

Fahrgast aktuell 1/2018



Liebe Leserinnen und Leser,

Sie lesen gerade die erste Ausgabe von **Fahrgast aktuell**, dem Newsletter des Fahrgastverbandes PRO BAHN, im Jahr 2018. Wir möchten mit diesem Newsletter politische Verantwortungsträger, die Verkehrsunternehmen des öffentlichen Verkehrs (Bahnen, Stadtbahnen, U-Bahnen und Busse) sowie die Vertreter der öffentlichen Verwaltungen und weitere

damit verbundene Institutionen aus der Sicht der Fahrgäste informieren, sie für die Belange der Fahrgäste sensibilisieren und für fahrgastgerechte Lösungen werben. Entscheidend dafür ist das Angebot und der Tarif aus einem Guss, die durchgehende Reisekette: Nur, wenn es für unsere Fahrtwünsche vom Start bis zum Ziel ein überzeugendes Angebot und einen Tarif aus einem Guss gibt, können wir den öffentlichen Verkehr wirklich nutzen. Nur dann ist der öffentliche Verkehr eine überzeugende Alternative zum Motorisierten Individualverkehr (MIV) und nur so ist die Teilhabe am öffentlichen Leben auch ohne Automobil gewährleistet.

Fahrgast aktuell wird künftig mindestens viermal im Jahr erscheinen. 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 und ein frohes neues Jahr.

Stefan Barkleit

Fahrgastverband PRO BAHN
stellvertretender Bundesvorsitzender



Bahnhof Oerlinghausen: PRO BAHN hat für diese ideale Bahn-Bus-Verknüpfung mit Erfolg gekämpft.

Fahrgastverband PRO BAHN – Bahnen und Busse weiter voranbringen

Nachdem die Sondierungen zur Bildung einer Koalition von CDU, CSU, Bündnis 90/ Die Grünen und der FDP am 19. November werden im Januar die Gespräche zur Bildung einer neuen Regierung fortgesetzt. Denkbar ist hier sowohl eine Minderheits-Koalition aus CDU, CSU und Bündnis 90/Die Grünen als auch eine Große Koalition aus CDU, CSU und SPD. →

INHALT

Neubaustrecke Halle –/ Leipzig – Erfurt – Ebersfeld in Betrieb genommen	5
Sonder-Programm für Elektrifizierungen und Umleiterstrecken.....	7
Vorsorgemaßnahmen zur Sicherstellung eines wetterfesten Schienenverkehrs	9
Pressemeldungen	10
Impressum.....	10

► Nachdem in der vergangenen Legislaturperiode die Investitionsmittel für die Schieneninfrastruktur und die Regionalisierungsmittel deutlich erhöht sowie die Erhöhung der Stationsgebühren und der Trassenpreise auf die für die Regionalisierungsmittel vorgesehene Dynamisierung von 1,8 Prozent jährlich begrenzt werden konnten, gilt es aus der Sicht des Fahrgastverbandes PRO BAHN nun, in der neuen Legislaturperiode die verkehrspolitische Diskussion über weitere wichtige Themen hinsichtlich der Ausgestaltung der Verkehre mit Bahnen und Bussen in Deutschland zu führen.

Aus der Sicht des Fahrgastverbandes PRO BAHN sind dabei unter anderem folgende Themen relevant:

Ausbau und Sicherung des Fernverkehrs

Mit der Liberalisierung des Fernverkehrs mit Bussen hat sich der Fernverkehr mit Bussen zu einer ernsthaften Konkurrenz für den Fernverkehr auf der Schiene und für den Nahverkehr auf der Schiene entwickelt. Zudem befördern der Fernverkehr auf der Schiene und der Fernverkehr mit Bussen zusammen mehr Fahrgäste als vor der Liberalisierung des Fernverkehrs mit Bussen, so dass festzustellen ist, dass für den Fernverkehr mit Bahnen und Bussen abseits des Motorisierten Individualverkehrs (MIV) unerschlossene Fahrgastpotentiale erschlossen worden sind beziehungsweise weitere unerschlossene Fahrgastpotentiale erschlossen werden können.

► Der **Fahrgastverband PRO BAHN** spricht sich dafür aus, im Rahmen der Einführung des Deutschland-Taktes im Grundnetz im Fernverkehr auf der Schiene einen exakten 30-Minuten-Takt einzuführen und die angebotenen Kapazitäten deutlich zu erhöhen.

Ausbau und Sicherung der Erschließung der Regionen durch den Fernverkehr

► Der **Fahrgastverband PRO BAHN** spricht sich für eine stärkere Erschließung der Regionen durch den Fernverkehr aus. Diese kann entweder über einen stärkeren Vorgaben des Eigentümers Bund an die DB Fernverkehr oder durch ein Schienenpersonenfernverkehrsgesetz, dass das Verkehrsangebot des Fernverkehr in den „Regionen“ festlegt, erfolgen.

Einführung des Deutschland-Taktes

► Der **Fahrgastverband PRO BAHN** spricht sich für die Einführung eines deutschlandweiten integralen Taktfahrplanes für den Fernverkehr, für den Nahverkehr und den Güterverkehr, des sogenannten Deutschland-Taktes, aus.

Einführung des Deutschland-Netzes

► Der **Fahrgastverband PRO BAHN** spricht sich für die Einführung einer deutschlandweiten Planung und Realisierung integralen Infrastruktur für den Fernverkehr, für den Nahverkehr und den Güterverkehr, des sogenannten Deutschland-Netzes, aus. Die Ausgestaltung des integralen Infrastruktur basiert auf den für die Einführung des Deutschland-Taktes erstellten Fahrplänen.

Einführung des Deutschland-Tarifes

► Der **Fahrgastverband PRO BAHN** spricht sich für die Einführung eines deutschlandweiten Tarifes mit einheitlichen Tarifbestimmungen für den Fernverkehr und den Nahverkehr, des sogenannten Deutschland-Tarifes, aus.

Deutschlandweite Fahrgast-Informationen und Fahrkarten sollen unternehmensunabhängig für alle Verkehrsunternehmen sowohl über die analogen als auch die digitalen Medien erhältlich sein.

Fahrgastrechte für die gesamte Reisekette

► Der **Fahrgastverband PRO BAHN** spricht sich für durchgehende und einheitliche Fahrgastrechte vom Start einer Reise bis zum Ziel einer Reise aus, unabhängig davon, welche Verkehrsmittel und wie viele Fahrkarten genutzt werden. Die Auszahlung und die Erbringung von Garantie-Leistungen im Sinne der durchgehenden und einheitlichen Fahrgastrechte ist unkompliziert von den Verkehrsunternehmen zu realisieren. →

Reduzierung der Trassengebühren

Mit der Begrenzung der Erhöhung der Trassenpreise auf eine Dynamisierung von 1,8 Prozent jährlich und die bereits in der vergangenen Legislaturperiode vorgeschlagene Halbierung der Trassenpreise im Güterverkehr werden sich die wirtschaftlichen Rahmenbedingungen des Fernverkehrs, des Nahverkehrs und des Güterverkehrs im Wettbewerb zu den anderen Verkehrsträgern verschieben.

- ➔ Der **Fahrgastverband PRO BAHN** spricht sich dafür aus, anstelle einer verkehrspolitischen Diskussion über die Höhe der Trassenpreise einzelner Bereiche des Verkehrs mit Bahnen eine grundlegende verkehrspolitische Diskussion über die Höhe der Trassenpreise zu führen. Mit einem Blick in die europäischen Nachbarländer bieten sich dafür unterschiedliche Modelle zur Ausgestaltung der Trassenpreise an.

Sicherung der Finanzierung der Schieneninfrastruktur

Mit der Leistungs- und Finanzierungs-Vereinbarung (LuFV) II sind die Investitionsmittel für die Schieneninfrastruktur gegenüber der vorherigen LuFV I deutlich erhöht worden, so dass sich die Anzahl der Baustellen deutlich erhöht hat und der weitere Werteverzehr der Schieneninfrastruktur abgeschwächt werden konnte. Eine stärkere Berücksichtigung der regionalen Schieneninfrastruktur hinsichtlich der Verteilung der Finanzmitteln ist nicht erfolgt. Zudem umfasst die LuFV II keine Qualitäts-Kennzahlen für das fahrgastfreundliche beziehungsweise fahrgastschonende Bauen.

- ➔ Der **Fahrgastverband PRO BAHN** spricht sich dafür aus, die Investitionsmittel in der kommenden LuFV III deutlich zu erhöhen, um den weiteren Werteverzehr der Schieneninfrastruktur zu beenden und die Qualität der Schieneninfrastruktur dauerhaft zu erhöhen. Zudem sind die regionale Schieneninfrastruktur hinsichtlich der Verteilung der Finanzmittel deutlich stärker und Qualitäts-Kennzahlen für den Zustand der Schieneninfrastruktur und das fahrgastfreundliche beziehungsweise fahrgastschonende Bauen zu berücksichtigen.

Regionalisierung der Schieneninfrastruktur

Mit der Regionalisierung des Schienenpersonennahverkehrs (SPNV) ist die Verantwortung für die Ausgestaltung und die Sicherung des Verkehrsangebotes in die Verantwortung der Bundesländer sowie ihrer Aufgabenträger und ihrer Verkehrsverbünde regionalisiert worden, ohne dass hierfür eine Möglichkeit zur Ausgestaltung der Schieneninfrastruktur geschaffen worden ist.

- ➔ Der **Fahrgastverband PRO BAHN** spricht sich dafür aus, für die Bundesländer sowie ihre Aufgabenträger und ihre Verkehrsverbünde auf der Ebene der wichtigen Magistralen eine Möglichkeit zur Ausgestaltung der Schieneninfrastruktur zu schaffen und die Ausgestaltung der regionalen Schieneninfrastruktur in die Verantwortung der Bundesländer sowie ihrer Aufgabenträger und ihrer Verkehrsverbünde zu regionalisieren.

Fortführung des Entflechtungsgesetzes und des Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetzes

Der Bund fördert die Finanzierung des kommunalen Verkehrs derzeit mit 1,3 Mrd. Euro jährlich aus den Finanzmitteln des Entflechtungsgesetzes und mit 0,3 Mrd. Euro jährlich aus den Finanzmitteln des Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetzes.

- ➔ Der **Fahrgastverband PRO BAHN** spricht sich für die Fortführung der Finanzierung des kommunalen Verkehrs aus den Finanzmitteln des Entflechtungsgesetzes und des Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetzes mindestens im bisherigen Umfang von 1,6 Mrd. Euro jährlich und eine Zweckbindung von 50 Prozent der Finanzmittel für Investitionen in den öffentlichen Verkehr aus.

Beschleunigung der Planung Schieneninfrastruktur-Projekten

Von den ersten Überlegungen über die Raumordnungsverfahren, die Vorentwurfsplanungen, die Entwurfsplanungen, die Planfeststellungsverfahren, der Errichtung und der Inbetriebnahme vergehen bei Schieneninfrastruktur-Projekten oft 25 Jahre und mehr, ohne dass Auftraggeber, Planer, Bürger und Nutzer der Schieneninfrastruktur-Projekte mit dem Ergebnis zufrieden sind.

- ➔ Der **Fahrgastverband PRO BAHN** spricht sich dafür aus, die Planung von Schieneninfrastruktur-Projekten dahingehend zu beschleunigen, dass die Bürger und die Nutzer von Schieneninfrastruktur-Projekten von den ersten Überlegungen über das Raumordnungsverfahren und die Vorentwurfs- sowie die Entwurfsplanung bis zum Planfeststellungsverfahren zwingend an der Planung von Schieneninfrastruktur-Projekten beteiligt werden.

Modernisierung des Eisenbahnrechtes

- ➔ Der **Fahrgastverband PRO BAHN** spricht sich dafür aus, die rechtlichen Rahmenbedingungen für den Schienenverkehr zu vereinfachen und an die anderer Verkehrsträger anzugleichen, ohne das hohe Sicherheits-Niveau des Schienenverkehrs in Frage zu stellen.

Verbesserung des Lärmschutzes

Die nachträgliche Errichtung von Lärmschutz an bestehenden Bahnstrecken sowie die Errichtung von Lärmschutz an aus- und neuzubauenden Bahnstrecken fokussiert sich noch zu sehr auf die Errichtung von vergleichsweise hohen Lärmschutzwänden aus Beton- und Glas-Elementen.

- ➔ Der **Fahrgastverband PRO BAHN** spricht sich dafür aus, die Förderung der nachträglichen Errichtung von Lärmschutz an bestehenden Bahnstrecken sowie die Errichtung von Lärmschutz an aus- und neuzubauenden Bahnstrecken daran zu orientieren, dass mit den eingesetzten Finanzmitteln ein optimaler Lärmschutz mit einer qualitativ hochwertigen Gestaltung und einem möglichst geringen Eingriff in das Landschafts- oder Stadtbild realisiert wird.

Sonderprogramm zur Förderung des Güterverkehrs

Mit dem in der vergangenen Legislaturperiode vorgestellten Masterplan Güterverkehr und den darin enthaltenen Maßnahmen der Halbierung der Trassenpreise im Güterverkehr, dem Ausbau des 740-Meter-Netzes, der Elektrifizierung weiterer Bahnstrecken, dem Ausbau der großen Bahnknoten, der steuerlichen Entlastung und der Automatisierung und Digitalisierung hat die vergangene Bundesregierung ein Positionspapier erstellt, um die wirtschaftlichen Rahmenbedingungen des

Güterverkehr und seine Position im Wettbewerb mit den anderen Verkehrsträgern zu verbessern.

- ➔ Der **Fahrgastverband PRO BAHN** erwartet von der kommenden Bundesregierung, dass sie inhaltlich auf der Vorarbeit der vergangenen Bundesregierung aufbaut und den Masterplan Schienengüterverkehr Bestandteil ihres verkehrspolitischen Programms wird.

Sonderprogramm zum Ausbau der großen Bahnknoten

Die Bahnknoten Hamburg, Bremen, Hannover, Dortmund, Köln, Frankfurt/Main, Mannheim, Karlsruhe, Stuttgart und München sind seit vielen Jahren überlastet. Ein Ausbau der genannten Bahnknoten erfolgt durch die Realisierung von abschnittsweisen Infrastruktur-Maßnahmen, die die Überlastung abschwächen, jedoch nicht beseitigen.

- ➔ Der **Fahrgastverband PRO BAHN** spricht sich dafür aus, im Rahmen eines Sonderprogramms zum Ausbau der Bahnknoten Hamburg, Bremen, Hannover, Dortmund, Köln, Frankfurt/Main, Mannheim, Stuttgart und München die Planung, die Finanzierung und die Realisierung der Infrastruktur-Maßnahmen für einen grundlegenden Ausbau der genannten Bahnknoten festzulegen, um die Überlastung zu beseitigen und zusätzliche Kapazitäten für die Durchführung zusätzlicher Verkehrs im Fernverkehr, im Nahverkehr und im Güterverkehr zu schaffen.

Sonderprogramm zur Elektrifizierung weiterer Bahnstrecken

- ➔ Im Hinblick auf die Auswirkungen der Havarie bei der Errichtung des Tunnels Rastatt sowie der Stürme „Xavier“ und „Herwart“ fordert der **Fahrgastverband PRO BAHN** ein Sonder-Programm zur Elektrifizierung von Bahnstrecken.

Im Rahmen des Sonder-Programms zur Elektrifizierung weiterer Bahnstrecken sollen in erster Linie die Planung, die Finanzierung und die Realisierung des zweigleisigen Ausbaus und der Elektrifizierungen der Bahnstrecken, die aufgrund ihrer netzrelevanten Funktion oder ihrer parallelen Lage zu einer wichtigen Magistrale eine Funktion als Umleiterstrecke für diese wichtige Magistrale haben, geregelt werden, um die Kapazitäten deutlich zu erhöhen und den

Energieverbrauch deutlich zu senken. In zweiter Linie sollen weitere Bahnstrecken elektrifiziert werden, die stark genutzt und auf denen aufgrund eines hohen Energieverbrauches erhebliche Mengen an CO₂-Emissionen ausgestoßen werden.

Sonderprogramm zur Reaktivierung weiterer Bahnstrecken

Mit der Stilllegung zahlreicher Bahnstrecken in den alten Bundesländern bis in das Jahr 1990 und darüber hinaus sowie in den neuen Bundesländern ab dem Jahr 1990 ist die im Schienenpersonennahverkehr (SPNV) betriebene Schieneninfrastruktur in

vielen Bundesländern dergestalt reduziert worden, dass der SPNV in vielen Flächen-Bundesländern keine netzrelevante Funktion als Rückgrat des Nahverkehrs mit Bahnen und Bussen sein kann.

➔ Der **Fahrgastverband PRO BAHN** spricht sich dafür aus, im Rahmen eines Sonderprogramms zur Reaktivierung von Bahnstrecken die Planung, die Finanzierung und die Realisierung der Reaktivierung von Bahnstrecken mit netzrelevanter Funktion festzulegen, damit der SPNV in vielen Flächen-Bundesländern eine netzrelevante Funktion als Rückgrat des Nahverkehrs mit Bahnen und Bussen sein kann. 🇪🇺

Neubaustrecke Halle–/Leipzig–Erfurt–Ebensfeld in Betrieb genommen

Mehr als 26 Jahre nach dem politischen Beschluss zur Errichtung der Neubaustrecke und 2 Jahre nach der Inbetriebnahme des Streckenabschnitts Halle–/Leipzig–Erfurt konnte mit dem Fahrplanwechsel mit der Inbetriebnahme des Streckenabschnitts Erfurt–Ebensfeld die Neubaustrecke Halle–/Leipzig–Erfurt–Ebensfeld vollständig in Betrieb genommen werden.

► Darüber hinaus können die über die Neubaustrecke Halle–/Leipzig–Erfurt–Ebensfeld verkehrenden ICE nördlich von Halle und Leipzig die weitestgehend für eine Höchstgeschwindigkeit von 200 km/h ausgebaute Bahnstrecke Berlin–Halle–/Leipzig nutzen, während südlich von Ebensfeld die für eine Höchstgeschwindigkeit von 230 km/h auszubauende Bahnstrecke Ebensfeld–Nürnberg nur teilweise fertiggestellt ist und voraussichtlich erst im Jahr 2030 fertiggestellt sein wird.

Mit dem Fahrplanwechsel am 10. Dezember verkehren auf der Neubaustrecke Halle–/Leipzig–Erfurt–Ebensfeld die ICE-Sprinter-Linien Berlin–Halle–Erfurt–Frankfurt (5 Zugpaare) und Berlin–Halle–Erfurt–Nürnberg–München (3 Zugpaare) sowie die jeweils im 120-Minuten-Takt verkehrenden ICE-Linien



Seit dem Fahrplanwechsel am 10. Dezember wird Coburg auch von drei Zugpaaren der ICE-Linien Berlin–Halle–/Leipzig–Erfurt–Nürnberg–München bedient. Am 10. Dezember wartet in Coburg der erste ICE nach Berlin auf die Abfahrt.



Am Freitag, 08. Dezember, haben in Lutherstadt Wittenberg die Feierlichkeiten zur Auszeichnung des Bahnhofs als „Bahnhof des Jahres“ durch die Allianz pro Schiene stattgefunden. Auf der Rückfahrt von Lutherstadt Wittenberg nach Berlin sind die Teilnehmer vom Sonderzug zur Eröffnung der Neubaustrecke Erfurt–Ebensfeld mitgenommen worden.

Berlin–Leipzig–Erfurt–Frankfurt–Stuttgart, Berlin–Halle–Erfurt–Nürnberg–München, Berlin–Leipzig–Erfurt–Nürnberg–München und Wiesbaden–Frankfurt–Erfurt–Leipzig–Dresden.

Während der Streckenabschnitt Halle–/Leipzig–Erfurt mit den beiden ICE-Sprinter-Linien und den 4 ICE-Linien vergleichsweise gut ausgelastet ist, sind auf dem Streckenabschnitt Erfurt–Ebensfeld nur 3 ICE-Sprinter und 2 ICE-Linien (mit einer Taktlücke in der Mittagszeit) unterwegs. Die von DB Fernverkehr beworbene Fahrtzeit von Berlin nach München in unter 4 Stunden wird nur von den ICE-Sprintern erreicht, von den ICE erreichen nur wenige (mit Führung über Halle und über Ingolstadt) eine Fahrtzeit von Berlin nach München unter 4 Stunden 30 Minuten.

Mit dem Fahrplanwechsel am 10. Dezember verkehrt jedoch auf der Bahnstrecke Halle–/Leipzig–Naumburg–Jena–Saalfeld–Bamberg bis auf einzelne und teilweise nur abschnittsweise verkehrende IC- und ICE-Zugpaare kein Fernverkehr

mehr. Die Anbindung Ostthüringens an den Fernverkehr hat sich somit deutlich verschlechtert. Auch die Anbindung von Augsburg an den Fernverkehr hat sich deutlich verschlechtert, da die ICE Bremen–/Hamburg–Hannover–Würzburg–München nun ausschließlich über Nürnberg verkehren und die Umsteigezeit in Nürnberg teilweise über 30 Minuten beträgt. Von und nach Berlin wird in Nürnberg zudem der Anschluss zur ICE-Sprinter-Linie Berlin–Halle–Erfurt–Nürnberg–München teilweise nur um Minuten verpasst. Zudem hat sich die Anzahl der Direktverbindungen nach Berlin um einen Zug, aus Berlin gar um ein bis zwei Züge, je nach Wochentag, reduziert. Statt eines relativ durchgängigen Zweistundentaktes wird nun ein schwer merkbarer Zwei- bis Vierstundentakt angeboten.

Für eine bessere Verknüpfung von Fernverkehr und von Nahverkehr haben der Bundesländer Thüringen und Bayern zusätzliche Verkehrsleistungen im Nahverkehr bestellt. So hat Thüringen unter anderem zusätzliche Verkehrsleistungen rund um den Bahnknoten Erfurt sowie eine neue Regionalexpress-Linie Halle–Naumburg–Jena bestellt. Bayern hat unter anderem eine neue Regionalexpress-Linie Coburg–Bamberg–Nürnberg bestellt, die einen Streckenabschnitt der Neubaustrecke nutzt und so deutlich kürzere Fahrtzeiten als die bisherige Regionalexpress-Linie Coburg–Bamberg–Nürnberg bietet.

Dennoch ist die Verknüpfung von Fernverkehr und von Nahverkehr in den Bahnknoten Halle, Leipzig, Erfurt und Nürnberg auf vielen Relationen noch mit unattraktiv langen Umsteigezeiten verbunden, so dass die durch die Inbetriebnahme der Neubaustrecke Halle–/Leipzig–Erfurt–Ebensfeld erzielten Verkürzungen der Fahrtzeiten in erster Linie Fahrgäste im Fernverkehr auf den Relationen Berlin–/Dresden–Erfurt–Frankfurt/–München profitieren. 🇩🇪

KOMMENTAR

Die damalige Bundesregierung und die damaligen Landesregierungen von Sachsen-Anhalt, Thüringen, Sachsen und Bayern haben 1991 eine politische Entscheidung getroffen, die geplante östliche Nord-Süd-Neubaustrecke über Erfurt zu führen. Die Umwelt- und Verkehrsverbände haben diese politische Entscheidung kritisch gesehen, einerseits, weil die Streckenführung über Erfurt einen Umweg darstellt, andererseits →

weil für die Streckenführung über Erfurt ein erheblicher Eingriff in das Landschaftsbild und die Umwelt im Thüringer Wald notwendig gewesen ist.

Die nachfolgenden Bundesregierungen und Landesregierungen haben an der geplanten östlichen Nord-Süd-Neubaustrecke mit einer Führung über Erfurt festgehalten und diese zur Fertigstellung und Inbetriebnahme geführt. Nun gilt es, die teuer errichtete Neubaustrecke möglichst gut zu nutzen.

In einem ersten Schritt gilt es, ergebnisoffen fachlich zu diskutieren, ob die geplante Ausstattung der Bahnstrecke Berlin – Halle/ – Leipzig mit dem Zugsicherungssystem ETCS (European Train Control System) für eine Erhöhung der Höchstgeschwindigkeit und eine weitere Verkürzung der Fahrzeit genutzt werden kann sowie den begonnenen Ausbau der Bahnstrecke Ebensfeld – Nürnberg fertigzustellen und in Betrieb zu nehmen.

In einem zweiten Schritt gilt es, insbesondere auf der Relation Berlin – Halle/ – Leipzig – Erfurt – Nürnberg – München das Verkehrsangebot

weiter auszubauen und insbesondere für die Städte, die nicht mehr an den Fernverkehr angebunden, Konzepte für eine Anbindung an den Fernverkehr zu entwickeln, sowie ergebnisoffen fachlich zu diskutieren, ob nicht auch auf den ersten Blick scheinbar als ICE-System-Halt von der Fahrgastnachfrage nicht interessante Städte mit einer optimal gestalteten Verknüpfung von Fernverkehr und von Nahverkehr auf den zweiten Blick in einem Deutschland-Takt einen wertvollen Beitrag als ICE-System-Halt leisten können.

In einem dritten Schritt gilt es, das Ziel des Deutschland-Taktes, eine optimal gestaltete Verknüpfung von Fernverkehr und von Nahverkehr (und des regionalen und des städtischen öffentlichen Verkehrs), weiter zu verfolgen, indem die entsprechenden Landesregierungen und die entsprechenden Aufgabenträger in Abstimmung mit den Fahrplan-Konzepten im Fernverkehr die Fahrplan-Konzepte im Nahverkehr anpassen und die notwendigen, integral geplanten Infrastruktur-Maßnahmen veranlassen. 

FAHRGASTVERBAND PRO BAHN FORDERT

Sonder-Programm für Elektrifizierungen und Umleiterstrecken

Nachdem infolge der Havarie bei der Errichtung des Tunnels Rastatt der Ausbau- und Neubaustrecke Karlsruhe – Basel und der damit verbundenen Absenkung der beiden Streckengleise der bestehenden Rheintalbahn Karlsruhe – Basel am 12. August die beiden Streckengleise der bestehenden Rheintalbahn Karlsruhe – Basel bis zum 02. Oktober gesperrt werden mussten, hat der Fahrgastverband PRO BAHN ein Sonder-Programm für Elektrifizierungen und Umleiterstrecken gefordert.

► Infolge der Sperrung der beiden Streckengleise der bestehenden Rheintalbahn Karlsruhe – Basel ist für den Fernverkehr und den Nahverkehr ein Schienenersatzverkehr zwischen Rastatt und Baden-Baden eingerichtet worden, um die Fahrgäste im Fernverkehr und im Nahverkehr zwar mit zeitlichen Verzögerungen, jedoch auf dem direkten Weg von Nord nach Süd und von Süd nach Nord zu bringen.



Im Güterverkehr haben die DB, die SBB, die SNCF und die vielen privaten Eisenbahnverkehrsunternehmen versucht, die Güterzüge über elektrifizierte und nicht elektrifizierte Umleiterstrecken umzuleiten. Dabei hat sich gezeigt, dass die Kapazität der Umleiterstrecken durch die Überlagerung von Bauarbeiten, von nicht ausreichenden Kapazitäten der Umleiterstrecken selbst und von nicht optimaler Nutzung der vorhandenen Kapazitäten nicht ausreichend ist, so dass zahlreiche

Güterzüge nicht verkehren konnten und teilweise auf die Schifffahrt und die Straße verlagert worden sind.

Infolge der Auswirkungen der Havarie bei der Errichtung des Tunnels Rastatt sowie der Stürme „Xavier“ und „Herwart“ hat unter anderem der Fahrgastverband PRO BAHN ein Sonder-Programm für Elektrifizierungen und Umleiterstrecken gefordert.

Folgende Infrastruktur-Maßnahmen sind für ein Sonder-Programm für Elektrifizierungen und Umleiterstrecken unter anderem relevant:

1. Errichtung zusätzlicher Kreuzungsstationen

Mit der Errichtung zusätzlicher Kreuzungsstationen mit 1.000 Meter langen Kreuzungs- und Überholgleisen können auf den Bahnstrecken, die aufgrund ihrer netzrelevanten Funktion oder ihrer parallelen Lage zu einer wichtigen Magistrale eine Funktion als Umleiterstrecke für diese wichtige Magistrale haben, die Kapazitäten vorab einer Elektrifizierung erhöht werden. Zudem können bei der Errichtung der Kreuzungsstationen bereits vorbereitende Infrastruktur-Maßnahmen für eine Elektrifizierung realisiert werden.

2. Zweigleisiger Ausbau weiterer elektrifizierter Umleiterstrecken

Mit dem zweigleisigen Ausbau weiterer bereits elektrifizierter Umleiterstrecken können auf den Bahnstrecken, die aufgrund ihrer netzrelevanten Funktion oder ihrer parallelen Lage zu einer wichtigen Magistrale eine Funktion als Umleiterstrecke für diese wichtige Magistrale haben, die Kapazitäten erheblich erhöht werden, da zweigleisige Bahnstrecken eine deutlich höhere Kapazität als mit vielen Kreuzungsstationen ausgebaute eingleisige Bahnstrecken haben. Zudem reduziert der Verzicht auf das Bremsen und das Anfahren an den Kreuzungsstationen den Energieverbrauch gerade im Güterverkehr spürbar.

3. Elektrifizierung weiterer Umleiterstrecken

Mit der Elektrifizierung weiterer Umleiterstrecken können auf den Bahnstrecken, die aufgrund ihrer netzrelevanten Funktion oder ihrer parallelen Lage zu einer wichtigen Magistrale eine Funktion als Umleiterstrecke für diese wichtige Magistrale haben, die Kapazitäten erheblich erhöht werden, da mit elektrischer Traktion deutlich leistungsfähigere Lokomotiven und somit deutlich schwerere Güterzüge befördert werden können.

4. Errichtung neuer Bahnstrecken beziehungsweise Reaktivierung von Bahnstrecken

Mit der Errichtung neuer Bahnstrecken beziehungsweise der Reaktivierung von Bahnstrecken können zusätzliche Kapazitäten geschaffen werden, um den Marktanteil des Fernverkehrs, des Güterverkehrs und des Nahverkehrs auf der Schiene spürbar zu erhöhen.

Auch die Allianz pro Schiene, das Bündnis für den sicheren und umweltfreundlichen Schienenverkehr, hat mit Blick darauf, dass der Anteil der elektrifizierten Bahnstrecken in Deutschland nur 56 Prozent beträgt und dieser Anteil zwischen 29 Prozent und 96 Prozent in den einzelnen Bundesländern (in den Flächenländern zwischen 29 Prozent und 81 Prozent) variiert, ein Sonder-Programm für Elektrifizierungen gefordert. Die Allianz pro Schiene fordert dabei die Erhöhung des Anteils der elektrifizierten Bahnstrecken auf 70 Prozent bis zum Jahr 2025.

Die Verkehrsminister der Bundesländer haben sich auf ihrer Verkehrsminister-Konferenz am 10. November in Wolfsburg der Forderung des Fahrgastverbandes PRO BAHN und der Allianz pro Schiene angeschlossen und sich für ein Sonder-Programm für Elektrifizierungen mit einer Laufzeit von 10 Jahren und einer finanziellen Ausstattung von 500 Mio. Euro jährlich ausgesprochen. 🇪🇺



Vorsorgemaßnahmen zur Sicherstellung eines wetterfesten Schienenverkehrs

Nachdem infolge der äußeren Einwirkungen der Stürme „Xavier“ am 05. Oktober und „Herwart“ am 28. Oktober der Schienenverkehr in weiten Teilen Deutschlands teilweise für mehrere Tage zum Erliegen gekommen ist, hat unter anderem der Fahrgastverband PRO BAHN die Einführung eines runden Tisches gefordert, um konkrete Vorsorgemaßnahmen zur Sicherstellung eines zuverlässigen und wetterfesten Schienenverkehrs festzulegen und sich über das Notfallmanagement im Schienenpersonenfern- und Schienenpersonennahverkehr sowie im Schienengüterverkehr auszutauschen.

► An einem runden Tisch zum zuverlässigen und wetterfesten Schienenverkehr sollen die Eisenbahninfrastrukturunternehmen, die Eisenbahnverkehrsunternehmen, der Naturschutz, die verladende Wirtschaft, die Umwelt- und Verkehrsverbände und die Politik beteiligt werden. Folgende Themen sind für einen runden Tisch zum zuverlässigen und wetterfesten Schienenverkehr unter anderem relevant:

1. Vorsorgemaßnahmen

Die beteiligten Partner sollten besprechen, wie durch präventives Fällen und Stutzen von Bäumen und Sträuchern vermieden werden kann, dass umgestürzte Bäume und abgerissene Äste Bahnstrecken blockieren und Oberleitungen sowie Signale beschädigt und zerstört werden. Die Interessen der Anrainer und des Naturschutzes sind zu berücksichtigen, dürfen aber nicht über die Sicherheit des Bahnbetriebs gestellt werden.

2. Informationen im Notfall

Fahrgäste haben Verständnis dafür, dass es zu wetterbedingten Einwirkungen auf den Schienenverkehr kommt und die Züge nicht auf die Minute pünktlich

Zeit	Über	Ziel	Gleis	Platform/Voie
18:14	RE 2	Falkensee - Paulinenaue - Neustadt	7	ter +++ ca. 2 Stunden
18:59	RE 1	Potsdam Hbf - Werder - Brandenburg	7	ter +++ ca. 2 Stunden
19:03	RE 7	P-Rehbrücke - Seddin - Bad Belzig	6	nur bis Bad Belzig +++
19:04	RE 1	Erkner - Fürstenwalde - Briesen	1	+++ ca. 2 Stunden spät
19:14	RE 2	B-Spandau - Neuen - Wittenberge	7	+++ ca. 2 Stunden spät
19:26	RB 14	Berlin Zoo - B-Spandau - Brieselang	2	+++ ca. 2 Stunden spät
19:34	RE 1	Erkner - Fangschleuse - Fürstenwalde	2	minuten später +++ ca. 1
19:46	RE 2	Königs Wusterh. - Lübben - Lübbenau	1	n später +++ ca. 2 Stun
19:58	RE 7	B-Schönefeld - Blankenfelde - Zossen	2	1 Express +++ ca. 55 Mi
19:59	RE 1	Potsdam Hbf - Werder - Brandenburg	6	später +++ ca. 2 Stunde

Wegen Unwetter ist der Zugverkehr
komplett eingestellt

Die Fahrgast-Information über die Auswirkungen der Stürme im Herbst ist nicht konsistent gewesen. Die Zugzielanzeiger zeigen die Verspätungen der Züge an, im Lauftext darunter wird informiert, dass der Zugverkehr komplett eingestellt ist.

sind, sie legen jedoch Wert darauf, dass die über die Fahrgast-Informationssysteme prognostizierten Veränderungen und Verzögerungen im Betriebsablauf ungefähr den real auftretenden Veränderungen und Verzögerungen im Betriebsablauf entsprechen.

3. Alternativrouten und Umleiterstrecken

Analog zur Sperrung der Rheintalbahn bei Rastatt ist festzustellen, dass es auch im Fall von wetterbedingten Einwirkungen auf die elektrifizierte Bahnstrecken nur wenige elektrifizierte Umleiterstrecken gibt. Die Eisenbahninfrastrukturunternehmen sollten gemeinsam mit den Umwelt- und Verkehrsverbänden sowie der Politik ein bundesweites Konzept für elektrifizierte Umleitungsstrecken erstellen. Dieses bundesweite Konzept sollte zügig geplant, finanziert und umgesetzt werden.

Darüber hinaus müssen die Eisenbahnverkehrsunternehmen dafür sorgen, dass die Triebfahrzeugführer über die notwendigen Streckenkenntnisse der elektrifizierten Umleiterstrecken verfügen und damit die Umleiterstrecken auch befahren dürfen. 

Pressemeldungen

BUNDESVERBAND

Endlich: Mit Bahncard 50 auch 25 Prozent auf deutschlandweite Sparpreise

■ Seit dem Fahrplanwechsel am 10. Dezember erhalten auch Nutzer der Bahncard 50 25 Prozent Ermäßigung auf deutschlandweite Sparpreise. Zuvor konnten Nutzer der Bahncard 50 nur 25 Prozent Ermäßigung auf Sparpreise erhalten, die ausschließlich die Nutzung von Zügen des Fernverkehrs umfasst haben. Der PRO BAHN-Bundesverband hatte sich in den vergangenen Jahren wiederholt für die Anpassung der Tarifbestimmungen eingesetzt. *Mehr dazu hier:*
https://www.pro-bahn.de/presse/pm_bv_show.php?id=258

Die Lücke in der Nacht nach Prag stopfen

■ Seit dem Fahrplanwechsel verkehrt der Nachtzug „Metropol“ nur noch auf dem Streckenabschnitt Prag–Budapest. Der Streckenabschnitt Berlin–Prag ist entfallen, so dass Fahrgäste nun zwei Stunden früher in Berlin aufbrechen müssen, um in Prag den Nachtzug „Metropol“ zu erreichen. Der PRO BAHN-Bundesverband und der tschechische Fahrgastverband SCVD setzen sich für die Wiederaufnahme des Streckenabschnitts Berlin–Prag ein. *Mehr dazu hier:*
https://www.pro-bahn.de/presse/pm_bv_show.php?id=257

SCHLESWIG-HOLSTEIN/HAMBURG

Sitzplatzkapazitäten und Verkehrsangebot auf der Bahnstrecke Hamburg–Lübeck weiter ausbauen

■ In den kommenden Monaten möchten das Land Schleswig-Holstein und der Aufgabenträger NAH.SH die Verkehrsleistungen auf den Bahnstrecken Hamburg–Lübeck, Lübeck–Neustadt und Lübeck–Travemünde ausschreiben. Der PRO BAHN-Landesverband Schleswig-Holstein/Hamburg fordert im Hinblick auf die Ausschreibung der Verkehrsleistungen den Ausbau der Sitzplatzkapazitäten und des Verkehrsangebotes auf der Bahnstrecke Hamburg–Lübeck. *Mehr dazu hier:*
<http://pro-bahn-sh.de/?p=2955>

NIEDERSACHSEN

Zusätzliche Verkehrsleistungen zwischen Hannover und Bad Harzburg wieder gestrichen

■ Auf der Regionalexpress-Linie 10 Hannover–Bad Harzburg mussten die zum Fahrplanwechsel am 10. Dezember geplante Bestellung von zusätzlichen

Verkehrsleistungen in den Tagesrandlagen wieder zurückgenommen werden, aus dem Grund, dass DB Netz bei der Annahme der Bestellung geplante nächtliche Zeitfenster für Bauarbeiten übersehen hat. Der PRO BAHN-Landesverband Niedersachsen fordert eine bessere digitale Koordinierung von Baustellen- und Fahrplandaten.

<https://www.pro-bahn.de/niedersachsen/aktuell.htm#d173011>

BERLIN/BRANDENBURG

Entwurf des Landesnahverkehrsplanes 2018 unzureichend

■ Das Land Brandenburg und der Aufgabenträger Verkehrsverbund Berlin-Brandenburg (VBB) haben den Entwurf des Landesnahverkehrsplanes 2018 erstellt und unter anderem die Umwelt- und Verkehrsverbände zur Stellungnahme aufgefordert. Der PRO BAHN-Landesverband Berlin-Brandenburg kritisiert, dass die geplanten Verbesserungen nicht ausreichend sind und zudem zu einem zu späten Zeitpunkt realisiert werden sollen. *Mehr dazu hier:*

https://www.pro-bahn-berlin.de/dateien/presse/Invp-presseerklaerung_pro_bahn_berlin_brandenburg_04_12_2017.pdf

SACHSEN-ANHALT/SACHSEN

PRO BAHN fordert Umsetzung der Empfehlungen der ÖPNV-Strategiekommission

■ Nach der Vorlage des Abschlussberichtes der sächsischen ÖPNV-Strategiekommission fordert der PRO BAHN-Landesverband Mitteldeutschland die Umsetzung der Empfehlungen und die zuverlässige Bereitstellung der entsprechenden Mittel. Einen besonderen Schwerpunkt legt der Fahrgastverband auf die Einführung des Sachsen-Taktes. *Mehr dazu hier:*

<https://epbi.der-fahrgast.de/index.php/s/ElxXPHWkUYGsG4f>

IMPRESSUM: *Fahrgast aktuell* – Newsletter des Fahrgastverbandes PRO BAHN e.V., Friedrichstraße 95, 10117 Berlin, www.pro-bahn.de, Amtsgericht Bonn VR 6018. Redaktion: Stefan Barkleit, chefredakteur@der-fahrgast.de, Layout: Birgit Steuer. Bilder: S.1: Rainer Engel; S. 5, 6, 9: Karl-Peter Naumann; S. 7: Lothar3, Wikimedia Commons, lizenziert unter CreativeCommons-Lizenz by-sa-2.0-de; S. 8: Frank Kniestedt/Deutsche Bahn AG, Uwe Miethe/Deutsche Bahn AG. Weitergabe und Vervielfältigung ausdrücklich erwünscht. Bezug kostenlos. Bestellungen und Abbestellungen unter aktuell@der-fahrgast.de.