

Fahrgast aktuell 4/2019



INHALT

Ein Meilenstein in der deutschen ÖPNV-Tarifgeschichte	1
Sind Kinderfahrtscheine alternativlos?	7
Mitgliederversammlung des PRO BAHN-Landesverbandes Hessen	10
Kurzmitteilungen	13
Pressemitteilungen	14
Impressum	16

Ein Meilenstein in der deutschen ÖPNV-Tarifgeschichte

DER FAHRGASTVERBAND PRO BAHN FREUT SICH ÜBER DIESE ENTWICKLUNG

Der Mitteldeutsche Verkehrsverbund (MDV) korrigiert im Rahmen einer Tarifierung zum 1. August 2019 die Kinderaltersgrenze dahingehend, dass Kinder bis einen Tag vor dem 15. Geburtstag die Eisenbahnen, Straßenbahnen und Busse zum ermäßigten Fahrpreis nutzen können.

► Eine erfreuliche Entwicklung, denn damit trägt die jahrelange Überzeugungsarbeit des Fahrgastverbandes PRO BAHN auf allen Ebenen

des deutschen Öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV) nun erneut Früchte. Dieser 1. August des Jahres 2019 ist der vorletzte bedeutende Meilenstein auf dem Weg zu einer bundesweit einheitlichen Regelung. Ab diesem Datum gilt die Regelung zur Kinderaltersgrenze in allen Verkehrsverbänden mit Bahnbeteiligung. Die Empfehlung des Verbandes Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV) dazu stammt aus dem Jahre 2004.

Schauen wir etwas zurück. Seit einigen Jahren erstellt der Fachausschuss Tarife des Fahrgastverbandes PRO BAHN regelmäßig eine Übersicht über die zuungunsten der Fahrgäste bestehenden abweichenden Regelungen zur Kinderaltersgrenze bei den einzelnen Verkehrsunternehmen und -verbänden. Die Verantwortlichen werden darüber informiert und der Austausch mit Ihnen gesucht. Dabei wurden nicht nur die Unternehmen, sondern auch die Verantwortlichen kontaktiert und versucht, sie von den Vorteilen einer einheitlichen Regelung zu überzeugen.

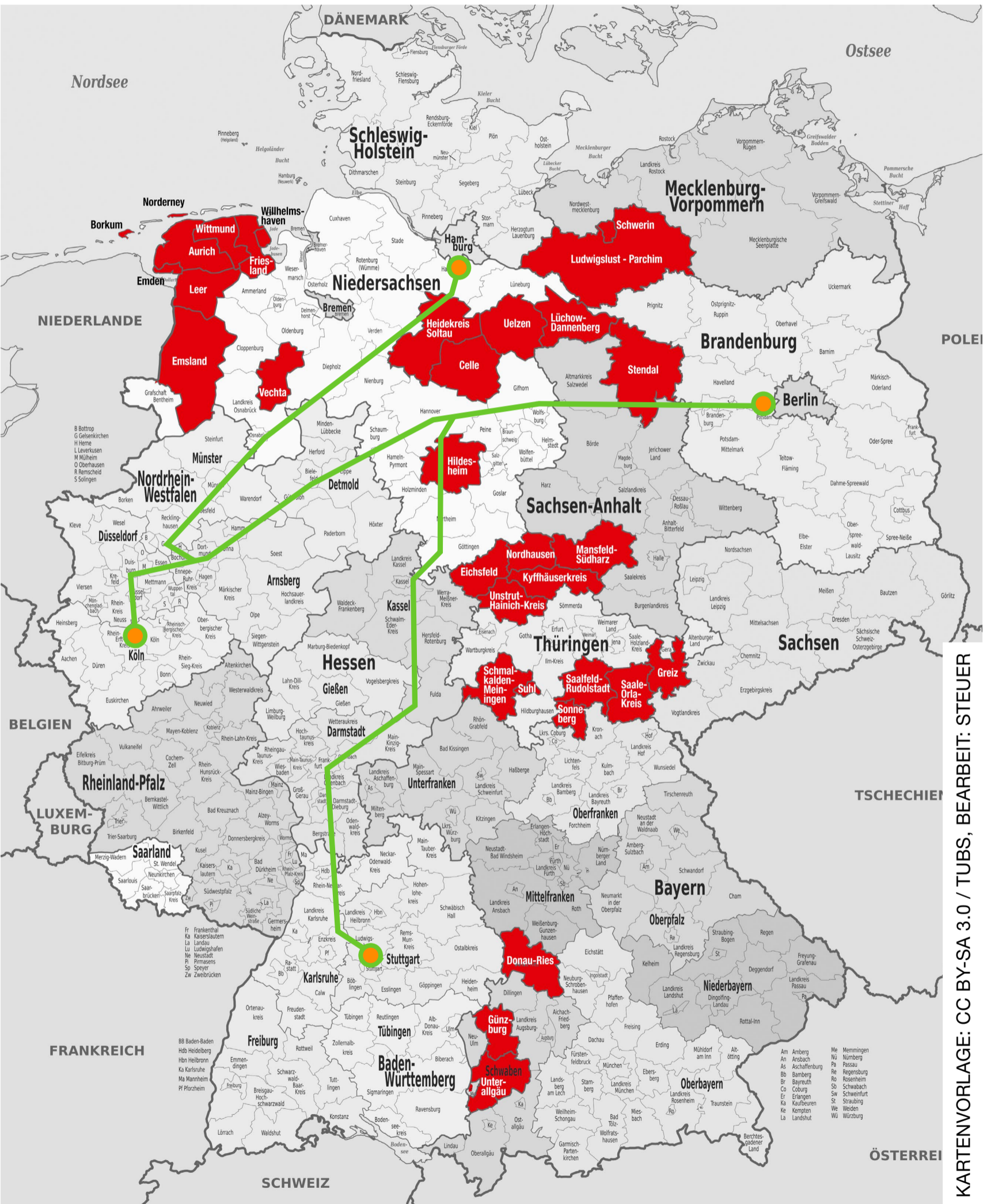
Diese Arbeit zeigt Erfolg. So haben nach unseren Aktivitäten zahlreiche Unternehmen und Verantwortliche die Möglichkeiten untersucht, diese Regel anzupassen und Finanzierungen dafür gesucht. Dass das gar nicht immer so einfach ist, zeigt ein Beispiel: Bei einem Telefonat mit einem Busunternehmer wurde ich gefragt, wie ich mich entscheiden würde. Kindergartenmonatskarte oder kein ÖPNV-Angebot? Natürlich ist ein Bus besser als keiner. Aber geht es wirklich nur mit einer Kindergartenmonatskarte? Hier sind auch die verantwortlichen Politiker gefragt.

Die Anzahl der roten Gebiete nimmt kontinuierlich ab, große Flächen sind nur noch im Freistaat Thüringen und in Niedersachsen verblieben.

[\(Karte: Deutschland-Übersicht\)](#)

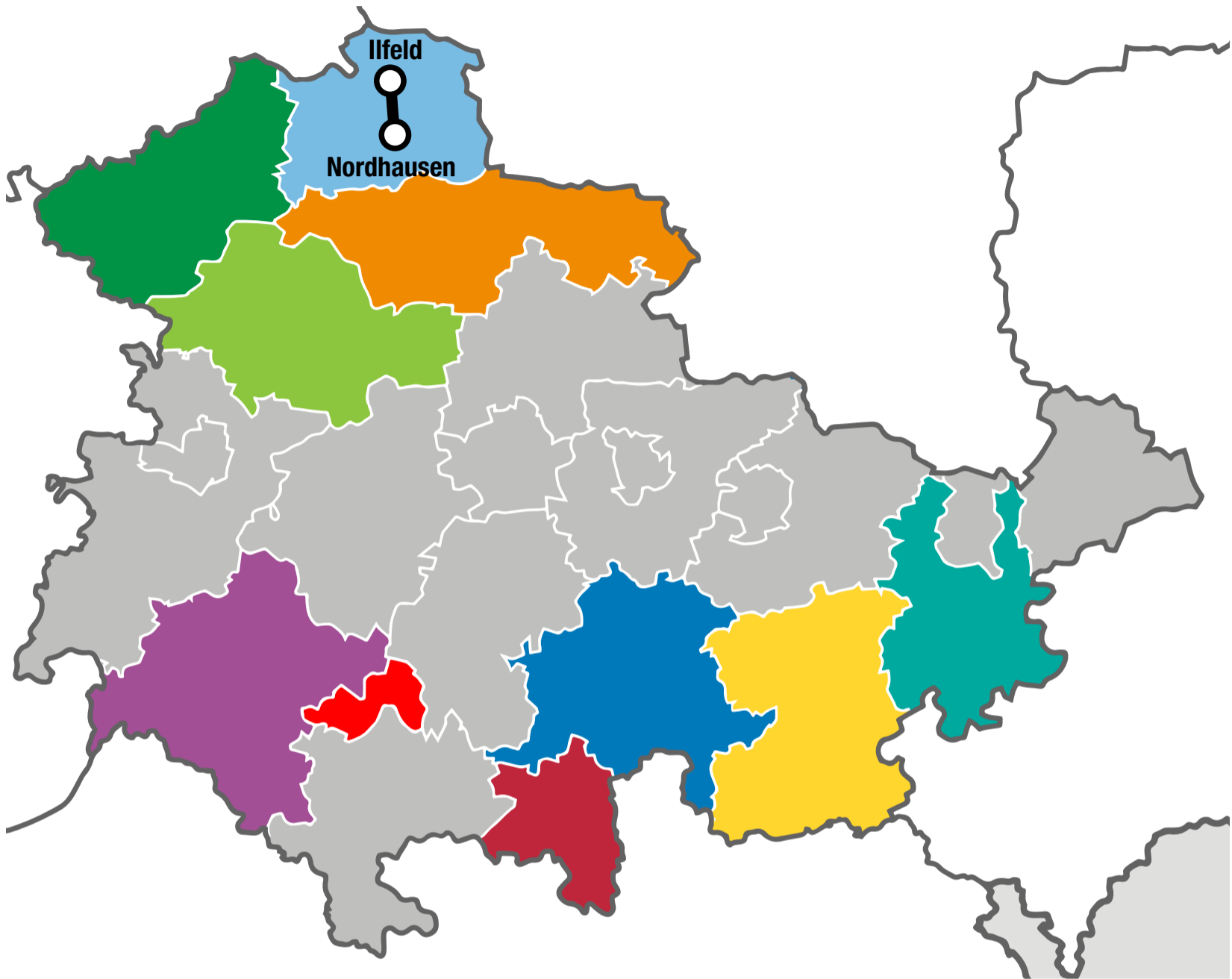
Gerade in Niedersachsen [\(Karte: Niedersachsen\)](#) treibt der Tarifdschungel bunte Blüten. So hat die Unternehmensgruppe der AG Ems, die die Eisenbahn auf Borkum und die Fähre dorthin betreiben, mitgeteilt, dass sie die Altersgrenzen nicht anpassen werden.

Deutschland-Übersicht



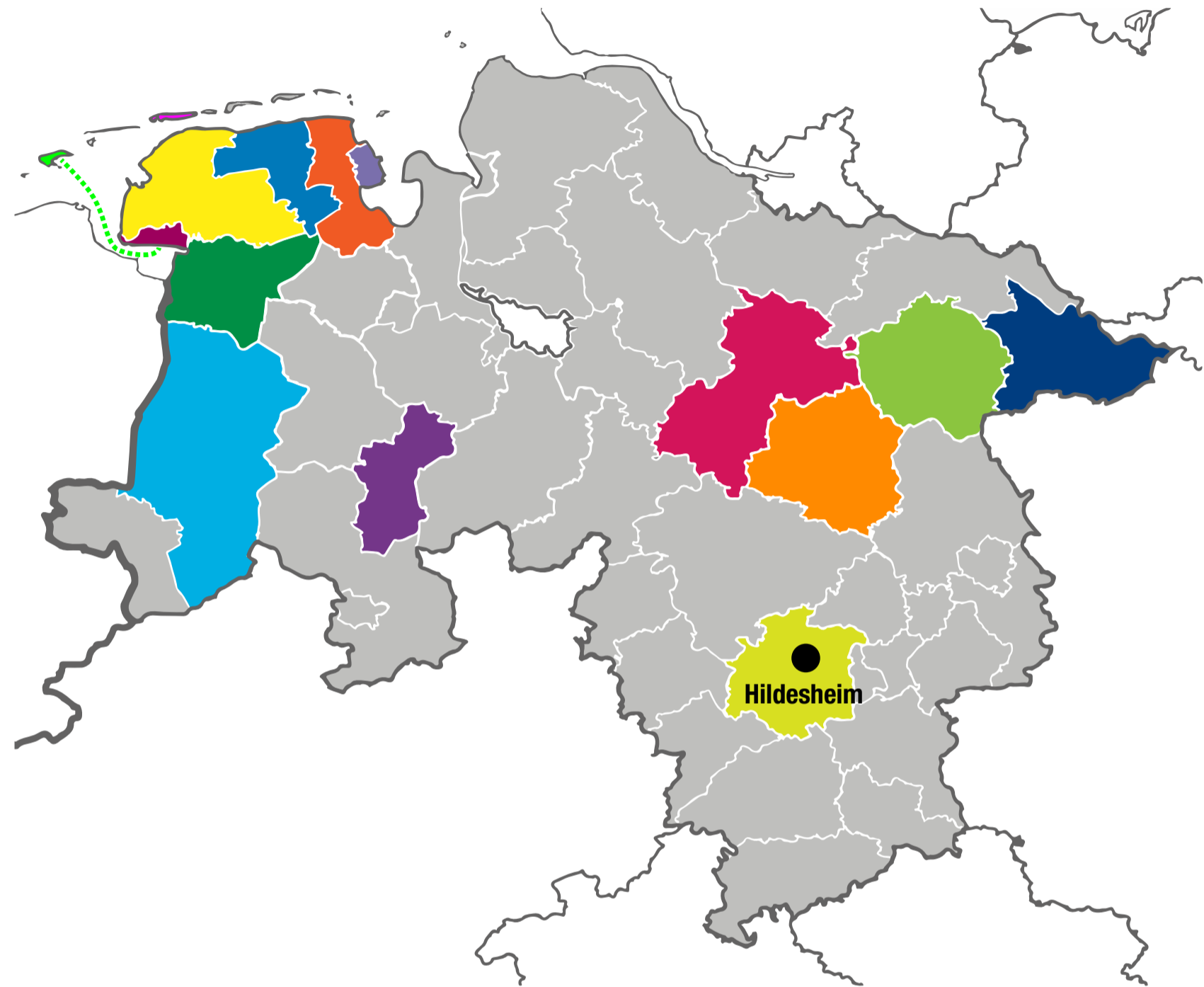
KARTENVORLAGE: CC BY-SA 3.0 / TUBS, BEARBEIT: STEUER

Thüringen



- Landkreis Eichsfeld
- Landkreis Nordhausen (incl. — Bahnstrecke bis Ilfeld)
- Unstrut-Hainich-Kreis
- Landkreis Kyffhäuserkreis
- Landkreis Greiz
- Saale-Orla-Kreis
- Landkreis Saalfeld-Rudolstadt
- Landkreis Sonneberg
- Stadt Suhl
- Landkreis Schmalkalden-Meiningen

Niedersachsen



--- Fähre nach Borkum

■ und Inselbahn

● Stadt Emden

■ Landkreis Aurich

■ Insel Norderney

■ Landkreis Wittmund

■ Landkreis Friesland

● Stadt Wilhelmshaven

■ Landkreis Lüchow-Dannenberg

■ Landkreis Uelzen

■ Landkreis Celle

■ Heidekreis Soltau

■ Landkreis Hildesheim

● Stadt Hildesheim

■ Landkreis Vechta

■ Landkreis Emsland

■ Landkreis Leer

Andere haben sie ein wenig modifiziert und verbessert, erreichen aber noch immer nicht den VDV-Mindeststandard. Hervorheben möchte ich die Bentheimer Eisenbahn und die Verkehrsgemeinschaft Grafschaft Bentheim (VGB). Dort wurde seit längerer Zeit auf das große Ereignis der Wiederinbetriebnahme der Bahnstrecke Bad Bentheim – Quendorf – Nordhorn – Neuenhaus hingearbeitet. Und im vergangenen Monat war es dann soweit. Die Züge in der Grafschaft rollen wieder und im ganzen ÖPNV des Kreises wurden auch die Kinderaltersgrenzen angepasst. Vielen Dank für die konstruktive Zusammenarbeit.

Die Anwendung allgemein gültiger und bekannter Regeln hilft auch da, wo sie formal gesehen nicht angewendet werden müssen. An der Einfahrt auf ein Betriebsgelände hängt häufig das Schild „Hier gilt die StVO“. Das bedeutet, dass die üblichen Straßenregeln auch auf dem Betriebsgelände, wo theoretisch andere Regeln gelten könnten, angewendet werden. Hier sehen wir deutliche Parallelen zum Verhältnis zwischen dem Öffentlichen Personennahverkehr und dem Ausflugsverkehr. So sollten die Kinderaltersgrenzen auch Anwendung im reinen Ausflugsverkehr finden. Das ist auch sehr häufig der Fall, oft sogar großzügiger. Zum Beispiel bietet die bayerische Seenschifffahrt Kindern von 6 bis 17 Jahren 50 Prozent Ermäßigung. Die Drachenfelsbahn im Siebengebirge bei Bonn dagegen bittet Kinder schon ab 4 zur Kasse und gewährt die Ermäßigung nur bis 13 Jahre. Hier ist noch Potenzial. Die gesamte aktuelle Potenzialliste finden sie hier: <https://epbi.der-fahrgast.de/index.php/s/2ZdrmBSmQfprmi4>

Möge der öffentliche Verkehr insgesamt Eltern, Kindern und Jugendlichen eine Erlebniswelt eröffnen, in der sie sich zurechtfinden. Mit bundesweit klaren und eindeutigen Grundregeln und einer Handhabung, die einfach und zielführend ist. Denn genau betrachtet, ist der öffentliche Verkehr Mittel zum Zweck. Reisen eröffnen neue Horizonte und eine einfache Benutzung ohne Risiken senkt die Zugangsbarriere. Tanken funktioniert bundesweit auch gleich.

Wir setzen darauf, dass auch Flixtrain und die übrigen Unternehmen folgen werden. Hoffen wir, dass bis zum letzten großen Meilenstein bei diesem Thema, der vollständigen Anpassung an die VDV-Mindeststandards, nicht weitere 15 Jahre ins Land gehen.



JÖRG BRUCHERTSEIFER

FAHRGASTVERBAND PRO BAHN

STELLVERTRETENDER BUNDESVORSITZENDER



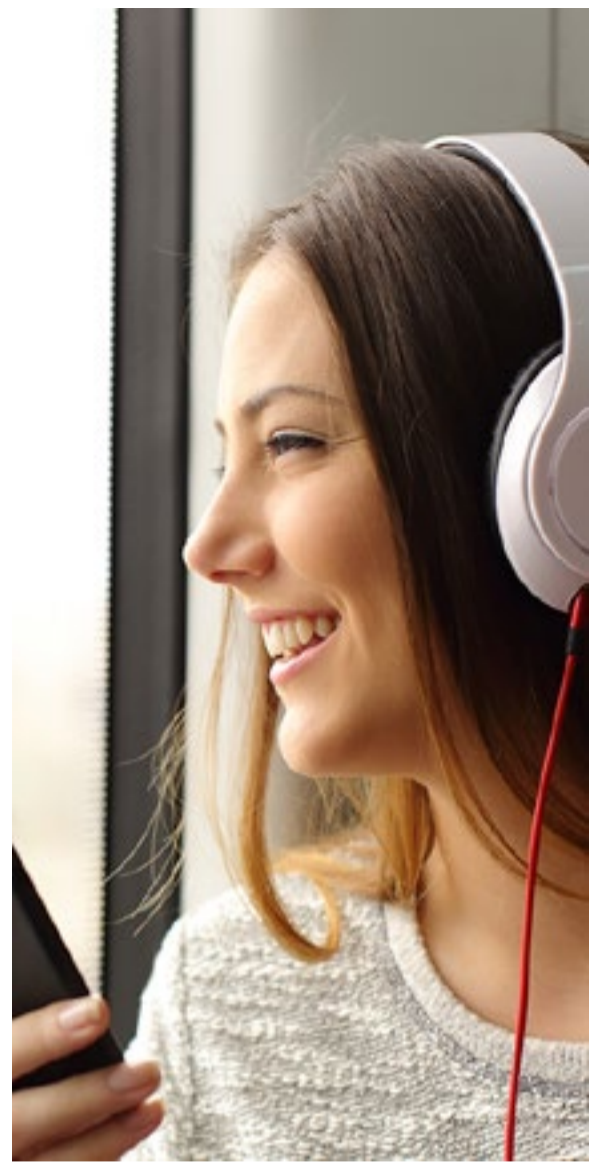
Sind Kinderfahrtscheine alternativlos?

Nehmen wir den aktuellen Meilenstein bei der Vereinheitlichung der Kinderaltersgrenze in Mitteleuropa zum Anlass und schauen uns etwas in Europa um, wie die Kindermitnahme im öffentlichen Verkehr so geregelt ist. Es gibt verschiedenste regional genutzte Modelle. Gemein ist den meisten, dass für Kinder ab der Geburt die Beförderung frei ist. Ab da beginnen jedoch die Unterschiede. Die einen fordern ab 4 Jahre, die nächsten ab 6 Jahre und weitere ab 7 Jahre einen Fahrchein für die Kinder. Ob dieser dann die Hälfte kostet, ob es eine Ermäßigung gibt, oder ob von Beginn der volle Fahrpreis fällig ist, wird ganz unterschiedlich gehandhabt und zeigt die verwirrende Vielfalt der Preispolitik und Kinderfreundlichkeit.

► Wirtschaftlich oder rein kommerziell betrachtet ist das vielleicht sogar nachvollziehbar. Das Kleinkind auf dem Schoß nimmt kaum mehr Platz ein, das heißt das Verkehrsunternehmen muss wahrscheinlich nicht mehr Ressourcen als für einen Vollzahler bereitstellen. Ab dem oben genannten Alter fahren Kinder auch schon mal alleine oder sitzen auch gerne bequem auf einem eigenen Sitz. Und damit wird es für das Verkehrsunternehmen gleich aufwändig, ob ein Kind oder ein Erwachsener befördert wird.

Warum gibt es dann doch in vielen Regionen Kinderfahrtscheine? Richtig, hier greift die soziale Komponente. Und damit sind wir bei den Verantwortungsträgern für Soziales – der Politik. In Deutschland ist es eine Aufgabe der staatlichen Familienpolitik, jene Leistungen zu kompensieren, die die Familien für die Gesellschaft erbringen, die aber nicht über den Markt abgegolten werden können. Dazu gehören Kinderfreibeträge und das Kindergeld, welche mindestens bis zur Vollendung des 18. Lebensjahres gewährt und gezahlt werden. Geht das Kind danach noch zur Schule, macht es eine Berufsausbildung oder studiert, besteht der Kindergeldanspruch bis das Kind das 25. Lebensjahr vollendet hat. Die öffentliche Hand sieht also durchaus den Mehrbedarf an finanziellen Mitteln für Kinder.

Einige wenige Verkehrsverbände wie zum Beispiel der Hamburger Verkehrsverbund (HVV), der Regio-Verkehrsverbund Freiburg (RVF) und der Verkehrsverbund Bremen-Niedersachsen (VBN) ermöglichen bei der



FOTOS: © ADOBE STOCK / PAVEL LOSEVSKY, ADOBE STOCK / ANTONIOGUILLEM

Nutzung von Tageskarten die kostenlose Mitnahme von Kindern. Die Verantwortlichen dort haben erkannt, dass Kinder im PKW auch nicht mehr kosten, wenn sie einfach mitgenommen werden. Das macht die Fahrt im öffentlichen Verkehr mit der gesamten Familie deutlich attraktiver. Die Deutsche Bahn bietet ebenfalls seit geraumer Zeit die kostenlose Kindermitnahme an, wenn diese beim Erwerb der Fahrkarte angegeben werden. Damit sind die DB und die Verbände ein Vorbild für die ganze Branche. Dort zahlen die Kinder nur, wenn sie alleine unterwegs sind.

Jugendliche ab 15 Jahren sind in ihrem Verkehrsmittelwahlverhalten noch prägnant. Hier lohnt ein Blick über die Grenze nach Tirol zum VVT, nach Oberösterreich zum OÖVV oder ins Land Salzburg zum SVV. Sie bieten zumindest bis 21 Jahre deutlich ermäßigte Fahrkarten an. Aber auch das U21-Angebot des Münchner Verkehrs- und Tarifverbundes (MVV) für Einzelfahrkarten ist ein Schritt in diese, richtige Richtung. Mit diesem Angebot zahlen Jugendliche nur den halben Preis bei Nutzung der Streifenkarte.


Der Münchner MVV und der Hamburger HVV sind noch in einer weiteren Sicht deutsche Avantgarde bei den Kindertarifen. Sie zahlen nie mehr als die Hälfte des Vollpreises, in München ist es ein einheitlicher Festbetrag für den gesamten Verbund, in Hamburg sind es 2 Preisstufen. Diese

vorbildlichen Beispiele lassen aber nicht vergessen, dass in vielen Regionen die Regel „Kinder zahlen die Hälfte“ schon lange nicht mehr gilt. So beträgt die Ermäßigung in Augsburg (AVV) nur 40 Prozent, in Erfurt und Jena (VMT) sogar nur 25 Prozent, im Saarland (SaarVV) schwankt sie je nach Zone zwischen 23 Prozent und 38 Prozent.

Mit Blick auf diesen Tarifdschungel wird schnell klar, dass es an der Zeit ist, für Vereinheitlichung der Grundprinzipien, Verbesserungen und Vereinfachung zu sorgen. Wer von Kindern und Jugendlichen – den Ö(PN)V-Fahrgästen von morgen und den künftigen Gestaltern einer ökologisch verantwortungsbewussten und auf Nachhaltigkeit bedachten Gesellschaft – spricht, sollte auch im Blick haben, weitere Verbesserungen für Kinder und Jugendliche im öffentlichen Verkehr umzusetzen.

Die nächsten Schritte auf dem Weg zur Vereinheitlichung der Tarifgrundprinzipien in Bezug auf Kinder und Jugendliche sollten sein:

- 1.) Kinder kosten alleine überall (maximal) die Hälfte,
- 2.) die kostenfreie Kindermitnahme, wenn ein Erwachsenen-Ticket gelöst wird und
- 3.) die bundesweite Einführung von preiswerten Jugendtickets.

Liebe Politiker in den Städten, Kreisen, Ländern und im Bund, ganz im Sinne der „Fridays for Future“ Bewegung der Jugend: Nutzen sie die Freitage, gerne aber auch zusätzlich den Rest der Woche, um rasch zu einer klima- und familienfreundlichen Lösung für die Fahrgäste der Zukunft zu kommen. Der Fahrgastverband PRO BAHN wird sie dabei wie immer konstruktiv kritisch begleiten und steht für einen Austausch von Ideen stets zur Verfügung. 

JÖRG BRUCHERTSEIFER

FAHRGASTVERBAND PRO BAHN

STELLVERTRETENDER BUNDESVORSITZENDER



Mitgliederversammlung

des PRO BAHN-Landesverbandes Hessen

Zur Landesmitgliederversammlung kamen am 15. Juni 2019 die Mitglieder des PRO BAHN-Landesverbandes Hessen e.V. in Hanau zusammen. Zu insgesamt neun inhaltlichen Gesamtaussagen wurden Positionierungen beschlossen, welche ein breites Spektrum abdecken.

► Als sehr bedeutend sieht man die Anschlussgarantie im Spätabend- und Nachtverkehr im Anschluss von S-Bahnen und Nahverkehrszügen im Rhein-Main-Verkehrsverbund (RMV) an. Dank etwas höherer Regionalisierungsmittel ist der Randzeitenverkehr wieder ausgedehnt worden. Nun müsse auch eine Anschlussgarantie im lokalen Bereich, zum Beispiel im Stadtbus- und Lokalbusverkehr bestehen, was heute in Hessen fast nirgends gegeben ist. Man kommt in den mittelgroßen Städten und Kleinstädten am Bahnhof mit der S-Bahn oder dem Regionalzug an, und für die letzten 5 bis 20 Kilometer ist man nicht mehr in der Lage, diese mit dem Öffentlichen Personennahverkehr zurückzulegen. Zumindest in Kernpunkte der Gemeinden müsse auch im ländlichen Raum die Anschlussgarantie hergestellt werden.

So wird ein Gesamtkonzept zum Ausbau der Main-Weser-Bahn für den kompletten Verlauf zwischen Frankfurt, Friedberg, Gießen, Marburg und Kassel gefordert. Die Umsetzung zwischen Frankfurt-West und Bad Vilbel hat begonnen und der Abschnitt Bad Vilbel – Friedberg befindet sich in der Vorbereitungsphase, um auf rund 35 Kilometer eine Viergleisigkeit zu erreichen. Jedoch müssen für weitere 35 Kilometer zwischen Friedberg und Gießen Gleiserweiterungen erfolgen, weil hier eine Kapazitätserweiterung im Güter- und Personenverkehr zu erwarten ist. Völlig außerhalb der öffentlichen Debatte ist jedoch der Abschnitt zwischen Marburg und Kassel. Dort befinden sich noch schienengleiche Bahnübergänge und engere Kurvenradien, die eine höhere Geschwindigkeit nicht zulassen, um eine Reisezeit von rund einer Stunde zwischen Gießen und Kassel zu ermöglichen. Viele schienengleiche Bahnübergänge sind noch im maroden Zustand ohne Barrierefreiheit.

In der Substanz des Schienennetzes sieht man einen erweiterten Bedarf auch in Fulda. So wird zur Erfüllung des Deutschlandtaktes die Mehr-

gleisigkeit je Fahrtrichtung gefordert, um in der Osthessen-Metropole parallel ein- und ausfahren zu können, so wie das aktuell der Fall ist. Hier würden künftig noch stärker frequentierte Schienenachsen aufeinander treffen, Frankfurt – Erfurt einerseits, Würzburg – Hannover andererseits. Dass mit mehr Weichen und moderner elektronischer Steuerung auch mehr Züge ein- und ausfahren können, durchaus zeitgleich nebeneinander an einem Bahnsteig, das wird aufgrund der Verspätungsanfälligkeit deutlich angezweifelt.

Nicht ohne Sorge sehen die Fahrgastvertreterinnen und -vertreter das Thema RMV-Fahrkartenautomaten. Zwar sind die Probleme im Gegensatz zum ersten Halbjahr 2018 deutlich zurückgegangen, als die neuen Automaten in Betrieb genommen wurden, dessen Aufstellung und Betrieb an die Firma Transdev vergeben wurde. Bis heute sind konkrete Funktionsstörungen und herbeigeführte Situationen zu beobachten, die fortwährend beim Fahrgastverband PRO BAHN vorgetragen. Um deren Problembeseitigung hat man sich auch bis jetzt nicht gekümmert. Hier muss im Sinne des Fahrgastes noch mehr passieren, so sah es die Landesmitgliederversammlung und schloss sich dem Antrag aus dem Frankfurter Raum an.

Mit den neu in die Diskussion gekommenen Mobilitätsformen setzt sich der PRO BAHN-Landesverband Hessen intensiv auseinander. Genau am Tag der Erstzulassung von Elektro-Tretrollern setzte man sich mit dem Thema auseinander und hat die Vereinbarkeit mit dem Öffentlichen Personennahverkehr gefordert. Man dürfe die verschiedenen Mobilitätsformen einschließlich der Hilfsmittel bei Mobilitätseinschränkungen nicht gegeneinander ausspielen. Daher wird als Ziel gefordert, dass die Wagenkästen von Zügen und Bussen so weiterentwickelt werden, dass sie insgesamt mehr Kapazität bieten.

Für das Thema „urbane Seilbahn“ bedarf es konkreter Bedingungen. Nur dort, wo sie keinerlei Konkurrenz zum sonstigen Öffentlichen Personennahverkehr darstellen, sollte in sie investiert werden, also keine Kannibalisierung. Der Besitz sollte grundsätzlich bei der öffentlichen Hand bleiben und die Vergabe des Betriebs durch diese gesteuert werden.

Gestärkt wurden der Landesausschuss, der Landesvorstand und PRO BAHN-Regionalverband Frankfurt in ihrer Gesamtausrichtung zur Projektidee Fernbahntunnel. Wenn in ein solches Großprojekt eingestiegen wird, dann darf es keinesfalls dazu kommen, dass die im Planungsstadium

befindlichen Projekte Rhein-Main-plus des Schienenpersonennahverkehrs über viele Jahre oder gar Jahrzehnte verzögert, blockiert oder gar aufgegeben werden.

Des Weiteren wurden die Delegierten für den Bundesverbandstag 2020 in Karlsruhe gewählt.

Der Versammlung vorangegangen war eine Besichtigung bei der Hanauer Straßenbahn (HSB) GmbH. Geschäftsführer Thomas Schulte persönlich führte die PRO BAHN-Delegation durch das Betriebsgelände und legte mittels eines Fachvortrags die zukünftige Ausrichtung des öffentlichen Nahverkehrs in der rund 100.000 Einwohner großen Stadt dar. Der Lokale Nahverkehrsplan der expandierenden Stadt wurde gerade neu aufgestellt. Zwischen Mitgliedern und Geschäftsführer ergab sich eine sachorientierte Diskussion über den urbanen Raum.



THOMAS KRAFT

FAHRGASTVERBAND PRO BAHN

VORSITZENDER LANDESVERBAND HESSEN



FOTO: THOMAS KRAFT

Der modernisierte Zentrale Omnibusbahnhof der Stadt Hanau.




Kurzmitteilungen

Eisenbahnbundesamt ab 1. September 2019 für „alle“ Fahrgastrechte Bahn zuständig

■ Das Referat Fahrgastrechte des Eisenbahnbundesamtes ist zur Zeit nur für die Fahrgastrechte-Beschwerden und Anfragen für Kunden der Deutschen Bahn AG zuständig. Dies ändert sich jedoch ab 1. September 2019:

Dazu ist das Allgemeine Eisenbahngesetz (AEG) geändert worden und nun ist das Eisenbahnbundesamt für die Fahrgastrechte aller Eisenbahn-Unternehmen zuständig. Diese Änderung, die am 14. Juni 2019 im Bundesgesetzblatt veröffentlicht wurde, tritt am 01. September 2019 in Kraft.

Bedeutung hat die vor allem für die Kunden von Flixtrain, für diese Kunden war bisher die Regierung von Oberbayern zuständig.

Neben der Zuständigkeit für Beschwerden beinhaltet diese Änderung auch die Zuständigkeit für die Aufsicht über alle Eisenbahnverkehrsunternehmen außerhalb der Deutschen Bahn. Da das Eisenbahnbundesamt auch diesen Part der Aufsicht sehr aktiv wahrnimmt, ist auch diese Änderung für uns Fahrgäste von großer Bedeutung. 

PETER CORNELIUS

FAHRGASTVERBAND PRO BAHN

FACHAUSSCHUSS FAHRGASTRECHTE



derFahrgast – das Magazin des Fahrgastverbandes PRO BAHN für Mitglieder und Interessierte

derFahrgast stellt grundlegende Themen des öffentlichen Verkehrs aus der Sicht der Fahrgäste dar und ist unabhängig und parteipolitisch neutral. Er erscheint vierteljährlich im Selbstverlag und ist im Bahnhofsbuchhandel oder bei der PRO BAHN Geschäftsstelle (Agnes-Bernauer-Platz 8, 80687 München) erhältlich. Für Mitglieder ist das Abonnement im Beitrag inbegriffen.



Bundesweite Pressemitteilungen

Ein attraktives europäisches Nachtzugnetz ist machbar

■ Die Nachfrage im europäischen Nachtzugnetz steigt, ein Ausbau des Angebotes ist absehbar.

Der Fahrgastverband PRO BAHN begrüßt diese Entwicklung und fordert die Politik auf, diese Entwicklung zu unterstützen. Die Absenkung der Mehrwertsteuer auf Fahrkarten im Fernverkehr ist hierbei ein erster Schritt zur Herstellung fairer Wettbewerbsbedingungen und zur Stärkung der umweltfreundlichen Schiene. Auch eine Anschubfinanzierung zur Beschaffung neuer Fahrzeuge für das Nachtzugnetz sollte überlegt werden.

Mehr dazu hier:

https://www.pro-bahn.de/presse/pm_bv_show.php?id=352

Fernverkehr muss bestellt werden Fahrgastvertreter fordern Abkehr vom eigenwirtschaftlichen System

■ Der Fahrgastverband PRO BAHN fordert einen Aufgabenträger für den Fernverkehr einzuführen und den Fernverkehr künftig zu bestellen anstatt den Fernverkehr eigenwirtschaftlich erbringen zu lassen.

Damit möchte der Fahrgastverband PRO BAHN erreichen, dass einerseits sowohl attraktive Verbindungen im Fernverkehr als auch im Nahverkehr angeboten werden und attraktive Verbindungen im Fernverkehr nicht Verbindungen im Nahverkehr einschränken, und andererseits mehr Regionen im Fernverkehr erschlossen werden, indem auch abseits der Magistralen attraktive Verbindungen im Fernverkehr in einem festgelegten definierten Leistungsumfang vorgehalten werden.

Mehr dazu hier:

https://www.pro-bahn.de/presse/pm_bv_show.php?id=350

Endlich Einigung bei ICE 4 Abnahme Fahrgastvertreter begrüßen raschen Zulauf weiterer Züge

■ Mitte Juli haben die Deutsche Bahn sowie die Hersteller Bombardier und Siemens eine Sanierung der fehlerhaften Schweißnähte an neuen ICE 4 und eine Fortsetzung der Inbetriebnahme neuer ICE 4 vereinbart.

Der Fahrgastverband PRO BAHN begrüßt die Vereinbarung, hat doch die Aussetzung der Inbetriebnahme der neuen ICE 4 zu einer weiteren Verringerung der Fahrzeugreserven bei DB Fernverkehr und insbesondere durch den gestiegenen Fahrzeugbedarf infolge der halbjährigen Sperrung der Neubaustrecke Hannover – Göttingen zu einer weiteren Verschlechterung der Pünktlichkeit und Zuverlässigkeit bei DB Fernverkehr geführt

Mehr dazu hier:

https://www.pro-bahn.de/presse/pm_bv_show.php?id=349

Regionale Pressemitteilungen

HESSEN

PRO BAHN Hessen fordert Konsequenzen in der Verkehrspolitik aus dem Bericht der Kommission gleichwertiger Lebensverhältnisse

■ Mit Blick auf die Vorstellung des Abschlussberichtes der Kommission „Gleichwertige Lebensverhältnisse“ fordert der PRO BAHN-Landesverband Hessen den Bund auf, für Regionen mit geringer Siedlungsdichte Mindeststandards für die Erschließung im Öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) festzulegen.

Konkret fordert der PRO BAHN-Landesverband Hessen unter anderem einen Bedienungszeitraum montags bis samstags im Umfang von 18 bis 20 Stunden und sonntags im Umfang von 12 Stunden. Die Verkehrsleistungen im ÖPNV sollen hierbei von der öffentlichen Hand selbst betrieben oder von der öffentlichen Hand ausgeschrieben werden.

Mehr dazu hier:

<https://pro-bahn-hessen.de/?p=6529>

Bahnhofsneubau Reutin allein reicht nicht

■ Die PRO BAHN-Bezirksgruppe Schwaben begrüßt die Errichtung des neuen Durchgangsbahnhofs Lindau-Reutin und die Forderung, die Bahnstrecke Lindau – Memmingen – München so auszubauen, dass das Angebot im Fernverkehr zwischen Zürich und München im 60-Minuten-Takt angeboten werden kann, ohne den Nahverkehr zwischen Lindau und München zu beeinträchtigen.


Darüber hinaus wird die Stadt Lindau aufgefordert, den neuen Bahnhof Lindau-Reutin in den Stadtbusverkehr zu integrieren, und der Landkreis Lindau wird aufgefordert, den regionalen Busverkehr auf den Nahverkehr auf der Schiene auszurichten.

Mehr dazu hier:

https://www.pro-bahn.de/bayern/presse_show_bayern.php?id=973

PRO BAHN fordert Entlastungsgleis für Weilheim

■ Die PRO BAHN-Kreisgruppe Weilheim-Schongau kritisiert die Planungen für einen weiteren Ausbau der Straßenverbindungen im bayerischen Oberland und schlägt als Alternative einen zweigleisigen Ausbau des Streckenabschnitts Uffing – Murnau sowie die Errichtung einer neuen Bahnstation in Polling vor.

Mit dem zweigleisige Ausbau des Streckenabschnitts Uffing – Murnau werden zusätzliche Kapazitäten für eine schnelle Regionalexpress-Linie München – Garmisch-Partenkirchen geschaffen und mit der Errichtung einer neuen Bahnstation in Polling die Erschließung der Region im Nahverkehr auf der Schiene verbessert. 

Mehr dazu hier:

https://www.pro-bahn.de/bayern/presse_show_bayern.php?id=971

IMPRESSUM

Fahrgast aktuell –

Newsletter des Fahrgastverbandes
PRO BAHN e.V. Bundesverband

Fahrgast aktuell erscheint
viermal jährlich 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),
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 05/2019:
31. August 2019.

