

Niedersachsen reaktiviert mit Plan	1
Thüringer Luftschlösser	2
Koalitionsvertrag:	
Kaum Fortschritt für die Fahrgäste	3
Kurzmitteilungen	4
Pressemeldungen	4
Impressum	5

FAHRGAST aktuell



Liebe Leserinnen und Leser,

vor einem halben Jahr war Bundestagswahl, in Kürze sind es 100 Tage, seitdem die neue Bundesregierung ihr Amt angetreten hat. Für mich stellt sich die Frage, ob diese Koalition mehr für uns Fahrgäste erreichen will als die vorherige. Erinnern wir uns: Zu Beginn der vergangenen Legislaturperiode hatten CDU/CSU und FDP im Herbst 2009 vereinbart, die Idee des Deutschland-Takts zu prüfen, und sich dann dreieinhalb Jahre nicht darum gekümmert. Erst im Herbst 2013 kam es dazu, dass wenigstens die Untersuchung in Auftrag gegeben wurde – das Ergebnis wird Ende 2014 erwartet. Für jeden Fahrgast, der sich mit dem Thema befasst, ist schon lange klar: Mit den Gedanken des Deutschland-Takts wäre eine entscheidende Weichenstellung möglich, um künftige Planungen und Investitionen wirklich zielführend im Sinne der Fahrgäste zu verwenden. Mehr zu diesem Thema finden Sie unter www.deutschland-takt.de

In weiteren Beiträgen in dieser Ausgabe von FAHRGAST **aktuell** können Sie sich über das vorbildliche Konzept zur Reaktivierung von Bahnstrecken in Niedersachsen, die erstaunlichen Straßenbauforderungen der Thüringer Landesregierung und weitere Themen informieren. Eine anregende Lektüre wünscht Ihnen

Jörg Bruchertseifer

Bundesvorsitzender Fahrgastverband PRO BAHN e.V.

ZWEI ANMERKUNGEN: PRO BAHN-POSITION

Niedersachsen reaktiviert mit Plan

Fahrgastverband lobt Wiederbelebung von Bahnstrecken im strukturierten Prozess

> Im August 2013 leitete der neue Niedersächsische Verkehrsminister Olaf Lies einen strukturierten Prozess ein, an dessen Ende im Oktober 2014 die Entscheidung über die Reaktivierung mehrerer Bahnstrecken stehen wird. Zunächst wurden die infrage kommenden Strecken mithilfe von Ausschlusskriterien von ursprünglich über 80 auf 28 reduziert. In einer zweiten Stufe werden die verbleibenden Strecken nun nach festgelegten Kriterien und Gewichtung bewertet, ehe sich schließlich die obligatorische standardisierte Bewertung anschließt.



In Niedersachsen wird untersucht, welche stillgelegten Bahnstrecken wieder in Betrieb gehen sollen. Dazu gehört auch die Schienenanbindung der Kreisstadt Aurich, wo im Jahr 2011 dieser Sonderzug zu sehen war.

Bemerkenswert aus Sicht des Fahrgastverbandes PRO BAHN sind an diesem Prozess zwei Dinge: Erstens wird nicht mehr die Frage gestellt, ob überhaupt Strecken reaktiviert werden sollen, sondern nur noch welche beziehungsweise wie viele. Ein deutlich eisenbahnfreundliches Signal. Zweitens gibt es von Anfang an ein transparentes Verfahren, an dem auch PRO BAHN über das "Nahverkehrsbündnis Niedersachsen" in der sogenannten Lenkungsgruppe regelmäßig beteiligt ist. Dabei konnte das Nahverkehrsbündnis auch eigene Akzente setzen und zum Beispiel die regionale Unterstützung aufgrund politischer Beschlüsse, aktiver Museumsbahnen oder Bürger-/Unternehmensinitiativen als weiches Kriterium verankern.

PRO BAHN begrüßt die Initiative des Landes Niedersachsen mit Blick auf die Erfolge in anderen Bundesländern und wird weiter die Kompetenz insbesondere seiner engagierten Regionalverbände einbringen. In der Gesamtsicht des Reaktivierungsprozesses ist es für den Fahrgastverband aber auch wichtig, dass der spätere Betrieb reaktivierter Strecken nicht zulasten der Bestandsstrecken geht. Hier sind politische Entscheidungen zur dauerhaften Finanzierung des Bahnverkehrs auf neuen und alten Strecken gefragt. Denn auch viele Bestandsstrecken könnten mit zusätzlichen Kreuzungsmöglichkeiten oder gezielter Erhöhung der Streckengeschwindigkeiten deutlich attraktiver für Betreiber und Fahrgäste werden.

Mehr dazu: www.pro-bahn.de/niedersachsen/aktuell.htm#d131812 und www.pro-bahn.de/niedersachsen/aktuell.htm#d130808

BUNDESVERKEHRSWEGEPLAN 2015:

Thüringer Luftschlösser



Seit Kriegsende stillgelegt, heute dringend nötig und auch von der Thüringer Landespolitik weitgehend vernachlässigt: die Werrabahn Eisfeld – Coburg.

> Der PRO BAHN-Landesverband Thüringen kritisiert deutlich die veröffentlichte Anmeldeliste mit 90 Projekten und einem geschätzten Investitionsvolumen von 2,3 Milliarden Euro der thüringischen Straßenprojekte für den Bundesverkehrswegeplan 2015. Gemessen an der Einwohnerzahl hat das kleine Bundesland Thüringen die längste aller Wunschlisten an den Bundesverkehrsminister übermittelt.

Entgegen diesem Vorgehen hat schon im Sommer 2013 der damalige Bundesverkehrsminister Peter Ramsauer deutlich gemacht, dass mit dem Bundesverkehrswegeplan 2015 bei der Straße in erster Linie der Verfall des Bestandsnetzes aufgehalten, der Sanierungsstau aufgearbeitet und Engpässe beseitigt werden sollen.

Landesverkehrsminister Christian Carius offenbart nach Ansicht des Fahrgastverbandes PRO BAHN mit seiner ausufernden Projektliste einmal mehr die verkehrspolitische Schlagseite der thüringischen Landesregierung zugunsten der Straße. Den 90 angemeldeten Straßenbauprojekten stehen ganze fünf Schienenprojekte gegenüber. Der kürzlich vorgelegte Entwurf der 3. Fortschreibung des Nahverkehrsplans für den Schienenpersonennahverkehr 2013 bis 2017 fällt durch das Fehlen verkehrspolitischer Ziele und eine monozentrische Ausrichtung auf die Landeshauptstadt Erfurt auf. Während die Landesregierung den Rückzug der Schiene aus der Fläche mit dem demografischen Wandel begründet, scheint die Schrumpfung bei der Bemessung des künftigen Straßenbaubedarfs keine Rolle zu spielen.

Nach der mittelfristigen Finanzplanung des Bundes stehen Thüringen in den kommenden Jahren jährlich weniger als 15 Millionen Euro für den Neu- und Ausbau von Bundesfernstraßen zur Verfügung. Demnach ergibt sich für die jetzige Anmeldeliste aus Thüringen ein Realisierungszeitraum von mehr als 150 Jahren.

Mehr dazu: http://www.pro-bahn.de/thueringen/md_presse_show_one.php?id=586

Kaum Fortschritt für die Fahrgäste

> Der Koalitionsvertrag 2013 beginnt im Bereich Verkehr mit der Darstellung seiner gesamtgesellschaftlichen und wirtschaftlichen Relevanz. Nicht vergessen wird der Hinweis auf die chronische Unterfinanzierung des multimodalen Verkehrssystems. Schon das ist ein wenig problematisch, weil dieser die elementare Ungleichverteilung der Mittel im Verkehrsbereich zu verschleiern scheint. Nach wie vor werden Straßen- und Wasserwege relativ gut finanziert, daneben bleibt die Unterfinanzierung der Schienenwege bestehen. Als wesentliche Investitionspotenziale sieht der Koalitionsvertrag den Ausbau hoch belasteter Knoten, den Seehafenhinterlandverkehr, die Schließung überregionaler Netzlücken und die Einbindung europäisch relevanter Verkehrsachsen vor. Richtig zur Sache geht es dann allerdings beim Thema Aufstockung der Investitionsmittel. Hier liest man nichts von einem Vorrang des Öffentlichen Verkehrs; abgesehen von der Umstrukturierung der Lkw-Maut und einer möglichen Pkw-Maut für ausländische Nutzer bleibt dieser wichtige Bereich verblüffend schwammig. Dass die Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung erhalten bleibt, mit der das Schienennetz der Deutschen Bahn (DB) AG instand gehalten wird, ist eine schiere Selbstverständlichkeit – schließlich ist der Bund ja der Eigentümer des Schienennetzes und damit auch verantwortlich dafür. Hier versucht die Politik zu verschleiern, dass sie durch Vorgaben im Aufsichtsrat der DB die geforderten zusätzlichen Qualitätsmerkmale durchsetzen könnte. Auch der jetzt alle zwei Jahre vorzulegende Verkehrsinfrastrukturbericht stellt lediglich den Ist-Zustand dar, ohne näher darauf einzugehen, wie der mögliche Soll-Zustand erreicht werden soll.



Seit Ende 2013 ist eine neue Bundesregierung im Amt. Der Fahrgastverband PRO BAHN erhofft sich von ihr mutige und zukunftsorientierte Entscheidungen im Sinne der Fahrgäste.

Dass der Koalition zur 2019 auslaufenden Gemeindeverkehrsfinanzierung nichts anderes einfällt, als diese in eine Arbeitsgruppe der Bund-Länder-Finanzreform zu stecken, ist aus Fahrgastsicht unbefriedigend. Ganz anders beim Thema Lärmschutz: Die Äußerungen dazu fallen erfreulich umfangreich aus. Ärgerlich ist, dass auf die hohen Lärmschutz-Kosten bei den Fahrzeugen keinerlei Rücksicht genommen werden soll, und es sich eher so liest, als sollten die jetzt bestehenden Regelungen auch auf EU-Ebene noch verstärkt werden. Auch hier wird offensichtlich davon ausgegangen, dass der Verkehrsträger Schiene seine Kosten selbst finanziert – ganz im Gegensatz zu den Systemen Straße und Binnenschifffahrt.

Die Koalitionäre wollen den Deutschland-Takt vorantreiben, eine effizientere und beschleunigte Zulassung von Schienenfahrzeugen anstreben und ersichtlich die Einheit von Schienennetz und Bahnbetrieb gewährleisten. Während die ersten beiden Punkte zu begrüßen sind, ist aus Fahrgastsicht die weitere Einheit von Netz und Betrieb kritisch zu sehen. Dass das Thema Barrierefreiheit sich lediglich für den Bereich der Bahnhöfe wiederfindet, also nicht insgesamt der Stationen, und beim rollenden Material überhaupt nicht auftaucht, ist dann schon erstaunlich. Immerhin scheint die Bundespolitik zu der Erkenntnis zu gelangen, dass teure elektronische Lösungen insbesondere im Öffentlichen Personennahverkehr nicht der Weisheit letzter Schluss sein müssen. Erstaunlich ist auch, dass die Fahrgastrechte nicht auftauchen, gibt es doch hier nach wie vor erhebliche Unterschiede zwischen den einzelnen öffentlichen Verkehrsträgern zulasten des Systems Schiene. Auch zum Thema Deutschland-Tarif hätte man sich aus Fahrgastsicht gerne wenigstens einen Prüfauftrag gewünscht.

Insgesamt zeigt der Koalitionsvertrag im Bereich Verkehr wenigstens Ansätze, wobei er beim entscheidenden Aspekt Finanzen sehr vage bleibt. Die tatsächliche Gewichtung zugunsten des Öffentlichen Verkehrs fehlt völlig, hier hätte man gerade von einer Großen Koalition mehr Mut zur politischen Durchsetzung erwarten können.

Alexander Drewes, stellvertretender Bundesvorsitzender und Behindertenbeauftragter des Fahrgastverbandes PRO BAHN

Kurzmitteilungen

Bester Bahnhof gesucht

Noch bis Juni 2014 sind alle Fahrgäste aufgerufen, ihren Lieblingsbahnhof zu nominieren. Es geht um den Bahnhof des Jahres, der auch in diesem Jahr wieder von der „Allianz pro Schiene“ ausgerufen wird. Auf der Website <http://www.allianz-pro-schiene.de> gibt es ein Vorschlagsformular, aber es werden auch formlose Vorschläge entgegengenommen. In den Sommermonaten wird die Jury, der für den Fahrgastverband PRO BAHN wieder der Ehrenvorsitzende Karl-Peter Naumann angehört, die Top-20-Bahnhöfe persönlich bereisen und Ende August die Gewinner küren. Den Titel „Bahnhof des Jahres 2013“ trägt Göttingen. Bester Kleinstadt-Bahnhof ist Oberursel.

BEIRAT EMPFIEHLT:

Mehr elektrisch betriebene Strecken in Ostwestfalen-Lippe

Für Ostwestfalen empfiehlt der SPNV-Beirat des Landes NRW eine Reihe von Ausbaumaßnahmen des Schienennetzes. Der Beirat, der vom Düsseldorfer Verkehrsminister berufen wurde und in dem die Aufgabenträger des SPNV, der Fahrgastverband PRO BAHN, der VCD sowie die im SPNV tätigen Verkehrsunternehmen zusammenarbeiten, hat im September 2013 seinen zweiten Bericht mit einem Maßnahmenkatalog vorgelegt. Der Bericht darf als konkrete Absicht der Aufgabenträger des SPNV und als Grundlage der Politik des Landes NRW verstanden werden.

http://www.probahn-nrw.de/nrw2/news.id800,mehr_elektrisch_betriebene_strecken_owl.html

Pressemeldungen

Dividenden-Kürzung ist richtiger Schritt

Die Absicht der Deutschen Bahn (DB) AG, dem Bund die Dividende für das Jahr 2013 von 525 auf 200 Millionen Euro zu kürzen, wird vom Fahrgastverband PRO BAHN ausdrücklich begrüßt. „Offenbar hat der Gewinnrückgang endlich die Erkenntnis wachsen lassen, dass eine solche Zahlung völlig unangemessen ist“, erklärte der stellvertretende PRO BAHN-Bundesvorsitzende Gerd Aschoff. „Alle Welt redet von der Notwendigkeit, deutlich mehr Geld in den Erhalt und den Ausbau des Schienennetzes zu stecken, aber der Bahnkonzern lässt sich vom Finanzminister melken.“ Der Fahrgastverband hofft, dass der DB-Aufsichtsrat Ende März so verfährt, wie es in den Presseberichten in Aussicht gestellt wurde.

http://www.pro-bahn.de/presse/pm_bv_show.php?id=103

ERFOLG IN KASSEL-WILHELMSHÖHE:

Fahrgäste müssen nicht mehr frieren

Im Bahnhof Kassel-Wilhelmshöhe werden zwei neue, beheizbare Wartepavillons errichtet; bei Redaktionsschluss waren die Bauarbeiten kurz vor dem Abschluss. Dies ist dem Engagement des PRO BAHN-Regionalverbandes Nordhessen zu verdanken, dessen Sprecher Hermann Hoffmann jahrelang drängte und Abhilfe forderte. Die offene Halle des ICE-Bahnhofs Kassel-Wilhelmshöhe führt dazu, dass in den kalten Monaten eisige Temperaturen herrschen, es überall zugig und windig ist. Meist flüchten die Menschen dann in die im Bahnhof befindlichen Imbissbereiche und Cafés. Bei Inbetriebnahme des ICE-Bahnhofs 1991 bestand noch ein Warteraum, dieser musste vor sechs Jahren der Filiale einer Fastfood-Kette weichen. Lesen Sie dazu die Pressemitteilung:

<http://pro-bahn-hessen.de/?p=830>



PRO BAHN STELLT VOR

David van der Grinten aus Kleve am Niederrhein ist stellvertretender Landesvorsitzender von PRO BAHN in Nordrhein-Westfalen. Neben seiner Tätigkeit im Landesvorstand, für den er unter anderem als Webmaster den Internetauftritt www.probahn-nrw.de verantwortet, leitet er auch die Bezirksgruppe Kleve.

Kontakt: vandergrinten@probahn-nrw.de oder Telefon (02821) 71 57 07

TERMINE

Verleihung der Fahrgastpreise: Der PRO BAHN-Bundesverband verleiht am 28. März 2014 in Gera im Rahmen seines Bundesverbandstages die diesjährigen Fahrgastpreise. Ausgezeichnet werden wie in jedem Jahr Unternehmen, Initiativen und Persönlichkeiten, die sich auf vorbildliche Art und Weise um die Interessen der Fahrgäste verdient gemacht haben.

Treffen in Nürnberg: Am 7. April ab 17.30 Uhr trifft sich die PRO BAHN-Bezirksgruppe Mittel- und Oberfranken in der Mediterraneo Cantina Estación im Nürnberger Hauptbahnhof. Auf der Tagesordnung stehen aktuelle Informationen und ein Erfahrungsaustausch über das Verkehrsgeschehen und die Aktivitäten von PRO BAHN. Gäste sind stets willkommen! Weitere Informationen bei Thomas Schempf, Telefon (0911) 57 91 35

Das Letzte ...



... sind Bushaltestellen, bei denen der Fahrgast nicht erfährt, wo er eigentlich ist. Beobachten kann man das zum Beispiel dort, wo Regionalbusgesellschaften der Deutschen Bahn AG die Stationen ihrem neuen Marketingkonzept anpassen und aus übertriebener Sparsamkeit den Haltestellennamen weglassen. Das erschwert dem Touristen erheblich die Orientierung.

IMPRESSUM

FAHRGAST **aktuell** – Newsletter des Fahrgastverbandes PRO BAHN e.V., Friedrichstraße 95, 10117 Berlin, www.pro-bahn.de, Amtsgericht Bonn VR 6018. Redaktion: W. Karg, chefredakteur@der-fahrgast.de. Bilder: Bundesregierung/Guido Bergmann, Rainer Bier, Jörg Bruchertseifer, Uwe Helbig, Winfried Karg. Weitergabe und Vervielfältigung ausdrücklich erwünscht. Bezug kostenlos. Bestellungen und Abbestellungen unter www.der-fahrgast.de.

Gefällt Ihnen dieser Newsletter?

Wir freuen uns über Mitteilungen an leserbriefe@der-fahrgast.de



PRO BAHN ist auf Facebook vertreten: facebook.com/pro.bahn



Aktuelle Meldungen von PRO BAHN gibt es auch bei: twitter.com/PB_Aktuell

www.pro-bahn.de