastrukturunternehmen der Bundesländer und von privaten Eisenbahninfrastrukturunternehmen umzusetzen. Bundesländer und deren Aufgabenträger erhalten eine vertragliche Grundlage, eine schlechte Qualität der Bahnstationen und des Schienennetzes über Maluszahlungen zu sanktionieren.

Die Qualität der Bahnstationen und des Schienennetzes ist durch ein unabhängig vom Bund und von den Eisenbahninfrastrukturunternehmen agierendes Qualitätsmanagementsystem zu prüfen. Die Qualität der Bahnstationen und des Schienennetzes ist bei der Höhe der Investitionsmittel der kommenden Leistungs- und Finanzierungs-Vereinbarung (LuFV) III zu berücksichtigen – erzielen

die Eisenbahninfrastrukturunternehmen eine hohe Qualität, sind Bonuszahlungen zu leisten, erreichen die Eisenbahninfrastrukturunternehmen eine geringe Qualität, sind Maluszahlungen zu leisten.

4. Stationspreise und Trassenpreise senken

Mit der kommenden Leistungs- und Finanzierungs-Vereinbarung (LuFV) III ist zu vereinbaren, dass die Stations- und Trassenpreise für den Schienenpersonenfernverkehr (SPFV), für den Schienengüterverkehr und den Schienenpersonennahverkehr (SPNV) reduziert werden. Denkbar ist ein Modell mit halbierten Stationspreisen und Trassenpreisen oder ein Modell mit Stationspreisen und Trassenpreisen auf der Basis von Grenzkosten.

Die Höhe der Investitionsmittel der kommenden Leistungs- und Finanzierungs-Vereinbarung (LuFV) III ist so zu bemessen, dass sowohl DB Netz und DB Station&Service als auch Eisenbahninfrastrukturunternehmen der Bundesländer und private Eisenbahninfrastrukturunternehmen ihrer Aufgabe, ein qualitativ hochwertiges Schienennetz vorzuhalten, nachkommen können.

STEFAN BARKLEIT 

FAHRGASTVERBAND PRO BAHN E.V.
STELLVERTRETENDER BUNDESVORSITZENDER



Eine qualitativ hochwertige Infrastruktur und qualitativ hochwertige Fahrzeuge schaffen ein attraktives Angebot für die Fahrgäste. In Delitzsch unterer Bahnhof fährt ein Talent 2 der S-Bahn Mitteldeutschland ein, der auf seiner weiteren Fahrt die Fahrgäste in den Leipziger City-Tunnel und somit in die Leipziger Innenstadt bringen wird.

Der Öffentliche Personennahverkehr (ÖPNV) muss barrierefrei werden – der Weg dahin ist noch lang

Es gibt viele Gründe, warum wir Fahrgäste einen barrierefreien ÖPNV wollen. Es geht hier längst nicht nur um Rollstuhlfahrer und Menschen mit Rollatoren. Eltern mit Kinderwagen, aber auch Reisende mit Gepäck wollen barrierefrei reisen. Das Gepäck besteht dabei nicht nur aus Koffern – auch „Hackenporsche“ und andere Taschen auf Rädern gehören dazu. Auch ältere Menschen sind von vielen Stufen im ÖPNV nicht angetan, ebenso alle Menschen mit kleinen und größeren Verletzungen an Bein und Knie.

Das ideale Rezept, welches schnell umzusetzen ist, gibt es nicht und wird es bei unserer vielfältigen Ausgangslage auch nicht geben können. Was wir brauchen ist eine klare Zielvorstellung, was Barrierefreiheit ist und wie sie langfristig hergestellt werden kann.

Wie wenig sich mit einer klaren Zielvorstellung, was Barrierefreiheit ist und wie sie langfristig hergestellt werden kann, auseinandergesetzt wird, zeigt sich heute unter anderem bei den Stadtbussen: Die Einstiegsstufen sind abgeschafft. Bei einer entsprechenden Bordsteinkante kommt man stufenweise in den Bus, Rollstühle und Kinderwagen sowie Rollatoren lassen sich auf der Einstiegsebene abstellen. Das ist gut. Mit sehr viel Glück findet der Besitzer des Rollators auch einen Sitzplatz, den er ohne Stufe erreichen kann, denn die meisten der Sitzplätze, die bei neuen Bussen immer weniger werden, sind nur noch über eine oder zwei Stufen zu erreichen und diese haben meist beträchtliche Höhen. Hackenporsche und Gepäckstücke bleiben im Gang stehen bleiben und versperren diesen. Barrierefreiheit sieht anders aus.

Und bei den Bahnen? Es wird viel getan, um barrierefrei auf den Bahnsteig zu kommen und das teilweise mit einem übermäßigen Aufwand. Auf vielen Nebenstrecken reichen Um-

laufgitter und Rampen völlig aus und sind im Gegensatz zu Aufzügen nie defekt. Wer sehen möchte, wie das geht, dem sei ein Besuch der AKN empfohlen.

Vom Bahnsteig in den Zug geht es nur barrierefrei, wenn Bahnsteighöhen und Einstiegshöhen zusammenpassen. Das geht im Regionalverkehr bei beiden Bahnsteighöhen von 55 cm und 76 cm, und das bei Ein- und Doppelstockwagen gleichermaßen. Der einstöckige Fernverkehr braucht bisher aus physikalisch-technischen Gründen einen höheren Einstieg, der vom Bahnsteig mit 55 cm Höhe mit 3 Stufen und vom Bahnsteig mit 76 cm Höhe mit 2 Stufen erreicht werden kann. Der neue Schweizer Hochgeschwindigkeitszug Smile (Smarter mehrsystemfähiger innovativer leichter Expresszug) der Firma Stadler ist einer der ersten ein-

stöckigen Fernverkehrszüge, der es schafft, auf ganzer Länge an Bahnsteigen mit 76 cm Höhe barrierefrei zu sein. An Bahnsteigen mit 55 cm Höhe ist der Smile unter hohem Aufwand noch an zwei Einstiegen barrierefrei.

Hinsichtlich des Themas Bahnsteighöhen treffen zwei fast ideologisch festgelegte Auffassungen zusammen, die meist kompromisslos diskutiert werden. Interessanterweise spielt dabei die Barrierefreiheit im Zug überhaupt keine Rolle. Hier sei auf die Leipziger S-Bahn hingewiesen, wo die Fahrgäste barrierefrei einsteigen können, beim Durchgang und bei der Suche nach einem Sitzplatz schnell einmal 6 bis 18 Stufen zu bewältigen haben. Ist das barrierefrei?

Bei den Doppelstockwagen sieht es ähnlich aus. Sie sind gut geeignet, viele Fahrgäste zu befördern.

Schon im Magazin *derFahrgast*, Ausgabe 04/2005, vom Fahrgastverband PRO BAHN gab es eine kritische Bestandsaufnahme und kritische Fragen zu dieser Thematik.






Innen nicht barrierefrei – Treppen im Doppelstockwagen.

Ohne Stufen geht es nur bei den Einstiegen mit 55 cm Höhe (mit Einstiegen mit 55 cm Höhe und mit 76 cm Höhe lieferbar) und nur für 40 Prozent der Sitzplätze in einem Wagen. Der Durchgang und die Suche nach einem Sitzplatz ist immer mit einer erheblichen Anzahl von zu überwindenden Stufen verbunden, für den Gang zur Toilette gilt dies meistens auch.

Heute finden wir im Bahnalltag gleichermaßen alles, was zusammenpasst und nicht zusammenpasst. Von Barrierefreiheit sind wir weit entfernt. Schnelle und einfache Lösungen gibt es nicht. Wir brauchen ein Gesamtkonzept, das sowohl Fahrzeuge als auch Bahnsteige umfasst. Ideologische Festlegungen auf eine

Höhe der Bahnsteige hier und auf eine andere da bringen mit Sicherheit keine Barrierefreiheit. Wir beim Fahrgastverband PRO BAHN wollen uns mit der Barrierefreiheit oder zumindest der Barrierearmut ganzheitlich beschäftigen. Wie immer gilt hierbei für den Fahrgastverband PRO BAHN: „Erst nachdenken, dann bauen.“



Am **Samstag, den 15. September**, wird zu diesem Themenfeld eine erste Arbeitsgruppe tagen. Begonnen wird im Anschluss an die Sitzung des Bundesausschusses um 17.00 Uhr im Stadtteilzentrum Vorderer Westen in Kassel. Die Arbeitsgruppe wird, unterbrochen durch das Abendessen und die Übernachtung, bis Sonntag Mittag tagen. Anmeldungen bitte unter der E-Mail-Adresse koordination_facharbeit@der-fahrgast.de 

LUKAS IFFLÄNDER

FAHRGASTVERBAND PRO BAHN E.V.
STELLVERTRETENDER BUNDESVORSITZENDER

KARL-PETER NAUMANN

FAHRGASTVERBAND PRO BAHN E.V.
EHRENVORSITZENDER



Mehr Züge. Mehr Pünktlichkeit. Mehr Reisekomfort. Wir kämpfen dafür!

Werden auch Sie Mitglied im Fahrgastverband PRO BAHN!

Fahrgastverband PRO BAHN e.V.
Friedrichstraße 95
10117 Berlin
info@pro-bahn.de
www.pro-bahn.de/beitritt




Fahrgastverband
PRO BAHN

Große Teile des Schienennetzes im Regionalverkehr von Hessen müssen elektrifiziert werden

► Der PRO BAHN-Landesverband Hessen spricht sich dafür aus, dass weite Teile des Schienennetzes in Hessen künftig unter Fahrdrabt gesetzt werden. Die Bundesregierung habe ein Finanzierungspaket auf den Weg gebracht, welches den Bundesländern ermöglihe, im deutlich größeren Umfang als seither solche Maßnahmen kurzfristig in die Tat umzusetzen. Hessen hinke bei der Erstellung eines Maßnahmenkatalogs anderen Bundesländern hinterher, so dass zu befürchten sei,



Ein LINT 41 verlässt auf der Fahrt nach Königstein den Haltepunkt Liederbach.

dass die limitierten Bundesmittel ausschließlich anderen Regionen der Republik zu Gute kommen könnten. PRO BAHN Hessen bezieht die Position, dass sämtliche, auf Frankfurt und die Rhein-Main-Region zulaufenden Bahnstrecken schnellstmöglich elektrifiziert werden. Die Zeit von Dieseltriebzügen im Ballungsraum Rhein-Main und seinen unmittelbar angrenzenden Wohn- und Freizeitgebieten ist endgültig passee, so die Fahrgastvertreter. Gleichzeitig wird der Idee



Eine Doppeltraktion LINT 41 ist auf der Taunusbahn auf dem Weg nach Brandobberndorf. Der südliche Streckenabschnitt ab Usingen soll in den kommenden Jahren elektrifiziert und in das Frankfurter S-Bahn-Netz integriert werden.

des Wasserstoffzuges nur eine begrenzte Aussicht auf eine wirtschaftlich sinnvolle Umsetzung eingeräumt. Das System elektrifizierter Strecken habe sich bewährt und ihm gehöre die Zukunft. Die Bahntrassen im Ballungsraum hätten dabei Vorrang, weil sie damit einen nicht zu vernachlässigenden Beitrag zur Luftreinhaltung leisten. Als zeitnahe kurzfristige Investition sieht man in der Region Rhein-Main die Ländchesbahn (Wiesbaden–Niedernhausen), die Königsteiner Bahn (Frankfurt–Königstein), die Taunusbahn und die Strecke Friedrichsdorf-Friedberg.

Man sehe aber auch Bedarfe im Verlauf anderer Strecken in Mittelhessen, Nordhessen und dem Raum Bergstraße/Odenwald, wodurch ebenfalls Netzwirkungen zu erzielen seien, um den flexibleren Einsatz und damit auch die Zuverlässigkeit und Pünktlichkeit des Nahverkehrsmittels Bahn in eine gute Zukunft zu führen. Dazu zählen zum Beispiel die Odenwaldbahn, die Nibelungenbahn im Süden des Landes, die Lahntalbahn sowie die Strecke von Kassel nach Korbach. Die von den Fahrgastvertretern erstellte Liste umfasst einige weitere Strecken. Auf Wunsch kann die Liste zugesendet werden.



ITINOs der Odenwaldbahn in Groß-Umstadt-Wiebelsbach. Bisher wird der Verkehr auf der Odenwaldbahn ausschließlich mit Diesel-Triebwagen der Typen ITINO und LINT 54 durchgeführt.

Absurditäten als Folge unseres Planungsrechtes führen zu Flickenteppich von Bahnsteighöhen in Hessen

► Weder willkürliches Bauen noch ein Verzicht auf Bürgerbeteiligung kann ein vernünftiges Ziel sein. Andererseits darf aber auch ein Planungsrecht nicht dazu führen, dass auf wichtige Verbesserungen verzichtet wird. Das Beispiel der (Nicht-)Elektrifizierung des Berliner Innenrings ist hier nur ein Beispiel. Obwohl durch eine Elektrifizierung Lärm- und Abgasemissionen deutlich reduziert würden, verzichtet DB Netz auf die Elektrifizierung, weil eine Planfeststellung mit weitreichenden zusätzlichen Anforderungen auf den Infrastrukturbetreiber hinzukämen.

Auch bei wesentlich kleineren Maßnahmen spielt das Planungsrecht uns Fahrgästen einen Streich, wie es hier am Beispiel der Erneuerung von Bahnsteigen Hessen zu sehen ist. Die aktuell größte Kritik richtet sich gegen die als „Sanierung“ bezeichneten Instandsetzungen im Bereich der kleinen Stationen unter 1.000 Einstiegen pro Tag. Man investiere nur dort in die Sanierung der Oberfläche und spartanisches Mobiliar, so dass die Bahnsteighöhe bei bis zu 38 cm bleibe und dort keine Barrierefreiheit erzielt werde. Diese unzulänglichen Sanierungen gibt es unserem Wissen nach in diesem Umfang nur in Hessen. Dies kann nicht so weitergehen und als Mindestanforderung muss eine grundlegende Erneuerung mit einheitlich hohen Bahnsteigkanten im Streckenverlauf stehen. Der Grund ist einfach: eine Sanierung bedarf weder Plangenehmigung noch Planfeststellung und damit deutlich weniger Planungsaufwand.

Wir sehen, dass das EBA zunehmend auf eine Planfeststellung bei Errichtung und Modernisierung von Bahnstationen setzt. Die Alternative zur Planfeststellung ist die Plangenehmigung, bei der das EIU plant und das EBA genehmigt. Diese birgt das Risiko, dass Bürger gegen die Plangenehmigung klagen – mit größerer Aussicht auf Erfolg, da die Plangenehmigung keine Beteiligung der Bürger und keine Berücksichtigung ihrer Belange vorsieht.

Durch das Einsparen der Plangenehmigung beziehungsweise der Planfeststellung entsteht in Hessen gerade an größeren Strecken, ein Flickenteppich von Bahnsteighöhen. Aus Sicht der Fahrgäste stellt unser Landesverband Hessen die be-

rechtigte Forderung auf, dass im Rahmen von Baumaßnahmen im Streckennetz der Deutschen Bahn und den Strecken anderer Bahninfrastrukturbetreiber einheitliche Höhen aller Bahnsteige im Streckenverlauf geschaffen werden müssen. Der Ausbau müsse in Zukunft als Gesamtprojekt einer Bahnstrecke gesehen werden und sollte auch gesamthaft geplant – und damit auch genehmigt – werden können.

Im Endergebnis ist man „auf dem Irrweg unterwegs“ stellt unser PRO BAHN-Landesverband Hessen zu Recht fest. Wenn das Land Hessen sich in einer Rahmenvereinbarung zur Sanierung von Bahnhöfen verpflichtet hat, muss es sich auch um die rechtliche Umsetzung kümmern – die Politik, nicht die Bahn, hat diesen Rahmen geschaffen.

Aus Sicht der Fahrgäste muss zunächst die wahre schlechte Nutzbarkeit der Bahnsteige in Hessen analysiert werden, daraus ein ist dann ein langfristiger Plan zum barrierefreien Aus- und Umbau der Bahnsteige zu entwickeln und einer Genehmigung zuzuführen. Es erscheint heute, als mache man den Menschen glaubhaft, dass Hessen mit den Sanierungen auf dem richtigen Weg zur Barrierefreiheit sei. Häufig nicht fachkundige Politiker der Landes- und Kommunalebene nehmen diese eher blumigen Darstellungen für bare Münze. Der Name „Rahmenvereinbarung“ sei in diesem Zusammenhang das Papier nicht wert, auf dem es stehe. Die Leidtragenden seien nahezu alle Fahrgäste, nicht nur die mobilitätseingeschränkten Menschen auf dem Land.

Der Fahrgastverband PRO BAHN misst die Hessische Landesregierung hierbei an ihren eigenen Worten, gerade auch weil sie extra Förderprogramme für den ländlichen Raum im Allgemeinen startet. Ein lebenswerter ländlicher Raum funktioniert aber nur mit einer vollständig barrierefreien öffentlichen Infrastruktur.



Nur sanierter, aber nicht grundhaft erneuerter Bahnsteig an der Main-Weser-Bahn. Die Bahnsteighöhe ist weiterhin bei 38 cm und daher nicht barrierefrei.

Desaster bei Fahrkartenautomaten in Hessen

► Der Juni 2018 offenbarte es endgültig. Der Rhein-Main-Verkehrsverbund (RMV) hat sich bei der Neuvergabe der Aufstellung und Unterhaltung der Fahrkartenautomaten gewaltig vergaloppiert. Die Automaten sind seit ihrer Inbetriebnahme in den ersten Wochen des Jahres 2018 in ihrer Funktion deutlich eingeschränkt. Als Vorläufer gab es im Verbundgebiet Kombigeräte, betrieben von der Deutschen Bahn (DB), durch welche sowohl der Bezug von Verbundfahrkarten als auch Fern- und Regionalverkehrsfahrkarten der DB möglich war. Nach Aussage des PRO BAHN-Landesverbandes Hessen hätten sich die alten Geräte in ihrer Grundstruktur bewährt und es sei überhaupt nicht nachvollziehbar, warum man nun ein anderes



Neue Fahrkartenautomaten, doch schon defekt und somit nicht nutzbar.

System von Automaten angestrebt habe. Weder der Verkauf von Fernverkehrsfahrkarten sei fast ein halbes Jahr nach Inbetriebnahme der ersten Geräte noch weitere Teile des RMV-Tarifs möglich.

Eine ganze Reihe von Geräten habe nach wenigen Wochen bereits den Betrieb aufgegeben und die Fahrgäste könnten am Bahnsteig keinen Fahrschein lösen. Oftmals bleibe nur die Fahrt in die nächste größere Stadt mit Fernverkehrsanschluss, wo die Deutsche Bahn ihre Fahrkartenautomaten weiterhin vorhalte. Die aktuelle Gesamtsituation sei keine Dauerlösung. Im überschaubaren Zeitraum müsse das Desaster behoben werden, sonst drohe ein massiver Imageverlust, so die Fahrgastvertreter in Hessen.

Thomas Kraft als Landesvorsitzender des PRO BAHN-Landesverbandes Hessen im Amt bestätigt



Thomas Kraft

► Anlässlich der Jahrestagung des Fahrgastverbandes PRO BAHN trafen sich die hessischen Mitglieder am 09.06.2018 in der Nordhessenmetropole Kassel. Die Akteurinnen und Akteure des deutschlandweit tätigen Verbandes wählten für zwei weitere Jahre Thomas Kraft an die Spitze des Landesverbandes Hessen. Der im Großraum Gießen-Wetzlar wohnende alte und neue Landesvorsitzende steht der hessischen PRO BAHN-Gliederung seit 2012 vor. Seither hat der Landesverband mit seinen fünf Regionalverbänden in seiner Struktur, der Besetzung von Themen sowie in der Öffentlichkeitsarbeit und der daraus resultierenden Wahrnehmung eine überaus positive Entwicklung genommen. Seine beiden Stellvertreter sind John Grimmette aus Darmstadt und Werner Filzinger aus Lauterbach (Vogelsberg). Zur Landeskassenwartin wurde Barbara Filzinger bestimmt, den Vorstand komplettieren Thomas Schwemmer (Frankfurt am Main) und Reinhard Ahrens (Weimar/Lahn). In bewegten Zeiten gelte es umso mehr, die Stimme im Sinne der Fahrgäste im gesellschaftlichen Diskurs zu erheben. Themen wie Schwierigkeiten in der Fahrplangestaltung und mangelhafter Ausbau von Bahnstationen, nicht funktionierende Fahrkartenautomaten seien nur wenige aktuelle Beispiele dafür. Hessen müsse im Sinne einer Verkehrswende, insbesondere durch Ausbau des schienengebundenen Verkehrs, gegenüber anderen Ländern und Regionen erheblich aufholen. Dazu brauche es eine starke Gliederung von PRO BAHN im Bundesland, so die neu gewählte PRO BAHN-Landes Spitze.

THOMAS KRAFT 

FAHRGASTVERBAND PRO BAHN E.V.
VORSITZENDER LANDESVERBAND HESSEN

Reaktivierungskriterien in Bayern reformieren

Der Fahrgastverband PRO BAHN und der ökologische Verkehrsclub Deutschland (VCD) fordern, die Grenze von 1.000 Reisendenkilometern pro Streckenkilometer für Reaktivierungen in Bayern zu reformieren. Bei Bahnstrecken, die diesen Wert nicht mit dem Binnenverkehr erreichen, muss die Netzwirkung betrachtet werden. Für Bahnstrecken, die diesen Wert anschließend immer noch nicht erreichen, wird eine Nutzen-Kosten-Betrachtung gefordert.

Die Voraussetzungen für die Reaktivierungen von Bahnstrecken sind von Bundesland zu Bundesland unterschiedlich. In Bayern ist ein Potenzial von mindestens „1.000 Reisendenkilometern (Rkm) pro Streckenkilometer (Skm) täglich (= Rkm/Skm)“ ein wesentlicher Eckpunkt. Vereinfacht gesagt, müssen durchschnittlich 1.000 Fahrgäste in den Zügen sitzen. Dieses wird erreicht, wenn zum Beispiel auf einem 10 Kilometer langen Streckenabschnitt 1.200 und auf einem 10 Kilometer langen Streckenabschnitt 800 Fahrgäste prognostiziert werden.

Der Fahrgastverband PRO BAHN fordert gemeinsam mit dem VCD eine Reform dieser Methodik. „Damit rechnet Bayern Reaktivierungsprojekte systematisch schlecht“, kritisiert der VCD-Sprecher Gerd Weibelzahl. Denn Umsteiger in das vorhandene Netz, die dort mit wenig Mehraufwand für zusätzliche Einnahmen sorgen, fallen unter den Tisch.

Aktuelles Beispiel ist der viel diskutierte Probetrieb zwischen Viechtach und Gotteszell: Von den 750 Einsteigern fährt etwa die Hälfte der Fahrgäste nur im Binnenverkehr und teilweise nur auf Streckenabschnitten wie Viechtach–Teisnach. Das ergibt etwa 500 Rk/Skm. Daher braucht man wahrscheinlich 1.500 Reisende zwischen Gotteszell und Viechtach, um für die 24,8 Kilometer lange Strecke auf die notwendigen 24.800 Reisendenkilometer (Rkm) zu kommen.



Rkm) oder Touristen, die mit der Bahn aus anderen Ecken Deutschlands in den Bayerischen Wald fahren, werden nicht eingerechnet.


Rechnet man nur die 7.600 Rkm für Deggendorf und Regen zum Binnenverkehr Gotteszell–Viechtach = 12.400 Rkm hinzu, ergibt sich bereits ein Zuwachs von 20.000 Rkm durch die Reaktivierung. Pro Streckenkilometer sind das (geteilt durch 24,8) = 806 Rk/Skm, was dem bayerischen Limit schon recht nahekommt. Die Nachfrage kann wahrscheinlich durch gut auf die Bahn abgestimmte Verkehrs- und Tourismuskonzepte so weit gesteigert werden, dass sich mehr als 1.000 Rk/Skm errechnen.

Das Beispiel lässt sich auf die meisten zur Reaktivierung anstehenden Bahnstrecken übertragen: Oft zweigen diese an einem kleinen Bahnhof von der Hauptstrecke ab, der kaum eigenen Ziel- und Quellverkehr aufweist. Extrembeispiel ist Seligenstadt in Unterfranken, wo die anliegende Ortschaft gerade mal 100 Einwohner hat. Wenn man das „Säuferbähnle“ nach Volkach reaktiviert, werden die aller-

Eine Studie der Hochschule Deggendorf ergab vor kurzem, dass die andere Hälfte der Fahrgäste nicht Gotteszell zum Ziel hat, sondern umsteigt. Mit den Zügen der Hauptstrecke fahren sie vor allem nach Deggendorf und Regen, zum Teil auch noch viel weiter. Geht man vereinfacht davon aus, dass täglich jeweils 200 Fahrgäste nach Deggendorf (23 Kilometer x 200 = 4.600 Rkm) und Regen (15 Kilometer x 200 = 3.000 Rkm) fahren, berücksichtigt der Freistaat 7.600 zusätzliche Rkm überhaupt nicht, obwohl sie kaum Mehraufwand verursachen. Auch Fahrgäste nach München (bereits 20 Fahrgäste am Tag generieren 3.420

meisten Fahrgäste in die 100-mal größeren Oberzentren Würzburg und Schweinfurt weiterfahren.

„Diese Netzwirkung muss zukünftig einberechnet werden,“ fordert Lukas Iffländer, stellvertretender Bundesvorsitzender des Fahrgastverbandes PRO BAHN. „Die Stärken der Eisenbahn in Deutschland sind ihre Vertaktung und Netzwirkung. Diese Stärken müssen auch in die Bewertung einfließen.“

Die „erweiterte 1.000 Rkm-Berechnung“ brächte zwar mehr Gerechtigkeit, wäre aber nicht der Weisheit letzter Schluss. VCD und der Fahrgastverband PRO BAHN fänden es noch besser, wie in Hessen und Baden-Württemberg bei Bahnstrecken, die den Wert nicht erreichen, eine standardisierte Nutzen-Kosten-Analyse zu verlangen. Dabei können verschiedene Stufen einer Bahnreaktivierung und der darauf aufbauenden ergänzenden Busnetze miteinander verglichen werden. Ergebnis ist eine fundierte Entscheidungsgrundlage ohne Zufälligkeiten wie beim schlichten „1000-er-Kriterium“. 

JÖRG SCHÄFER

FAHRGASTVERBAND PRO BAHN E.V.
VORSITZENDER BEZIRKSGRUPPE MITTEL- UND OBERFRANKEN

LUKAS IFFLÄNDER

FAHRGASTVERBAND PRO BAHN E.V.
STELLVERTRETENDER BUNDESVORSITZENDER



Der PRO BAHN-Landesverband Bayern setzt sich dafür ein, dass die Kriterien für die Reaktivierung von Bahnstrecken dergestalt verändert werden, dass mehr Bahnstrecken über einen touristischen Verkehr hinaus die Chance auf eine Nutzung im SPNV haben.

derFahrgast

Das Magazin des Fahrgastverbandes PRO BAHN · 3/2018

Immer am Puls:
**Verbesserungen im SPNV
brauchen einen langen Atem**

**Bahnstörungen
durch Dritte**

Reaktivierung von Bahnstrecken – Neue Chance für alte Gleise

ISSN 0941 - 3227 - 38. Jahrgang Nr. 155 - Ausgabe 3 - 2018



www.pro-bahn.de

Pressemeldungen

BAYERN

Auf der Illertalbahn wieder stündlich unterwegs Fahrgastverband erreicht durch Proteste den Stundentakt

■ Die Bayerische Eisenbahngesellschaft (BEG) hat zum Fahrplanwechsel im Dezember 2017 auf der Illertalbahn Ulm–Kempten vormittags ein Zugpaar abbestellt, so dass vormittags eine zweistündliche Lücke im Fahrplan entstand und aufgrund der alternierenden zweistündlichen Bedienung einzelner Bahnstationen sogar eine vierstündliche Lücke entstand. Aufgrund einer Initiative der PRO BAHN-Bezirksgruppe Schwaben bestellte die BEG das Zugpaar zum kleinen Fahrplanwechsel am 10. Juni wieder dazu, so dass die Fahrgäste auf der Illertalbahn nun wieder durchgehend stündliches Angebot zur Verfügung haben.

Mehr dazu hier:

https://www.pro-bahn.de/bayern/presse_show_bayern.php?id=932

SACHSEN-ANHALT/ SACHSEN

Fahrgastverband PRO BAHN fordert durchgehende Zweigleisigkeit der Bahnstrecke Leipzig–Chemnitz

■ In der Diskussion um einen weiteren Ausbau und eine Elektrifizierung der Bahnstrecke Leipzig–Chemnitz spricht sich der PRO BAHN-Landesverband Mitteldeutschland für einen durchgehenden zweigleisigen Ausbau der Bahnstrecke Leipzig–Chemnitz aus. Die Ziele des PRO BAHN-Landesverbandes Mitteldeutschland sind dabei die Führung von Fernverkehrszügen über Leipzig hinaus nach Chemnitz und der weitere Ausbau des Angebotes auf der Regionalexpress-Linie 6 Leipzig–Chemnitz.

Mehr dazu hier:

<https://epbi.der-fahrgast.de/index.php/s/4X3NFin8R77Yr2g#pdfviewer>

Initiative Deutsch-Polnischer Schienenverkehr kritisiert Ergebnisse des 3. Deutsch-Polnischen Bahngipfels als unzureichend

■ Die Initiative Deutsch-Polnischer Schienenverkehr begrüßt, dass sich die Teilnehmer des 3. Deutsch-Polnischen Bahngipfels endlich auf einen zweigleisigen Ausbau und eine Elektrifizierung des Streckenabschnitts Grenze Deutschland-Polen–Angermünde als Teil der Bahnstrecke Stettin (Szczecin)–Berlin geeinigt. Dagegen kritisierte die Initiative Deutsch-Polnischer Schienenverkehr, dass sich die Teilnehmer des 3. Deutsch-Polnischen Bahngipfels nicht auf den Umfang und den Start einer Intercity-Linie Berlin–Breslau (Wrocław)–Krakau (Krakow) verständigen konnten und auch hinsichtlich eines weiteren Ausbau und einer Elektrifizierung der Bahnstrecken Cottbus - Forst, Cottbus–Görlitz und Dresden–Görlitz–Grenze Deutschland-Polen keine Fortschritte erzielt werden konnten.

Mehr dazu hier:

<https://www.facebook.com/kolejDEPL/posts/1984007781890528>

IMPRESSUM

Fahrgast aktuell –
Newsletter des Fahrgastverbandes
PRO BAHN e.V. Bundesverband

Fahrgast aktuell erscheint viermal jährlich
im März, Juni, September und Dezember
des Jahres im Selbstverlag.

Herausgeber
Fahrgastverband PRO BAHN e.V.
Bundesverband
Friedrichstraße 95, 10117 Berlin
Tel.: 030 39820581, Fax: 030 20179967
E-Mail: info@pro-bahn.de
Internet: www.pro-bahn.de

Redaktion
Stefan Barkleit (V.i.S.d.P) (sb),
Winfried Karg (wk), Max Metzger (mm)

Postanschrift
Fahrgast aktuell
Friedrichstraße 95, 10117 Berlin
E-Mail: mail@der-fahrgast.de

Postanschrift der Redaktion
E-Mail: anzeigen@der-fahrgast.de

Vertrieb

Postanschrift der Redaktion
E-Mail: mail@der-fahrgast.de

Leserbriefe

Postanschrift der Redaktion
E-Mail: leserbriefe@der-fahrgast.de

Gestaltung

steuer.grafikdesign.de
Königsberger Straße 6, 76532 Baden-Baden

Urheberrecht

Alle Rechte liegen beim Herausgeber. Nachdruck,
auch auszugsweise, nur mit schriftlicher Genehmigung
des Herausgebers. Namentlich gekennzeichnete
Artikel geben nicht unbedingt die Meinung
der Redaktion oder des Fahrgastverbandes
PRO BAHN e.V. Bundesverband wieder.

Adressänderungen

Änderungen Ihrer Anschrift teilen Sie bitte mit an:
Fahrgastverband PRO BAHN e.V. Bundesverband
Friedrichstraße 95, 10117 Berlin
E-Mail: info@pro-bahn.de

Redaktionsschluss für Ausgabe 04/2018:
31. August 2018