

Berlin, den 14.04.2021

Gutachten zum Programm „Elektrische Güterbahn“ ist Arbeitsverweigerung

Das bereits vor über zwei Jahren vom BMVI angekündigte „Ausbauprogramm Elektrische Güterbahn“ ist aus Sicht des Netzwerks Europäischer Eisenbahnen und des Fahrgastverbands PRO BAHN eine Luftnummer.

„Wir setzen den Schienenverkehr weiter unter Strom“ gab das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) im März bekannt. Auf der Webseite des Ministeriums wurden dann bekannte Informationen zu alternativen Antrieben und teils jahrzehntealten Plänen zur Elektrifizierung vorhandener Strecken wiederholt. Neu war lediglich die Information, dass acht Strecken für den Schienengüterverkehr zusätzlich elektrifiziert werden sollen. Das soll die dritte Säule der Elektrifizierungsstrategie des Ministeriums im Schienenverkehr sein.

Grundlage bildet eine Untersuchung von 33 angeblich in Frage kommenden Strecken. Hierzu wurde eine Vorauswahl aus 173 vorgeschlagenen Projekten getroffen. 165 (95,3%) der Strecken wurden schließlich als nicht förderwürdig aussortiert.

Der 459-seitige [Abschlussbericht zweier Gutachterbüros lag schon seit Oktober im Ministerium vor](#). Die Büros sind Haus- und Hofgutachter des Verkehrsministeriums und bewerten seit vielen Jahrzehnten die Planungen zum Bundesverkehrswegeplan.

Lediglich die folgenden acht Strecken mit insgesamt 270,3 Kilometern Länge mit einer Oberleitung versehen worden:

- Neuburxdorf – Mühlberg/Elbe zu einem dortigen Kiesabbau, 7 km
- Duisburg-Hochfeld – Duisburg Mannesmann zum dortigen Stahlwerk, 7 km
- Gerstungen – Unterbreizbach zum dortigen Kaliabbau, 18 km
- Ratingen Tiefenbroich – Rohdenhaus zum dortigen Kalksteinabbau, 13 km
- Stendal-Borstel – Niedergörne zum dortigen Zellstoffwerk, 7 km
- Wilhelmshaven Ölweiche – Wilhelmshaven Nord zum Kohlehafen, 5 km
- Wolfsburg-Oebisfelde – Haldensleben – Magdeburg-Glindenbergl als Umleitungsstrecke Wolfsburg – Magdeburg, aber auch zur Anbindung der Kies- und Natursteinwerke entlang der Strecke, 55 km
- Bremerhaven – Bremervörde – Rotenburg/Wümme als Bypassstrecke zur Umfahrung von Bremen, 88 km

Unerklärlich sind schon die lange Bearbeitungsdauer und die fehlende Diskussion des Ergebnisses mit der Branche. Vielmehr wurden die Ergebnisse ohne Vorwarnung an die Branche im Stile einer Basta-Politik hingeworfen. Auch die zahlreichen Vorarbeiten der Branche wie z.B. die NEE-Studie „Güter auf die Schiene“ wurde ignoriert. Diese Studie fußte auf einer umfassenden Studie des

Berlin, den 14.04.2021

Umweltbundesamtes zur Entwicklung des Schienennetzes 2025/30 und behandelte vor allem auch die Themen Elektrifizierung, Auflösung von Engpässen durch Umleitung und Sicherung von Resilienz im Störfall.

Auch scheint die Studie trotz ihrer 459 Seiten oft eher oberflächlich zu sein. Die Strecke Herzogenrath – Maastricht wird aufgeführt, obwohl sie bereits seit 2019 elektrifiziert ist, genauso wird behauptet, dass die Strecke Vils – Reutte – Garmisch noch nicht elektrifiziert sei, was ebenfalls falsch ist. So wurden verschiedene Anschließter zu ihren Prognosen befragt, andere wiederum nicht. Es fällt auf, dass im Wirtschaftsraum Heilbronn/Neckarsulm mit 60.000 Arbeitsplätzen im produzierenden Gewerbe durch die mögliche Schließung der Elektrifizierungslücke Öhringen – Schwäbisch Hall kein einziger Güterzug mehr Richtung Osten verkehren soll, obwohl auf der parallelen A6 jeden Tag 14.000 LKW unterwegs sind. Auch wurde z.B. im Falle Cottbus – Forst die Fortsetzung der Elektrifizierung in Polen unterstellt, während im gleich gelagerten Fall Würth – Lauterbourg die Fortsetzung in Frankreich ausgeschlossen wurde. Weitere Ungenauigkeiten wie die mehrfache Verwechslung der Größen *Züge pro Tag* und *Zugpaare pro Tag* runden das negative Bild ab.

Gewichtiger ist für PRO BAHN und NEE aber, dass die Gutachter und BMVI das Ziel aus den Augen verloren haben. Weder Mehrverkehr auf der Schiene noch die Sicherung einer starken Schiene durch „Resilienz“ des Netzes bei Störfällen war wirklich ein Thema. Die Gutachter haben die Verflechtungsmatrix des Bundesverkehrswegeplans, aber auch die Umlegung der Züge auf die bestehenden Strecken weitgehend als „gottgegeben“ hingenommen. In keinem einzigen Fall soll die Elektrifizierung mehr Züge ermöglichen, weil z.B. Engpässe durch neue Umleitungsstrecken aufgelöst werden oder nun direktere Verbindung möglich werden. Eklatantes Beispiel ist die Elektrifizierung Oldenburg – Osnabrück, die vom Jade-Weser-Port mindestens zwei Stunden kürzere Transportzeiten als über Bremen ermöglichen würde, wo zudem im dortigen Hauptbahnhof ein massiver Engpass besteht. Noch krasser ist das Beispiel Mittelrhein. Obwohl die Gutachter selbst im Bundesverkehrswegeplan feststellen, dass auch mit Ausbau der Ruhr-Sieg-Strecke der Schienengüterverkehr im Rheinkorridor 2030 nicht bewältigt werden kann, fällt die naheliegende Beseitigung eines Teils des Engpasses durch die Nutzung der heute nicht elektrifizierten Strecken Bingen – Kaiserslautern und Neustadt – Würth (= Karlsruhe) bei ihnen durch. Der Grund liegt darin, dass diese beiden Strecken nicht als ein Projekt bewertet werden, sondern in zwei Abschnitten und damit nie eine Umleitungs- und Entlastungsfunktion entstehen kann. Dagegen wurden die Strecken zwischen Salzgitter, Magdeburg, Dessau und Halle in ein über 330km langes „Netz“ zusammengefasst und damit verhindert, eigentlich wirtschaftliche Abschnitte wie die Anbindung des Chemie- und Zementstandortes Bernburg nach Köthen oder des Kalkabbaus in Rübeland nach Halberstadt – Magdeburg positiv zu bewerten.

Die Verbände erkennen an, dass mit dem Gutachten der Versuch unternommen wurde, die Verfügbarkeit von Ausweichstrecken für den Güterverkehr durch Elektrifizierung – Stichwort Resilienz zu bewerten. Das ist durchaus auch ein lohnenswerter Ansatz, wie das Fehlen leistungsfähiger Umleitungsstrecken nach der Havarie des Rastatter Tunnels 2017 gezeigt hat. Immerhin hat dieses Kriterium eine Strecke ganz (Bremerhaven – Rotenburg) und eine Strecke zur Hälfte (Wolfsburg – Magdeburg) nach oben gepusht. Gleichwohl ist das Ergebnis eine Zumutung und vor allem durch massive

Berlin, den 14.04.2021

Falschaussagen offenbar in diese Richtung hingelenkt worden. So wurden Strecken durch unzutreffende Aussagen der Notwendigkeit langer Überholgleise (Öhringen – Schwäbisch Hall, Soltau - Celle), durch Behauptung der Güterzuguntauglichkeit wegen kleiner Tunnel – dabei betrifft das Problem nur Züge des Kombinierten Verkehrs (Strecken Bingen – Kaiserslautern, Öhringen – Schwäbisch Hall) – durch unzutreffende Angaben zur Leistungsfähigkeit (Neumünster – Bad Oldesloe, Oldenburg – Osnabrück) oder gar durch falsche Behauptung des Bestehens ausreichender Alternativen (Tübingen – Horb, Berliner Innenring) ihrer objektiv bestehenden Eignung für die Resilienz im Schienennetz bebraut. Bei diesen „zurechtgebogenen“ Ergebnissen verwundert es nicht, dass ausgerechnet die im Wahlkreis von Enak Ferlemann, Parlamentarischer Staatssekretär im Bundesverkehrsministerium, liegende Strecke Bremerhaven – Bremervörde – Rotenburg als quasi einzige Resilienzstrecke herauskommt. Dank Elektrifizierung sollen hier 41 statt nur 10 Güterzüge pro Tag fahren können, dabei weiß jeder Eisenbahner, dass die Zahl der Züge nicht von einem Fahrdraht, sondern von der Anzahl der Kreuzungsmöglichkeiten auf einer eingleisigen Strecke abhängt. Auch spielt hier die notwendige Anhebung der Streckenklasse (mehr Gewicht möglich), die bei anderen Strecken zum k.o. Kriterium wurde, wie im Falle Rosenheim – Mühldorf, plötzlich keine Rolle. Wobei zu allem Überfluss hier die Streckenklasse schon DE4 ist und von den Gutachtern falsch ermittelt wurde.

Diese weitgehende Verweigerung beim Thema Resilienz ist hochgradig ärgerlich.

Schließlich wird auch das Thema Antriebswende nicht behandelt. Bei der Auswahl der Strecken fällt auf, dass gerade die Strecken gut abgeschnitten haben, wo heute mehr oder weniger zufällig auf langen Strecken Dieseltraktion stattfindet. Dagegen wurden Strecken, bei denen schon sehr schnell auf Elektrotraktion umgespannt wird, wie z.B. die Strecke Saalfeld – Blankenstein mit der dortigen Holz- und Papierindustrie oder Altenburg nach Tröglitz/Zeitz zum dortigen Chemiepark wegen zu geringem Nutzen aussortiert. Tatsächlich wäre es aber erforderlich gewesen, die Möglichkeiten zum Umspannen und zur Bewältigung der letzten Meile genau zu untersuchen. Denn viele Umladeanlagen – gerade bei Massengütern – werden sich auch dauerhaft nicht für elektrische Traktion eignen. Hier müssen dann die Züge mit Rangierloks zugestellt werden oder die Streckenloks verfügen über einen Last-Mile-Diesel oder eine Batterie. Daneben gibt es aber auch Zweikraftlokomotiven, die sowohl über einen starken Dieselmotor als auch über einen Elektroantrieb verfügen. Derartige Lokomotiven sind zwar ausgesprochen teuer, werden aber heute schon von den privaten Güterbahnen in Deutschland eingesetzt, da sie in der Lage sind, z.B. Baustoffe direkt zur Baustelle zu bringen. Dies zeigt, dass das Thema Wechsel von Diesel auf E-Traktion genau zu betrachten ist und nicht durch eine oberflächliche und mehr zufällig geprägte Bestandsaufnahme abgehandelt werden kann.

Nutzen für den Personenverkehr haben in dieser Betrachtung keine angemessene Rolle gespielt. Bis auf die zweistündliche Regionallinie von Oebisfelde nach Magdeburg ist bei den schließlich vorgeschlagenen Strecken kein Kollateralnutzen zu erkennen. Wenn für Bremerhaven – Bremervörde die Umstellung der Regionalbahn auf Elektrotraktion angepriesen wird, so hätte fairerweise auch gesagt werden müssen, dass eine heute durchgehende Linie Cuxhaven – Bremerhaven – Bremervörde – Buxtehude dann so nicht mehr möglich wäre.

Berlin, den 14.04.2021

Für einen Neuanlauf der Bewertung fordern die Verbände:

1. Neben der reinen Elektrifizierungen müssen auch sinnvolle und übliche Begleitmaßnahmen wie Aufweitung der Tunnel (meist schon wegen Elektrifizierung notwendig), Anhebung Achslasten, Schaffung langer Kreuzungsgleise etc. berücksichtigt werden.
2. In den Prognosen dürfen nicht nur die subjektiven Einschätzungen einer weniger Großverlader einfließen, sondern es sind vielmehr die konkreten Potenziale des anschließenden Gewerbes zu ermitteln.
3. Die Frage des Umspannens Elektro-/Dieseltraktion darf nicht zufällig die heutige Basis sein, sondern muss rationalen Kriterien gehorchen. Dabei müssen auch die Möglichkeiten und Restriktionen des Güterumschlags und der Zustellung durch Rangierlokomotiven einerseits und andererseits Last-Mile Streckenloks einbezogen werden.
4. Die Streckenauswahl darf nicht nach den zufälligen Kriterien DB-Infrastruktur oder NE-Infrastruktur erfolgen. Vielmehr muss eine Abgrenzung objektiv nach „Bundesbezug“ z.B. über die Verkehrsmenge erfolgen.
5. Beim Nutzen für den Personenverkehr sind Angebotsmehrung oder auch die Möglichkeit neuer Halte im Nutzen zu berücksichtigen.
6. Die Resilienz Wirkung muss auch im Personenverkehr berücksichtigt werden.
7. Die Bewertung der CO₂ Einsparung erfolgt nach dem Ansatz des Bundesverkehrswegplan. Dieser ist viel zu niedrig.
8. Es wird weiterhin von der Verkehrsprognose für das Jahr 2030 ausgegangen, die sich bereits zuvor als überholt dargestellt hat. Für die Bewertung von Elektrifizierungen in den 20er Jahren müssen ambitioniertere Prognosen deren Umlegung im Modell greifen, die insbesondere auch die neuen Produktionsbedingungen im Eisenbahngüterverkehr besser reflektieren.

Trotzdem sollte der Bund jetzt der DB Netz unverzüglich den Planungsauftrag und die Finanzierungszusage für die positiv bewerteten Strecken erteilen und prüfen, inwiefern diese in vereinfachten Planungsverfahren umgesetzt werden können. Sonst besteht die Gefahr, dass die Inbetriebnahme nicht mehr in diesem Jahrzehnt erfolgt.

Ansprechpartner:

Fahrgastverband PRO BAHN e.V., Agnes-Bernauer-Platz 8, 80687 München

Netzwerk Europäischer Eisenbahnen e.V., Reinhardtstraße 46, 10117 Berlin

Dr. Lukas Iffländer
Stellvertretender Vorsitzender
Team für Öffentlichkeits- und Medienarbeit

Tel: +49 176 66 82 28 86

lukas.ifflander@pro-bahn.de

Peter Westenberger
Geschäftsführer

Tel: +49 30 53 14 91 47-0

westenberger@netzwerk-bahnen.de

Berlin, den 14.04.2021

Anhang – Datenfehler, fehlende Daten, fragwürdige Aussagen

- Mehrere Projekte
 - Industrianbindung wird mit „Ja“ markiert, gleichzeitig aber keine nennenswerten Potenziale gesehen.
- (Schaffhausen –) Radolfzell – Friedrichshafen Stadt ("Bodenseegürtelbahn")
 - Hier handelt es sich entgegen der Darstellung um einen Lückenschluss.
 - Die Aussage, dass mit der Gäu-, Schwarzwald- und Südbahn ausreichende Alternativstrecken vorhanden wären, ist „nach Rastatt“ stark anzuzweifeln.
- Remagen – Ahrbrück
 - Streckenklasse ist auf dem ersten Abschnitt D4 statt CE
- Lalendorf Ost – Neubrandenburg – Pasewalk – Grambow Grenze D/PL
 - Die Aussage „Für die Nutzung als Ausweichstrecke in Richtung Polen fehlen entsprechende Maßnahmen im Ausland zwischen Grambow – Stettin“ ist stark vereinfacht. Die Strecke ist bereits bis kurz hinter den Bahnhof Szczecin Gumience elektrifiziert. Es ist zu erwarten, dass Polen hier schnell und unbürokratisch die fehlenden Kilometer beisteuert. An anderen Grenzübergängen ist Polen bereits in Vorleistung.
- Weida – Mehltheuer
 - KV-Profil ist 80/410
 - Streckenklasse ist CM4
- (Leipzig Hbf –) Leipzig-Volkmarisdorf – Chemnitz Hbf
 - KV-Profil ist 80/410
 - Laut BVWP ist nur die Elektrifizierung Geithain – Chemnitz geplant, nicht die ganze Strecke
- Borken/Coesfeld – Dorsten – Gladbeck West
 - KV-Profil ist 80/410
 - Fehlender Beleg für „Eine Nutzung als Ausweichstrecke für den Güterverkehr ist nicht möglich.“
- Bonn Hbf – Euskirchen
 - Die Begründung „Eine Nutzung als Ausweichstrecke für den Güterverkehr ist aufgrund des Vorhandenseins anderer Alternativen (rechtsrheinische Mittelrheinestrecke) nur bedingt möglich.“ ist nach der Sperrung ebendieser anzuzweifeln.
- Sigmaringen – Herbertingen – Ulm Hbf
 - Fehlender Beleg für „Eine Nutzung als Ausweichstrecke für den Güterverkehr ist nicht möglich.“
- Müncheberg – Küstrin-Kietz – Grenze D/PL (– Kostrzyn)
 - Die Aussage „Eine Nutzung als Ausweichstrecke für den Güterverkehr ist nicht möglich, da keine Elektrifizierung auf der polnischen Seite vorliegt und auch nicht

Berlin, den 14.04.2021

beabsichtigt.“ ist falsch. In Polen ist die Nord-Süd-Strecke Szczecin – Wrocław bereits elektrifiziert und Polen plant konkret Kostrzyn – Pila zu elektrifizieren. Bei der Strecke via Forst wird genau diese Annahme getroffen.

- (München Hbf –) Holzkirchen – Schliersee/Bayrischzell
 - KV-Profil ist 80/410
- Münster Hbf – Gronau – Bundesgrenze D/NL (– Enschede)
 - KV-Profil ist 80/410
 - Es handelt sich um einen Lückenschluss
 - Die Aussage „Eine Nutzung als Ausweichstrecke für den Güterverkehr ist nicht möglich, da keine Elektrifizierung auf der niederländischen Seite bis Enschede vorliegt und auch nicht beabsichtigt ist.“ Ist falsch. Die Strecke ist bis Enschede bereits elektrifiziert.
- Tübingen Hbf – Horb
 - Bei der Aussage „Eine Nutzung als Ausweichstrecke für den Güterverkehr ist aufgrund anderer Alternativen zur Gäubahn nur in geringem Maße erforderlich.“ wäre es interessant, welche Strecken dies sein sollen. Die Rheintalbahn scheidet nach Rastatt aus.
- Holzkirchen – Lenggries
 - Die Streckenklasse ist bis Bad Tölz D4
- (Hannover Hbf –) Bennemühlen – Soltau – Buchholz (– Hamburg Hbf)
 - Die Ablehnung aufgrund der zu kurzen Überholungsmöglichkeiten offenbart einen Grundfehler der Studie. Solche verhältnismäßig kleineren Anpassungen sollten aufgenommen werden.
 - Die Durchfahrt in Hannover sollte im Störfall kein Problem darstellen. Eine im Deutschlandtakt geplante Kurve westlich von Hannover, wurde nicht berücksichtigt.
- Immendingen – Sigmaringen
 - Streckenklasse C4
- Gladbeck-Zweckel – Gelsenkirchen-Bismarck
 - Fehlender Beleg für „eine Nutzung als Ausweichstrecke für den Güterverkehr ist die Strecke nicht geeignet.“
- Dortmund-Hörde – Iserlohn
 - KV-Profil 80/410
- Villingen (Schwarzwald) – Rottweil
 - KV-Profil 80/410
 - Es handelt sich um einen Lückenschluss, da beide Endpunkte bereits elektrifiziert sind.
- Herzogenrath – Grenze D/NL (– Maastricht)
 - Die Strecke ist bereits elektrifiziert.
- Metzingen – Urach
 - Hier ist im Deutschlandtakt ein Halbstundentakt geplant. Dies widerspricht einer Personenverkehrsprognose von 0 Zügen pro Tag.

Berlin, den 14.04.2021

- (Erfurt Hbf –) Neudietendorf – Suhl – Schweinfurt Hbf mit Abzweigungen nach Meiningen und Bad Kissingen
 - Die Aussage „Eine Nutzung als Ausweichstrecke für den Güterverkehr ist aufgrund der hohen Steigungen zwischen Suhl und Arnstadt nicht möglich.“ wird nicht belegt. Grenzlast, Streckenklasse, KV-Profil werden nicht angegeben.
- Plauen oberer Bahnhof – Landesgrenze D/CZ (– Cheb)
 - KV-Profil 70/400
- (Hamburg Hbf –) Itzehoe – Heide – Westerland (in Verbindung mit Niebüll – Süderlügum – Bundesgrenze D/DK, Elektrifizierung auf dänischer Seite)
 - Streckenklasse Teilweise auch D2
- (Braunschweig Hbf –) Abzw. Leiferde Salzgitter-Ringelheim – Kreiensen
 - KV-Profil 80/410
 - Streckenhöchstgeschwindigkeit 100 km/h
- (Kreiensen –) Neuekrug-Hahausen – Goslar
 - KV-Profil 65/395
 - Streckenklasse D4
- Mainz Hbf – Alzey
 - KV-Profil 80/410
 - Streckenklasse C4
- (Augsburg Hbf –) Geltendorf – Weilheim (– Garmisch-Partenkirchen)
 - KV-Profil 80/410
- Kempten Hbf – Grenze D/A (– Reutte/Tirol)
 - Die Aussage „Eine Nutzung als Ausweichstrecke für den Güterverkehr ist nicht möglich, da auch auf der österreichischen Seite keine Elektrifizierung ansteht und durch hohe Grenzlasten im Abschnitt bis Garmisch-Partenkirchen eingeschränkt wird.“ ist entweder falsch oder deutet darauf hin, dass das Gutachten noch länger als gedacht beim BMVI gelegen hat. Die Strecke ist bereits seit 2019 auf österreichischer Seite bis zur Staatsgrenze elektrifiziert. Der Abschnitt bis Pfronten soll durch die DB bis 2021 folgen. Dass hohe Grenzlasten für den Betrieb einschränkend sind, widerspricht eisenbahnbetriebswissenschaftlichen Erkenntnissen.
 - KV-Profil 80/410
 - Streckenklasse teils CE
- Weilheim – Schongau
 - KV-Profil 80/410
- Fürth Hbf – Cadolzburg
 - KV-Profil 80/410
 - Streckenklasse D4
- (Erfurt Hbf –) Arnstadt – Saalfeld
 - KV-Profil 80/410

Berlin, den 14.04.2021

- Friedberg – Friedrichsdorf
 - KV-Profil 80/410
 - Streckenklasse teils auch C2
- Mühldorf – Rosenheim (wenn umliegende BVWP-Elektrifizierungen realisiert werden)
 - KV-Profil 80/410
 - Streckenklasse D4 statt CE, folglich ist die Ablehnung wegen der Streckenklasse nicht begründet
 - Die Strecke wäre dann als Ausweichstrecke im Ostkorridor zur Umgehung des Knotens München geeignet. Resilienz muss also mit „Ja“ beantwortet werden.
- Aschaffenburg – Aschaffenburg Süd (Anschlussgrenze Hafenbahn) – Miltenberg (Maintal-bahn)
 - Streckenklasse D4 statt C3
- Garching – Traunstein/Traunreut (Traun-Alz-Bahn)
 - KV-Profil 80/410
 - Streckenklasse D4
 - Ausweich-/Resilienzstrecke für Würzburg – München – Salzburg und Mühldorf – Salzburg
 - Pauschale Einstufung „als Ausweichstrecke [...] nicht erforderlich“ nicht ausreichend begründet.
- Neustadt (Aisch) – Rothenburg
 - KV-Profil 80/410
 - Streckenklasse C4 (Neustadt – Steinach) außer Bad Windsheim – Illesheim (B2) und C2 (Steinach – Rothenburg)
 - Ausweich-/Resilienzstrecke für Würzburg – Neustadt (Aisch) – Pausche Ablehnung als Endstück ist nur für Abschnitt Steinach – Rothenburg gültig.
- Rathenow – Premnitz
 - Streckenklasse CM4
- Mehltheuer – Gera – Zeitz – Leipzig-Plagwitz
 - Streckenlänge 109,6 km statt 34,9 km
 - Streckenklasse teilweise D4
- Eisenach – Bad Salzungen
 - KV-Profil 80/410
 - Streckenklasse CM4

Alte hier aufgelisteten Informationen wurden von ehrenamtlichen Aktiven des Fahrgastverbands PRO BAHN aus offenen Quellen zusammengetragen. Sie stehen dem BMVI und den Gutachtern zur Nutzung für eine Überarbeitung des Gutachtens gerne und jederzeit zur Verfügung.

Berlin, den 14.04.2021

Über den Fahrgastverband PRO BAHN

Der bundesweit aktive gemeinnützige Fahrgastverband PRO BAHN vertritt die Interessen der Fahrgäste des öffentlichen Verkehrs. Er ist Gründungsmitglied der Allianz pro Schiene und des Europäischen Fahrgastverbands sowie Mitglied des Verbraucherzentrale Bundesverband. Der Fahrgastverband PRO BAHN ist Träger des Bundespreises Verbraucherschutz. Der Verband ist in zahlreichen Gremien aktiv und wirkt sowohl auf Politiker und Behörden als auch auf Verkehrsunternehmen ein, um einen attraktiveren und besseren öffentlichen Personenverkehr zu erreichen.

Der Fahrgastverband PRO BAHN arbeitet ehrenamtlich im Interesse aller Fahrgäste. Die Mitglieder „erfahren“ tagtäglich den öffentlichen Verkehr (ÖV) auf Schiene und Straße. Aus diesen Erfahrungen heraus lobt und kritisiert der Verband Akteure und Unternehmen des öffentlichen Verkehrs, erstellt Konzepte, ist in offiziellen Landes-, Bundes- und Europa-Gremien aktiv, sensibilisiert und berät Politiker in Angelegenheiten des öffentlichen Verkehrs, beeinflusst die öffentliche Diskussion durch sachliche Aufklärung über Hintergründe, hält Vorträge und Seminare sowie Fahrgastsprechstunden und Automaten-schulungen u.v.a.m. Detaillierte Informationen finden Sie unter www.pro-bahn.de

Über das Netzwerk Europäischer Eisenbahnen

Die Güterbahnen ohne DB Cargo wickeln gut die Hälfte des Schienengüterverkehrs in Deutschland ab. 2019 waren das 129,2 Milliarden Tonnenkilometer (lt. Destatis). Wir wollen, dass es mehr werden: Als Netzwerk Europäischer Eisenbahnen sind wir der Zusammenschluss von fast 80 Mitgliedern, zu denen Eisenbahnverkehrsunternehmen und Unternehmen aus deren Umfeld gehören. Fairer Wettbewerb auf der Schiene ist unser Hauptanliegen. Zugleich wollen wir dazu beitragen, die deutschen und europäischen Klimaschutzziele zu erreichen.

Das Netzwerk Europäischer Eisenbahnen hat sich in seiner Satzung zum Ziel gesetzt

- die Voraussetzungen für einen fairen Wettbewerb auf der Schiene weiterzuentwickeln und dabei diskriminierungsfreie Regelungen u.a. auf den Gebieten Infrastruktur, Energieversorgung, Fahrzeuge, internationaler Verkehr und Vorschriftenwesen zu unterstützen bzw. zu initiieren;
- in der öffentlichen Diskussion die Bedeutung der Eisenbahnen zu verdeutlichen und die Interessen seiner Mitglieder gegenüber Politik, Behörden, Industrie und Zulieferunternehmen zu vertreten;
- den Informations- und Erfahrungsaustausch zwischen den Mitgliedsbahnen zu pflegen;
- die Kooperation zwischen den Mitgliederunternehmen zu fördern.

Wir wollen die Verlagerung von Güterverkehren von der Straße auf die klimafreundliche Schiene forcieren. Daher setzen wir uns auch dafür ein, die Wettbewerbsfähigkeit des Schienengüterverkehrs gegenüber dem Straßengüterverkehr zu stärken.