

Fahrgast aktuell 5/2019



INHALT

Fahrgastverband PRO BAHN fordert: Aufgabenträger müssen mehr für den SPNV machen	1
Auch der NVV ist avantgardistisch unterwegs	7
Die 10 Gebote des ÖV-Tarifs	8
Pressemitteilungen	10
Impressum	9

Verdoppelung der Fahrgastnachfrage im Schienenpersonennahverkehr (SPNV)

Fahrgastverband PRO BAHN fordert:

Aufgabenträger müssen mehr für den SPNV machen

Im Koalitionsvertrag der Bundesregierung ist das Ziel festgeschrieben, die Fahrgastnachfrage sowohl im Schienenpersonenfernverkehr (SPFV) als auch im Schienenpersonennahverkehr (SPNV) bis zum Jahr 2030 zu verdoppeln. Ein Ziel, das von den Fahrgast-, Umwelt- und Verkehrsverbänden geteilt wird. Dafür müssen das Angebot und die Sitzplatzkapazitäten ausgebaut sowie die Pünktlichkeit und die Zuverlässigkeit des SPNV gewährleistet sein.

► Die Realität im SPNV schaut anders aus: Das Angebot und die Sitzplatzkapazitäten werden zu langsam ausgebaut, die Pünktlichkeit und



Die Bahnsteiggleise 3 und 4 im Hamburger Hauptbahnhof. Zuletzt ist der Hamburger Hauptbahnhof 1981 um die im Tunnel liegenden Bahnsteiggleise 1 und 2 erweitert worden. Seitdem ist die Fahrgastnachfrage stetig gestiegen, ohne dass die Schieneninfrastruktur erweitert worden ist.

die Zuverlässigkeit sind nicht gewährleistet und Fahrzeug- und Personalmangel sorgen dafür, dass in einigen Regionen das Angebot und die Sitzplatzkapazitäten nur eingeschränkt erbracht werden.

Soll der SPNV seinen Anteil zur Verdoppelung der Fahrgastnachfrage bis zum Jahr 2030 leisten, müssen aus der Sicht des Fahrgastverbandes PRO BAHN die Aufgabenträger mehr für den SPNV machen:

Ausschreibung von Verkehrsleistungen – der Qualität eine stärkere Gewichtung einräumen

Eine bestimmte Anzahl an Aufgabenträgern verfolgt bei Ausschreibungen von Verkehrsleistungen immer noch das Ziel, mit einer möglichst hohen Anzahl an Sitzplätzen in einem möglichst kurzen Fahrzeug, einer möglichst geringen Fahrzeug- und Personalreserve einen möglichst günstigen Angebotspreis zu erzielen. Die Pünktlichkeit und die Zuverlässigkeit des Angebotes bleiben zu einem früheren oder späteren Zeitpunkt der Laufzeit der Verkehrsverträge auf der Strecke.

Aus der Sicht des Fahrgastverbandes PRO BAHN sind Ausschreibungen von Verkehrsleistungen der Anlass, das Angebot und die Sitzplatzkapa-

zitäten (sowie in einem angemessenen Verhältnis zu den Sitzplatzkapazitäten die Stellplätze für die Fahrradmitnahme) auszubauen, den Reisekomfort zu erhöhen sowie die Pünktlichkeit und die Zuverlässigkeit zu verbessern. Dafür braucht es Ausschreibungen von Verkehrsleistungen, die als Ziel die Erteilung des Zuschlages für das beste Angebot der Eisenbahnverkehrsunternehmens haben.

Hierfür ist der Qualität eine stärkere Gewichtung bei der Bewertung der Angebote der Eisenbahnverkehrsunternehmen einzuräumen. Zudem sind die Qualitätskriterien präziser und umfangreicher zu formulieren – Anforderungen an die Innengestaltung und an die Technik neuer Fahrzeuge, Anforderungen an einen realistischen Lieferzeitraum und an einen realitätsnahen Probetrieb der Fahrzeuge vor dem Start neuer Verkehrsverträge, Anforderungen an Schienenersatzverkehre, an die Instandhaltung, an die Ausbildung und die Vorhaltung des Personal sowie eine ernstzunehmende Pönalisierung müssen Bestandteil von Ausschreibungen von Verkehrsleistungen sein.

Längere Laufzeiten von Verkehrsverträgen – Regelungen zur Anpassung des Angebotes und der Sitzplatzkapazitäten berücksichtigen

Während Verkehrsverträge noch vor einigen Jahren eine Laufzeit von 10 Jahren hatten, sind viele Aufgabenträger inzwischen zu Verkehrsverträgen mit Laufzeiten von 12 bis 15 Jahren übergegangen.

Nach dem Start neuer Verkehrsverträge reichen der Ausbau des Angebotes und der Sitzplatzkapazitäten ungefähr für einen Zeitraum von 5 Jahren, bis die steigende Fahrgastnachfrage den Ausbau des Angebotes und der Sitzplatzkapazitäten kompensiert hat. Während es vor einigen Jahren ausreichend gewesen ist, Verkehrsverträge in ihrer Laufzeit einmal anzupassen, müssen Verkehrsverträge in ihrer Laufzeit inzwischen zweimal angepasst werden, um der steigenden Fahrgastnachfrage gerecht zu werden.

Demgegenüber stehen immer größere Herausforderungen, während der Laufzeit der Verkehrsverträge zusätzliche Fahrzeuge zu beschaffen, die mit den bestehenden Fahrzeugen kompatibel sind, und zusätzliche Trassen zu erhalten, die gemeinsam mit dem bestehenden Angebot ein überzeugendes neues Angebot bieten. Eine Anpassung von Verkehrsverträgen kann so mitunter mehrere Jahre für die Vorbereitung in Anspruch nehmen. Daher müssen viele Regelungen für eine Anpassung von Verkehrsverträ-

gen bereits bei der Ausschreibung von Verkehrsleistungen berücksichtigt werden.

Einführung eines bundesweiten Fahrzeugreservepool

In den kommenden Jahren werden mit dem Start neuer Verkehrsverträge und dem meist damit verbundenen Einsatz von neuen Fahrzeugen sowie der fortschreitenden Elektrifizierung von Bahnstrecken zahlreiche Elektrolokomotiven, Doppelstockwagen, Elektro- und Dieseltriebwagen freigesetzt, von denen ein großer Teil die geplante Nutzungsdauer noch nicht erreicht hat.

Ein großer Teil der freigesetzten Fahrzeuge wird im Stillstandsmanagement abgestellt, ein kleiner Teil der freigesetzten Fahrzeuge wird ins Ausland verkauft. Während sich unsere Fahrgäste ärgern und kritisieren, dass der Zug zu selten und mit zu geringeren Sitzplatzkapazitäten kommt, warten zahlreiche Fahrzeuge im Stillstandsmanagement auf ihren Einsatz und freuen sich Fahrgäste im Ausland auf den Einsatz gebrauchter Fahrzeuge aus Deutschland.

In einem bundesweiten Fahrzeugreservepool, organisiert und vorgehalten von einem landesweiten Fahrzeugpool, können gebrauchte Doppelstockwagen, Elektro- und Dieseltriebwagen vorgehalten werden. Nach einer moderaten Modernisierung können diese Fahrzeuge noch viele Jahre weiter eingesetzt werden und unter anderem zur Abdeckung kurzfristiger Verkehrsspitzen zu Groß- und Sportveranstaltungen, zur Überbrückung von Fahrzeugmangel bis zur Lieferung von neuen Fahrzeugen sowie zur Überbrückung eines teilweise beziehungsweise kompletten Ausfalls einer Fahrzeugflotte wie auf den Bahnstrecken Westerland – Hamburg und Hof – Dresden geschehen herangezogen werden.

Einführung landesweiter Personalreservepools

Mit dem fortschreitenden Ausbau des Angebotes sowohl im SPFV als auch im SPNV einhergeht, dass das Angebot im SPNV nur noch unter großen Anstrengungen vollständig erbracht werden kann, da das Angebot an Triebfahrzeugführern in den vergangenen Jahren nicht mit der Nachfrage an Triebfahrzeugführern mitgehalten hat.

In vielen Regionen ist es inzwischen üblich, dass kurzfristig mal mehr, mal weniger Züge aufgrund von kurzfristigem Personalmangel ausfallen, in

einen Regionen ist es inzwischen üblich, dass langfristig eine bestimmte Anzahl an Zügen aufgrund von langfristigem Personalmangel ausfallen.

In einigen Regionen wird diese Herausforderung durch die Vielzahl an Baustellen, die aufgrund der damit verbundenen Ersatzfahrpläne bei den Eisenbahnverkehrsunternehmen für einen kurz- bis mittelfristigen Personalmehrbedarf sorgen, verschärft. Die ohnehin zu geringe Anzahl an Triebfahrzeugführern für das reguläre Angebot im SPNV wird somit weiter reduziert.

In landesweiten Personalreservepools, organisiert und vorgehalten von den Aufgabenträgern im SPNV, können eine bestimmte Anzahl von Triebfahrzeugführern vorgehalten werden. Eisenbahnverkehrsunternehmen können sich auf die Verfügbarkeit der Triebfahrzeugführer verlassen und kaufen diese verpflichtend zu einem angemessenen Preis bei den landesweiten Personalreservepools ein.

Das ein landesweiter Personalreservepool eine ernstzunehmender Lösung für einen kurz- bis mittelfristigen Personalmangel beziehungsweise Personalmehrbedarf ist, zeigen die Aktivitäten der Nahverkehrsgesellschaft Baden-Württemberg (NVBW). In Baden-Württemberg soll es ab dem Jahr 2020 einen landesweiten Personalreservepool mit auf 4 Standorte verteilten 28 Triebfahrzeugführern geben.

Einführung landesweiter Schienenersatzverkehrspools

Mit der Ausschreibung von Verkehrsleistungen und der damit auf einigen Bahnstrecken verbundenen Erbringung der Verkehrsleistungen von mehreren Eisenbahnverkehrsunternehmen haben sich für die Organisation und die Vorhaltung von Schienenersatzverkehren neue Herausforderungen ergeben. In vielen Fällen organisieren die Eisenbahnverkehrsunternehmen einen Schienenersatzverkehr für ihre eigenen Verkehrsleistungen und stehen somit in Konkurrenz zu anderen Eisenbahnverkehrsunternehmen um die vorhandenen Busfahrer und Busse der Omnibusverkehrsunternehmen.

In einigen Regionen werden diese Herausforderungen durch den fortschreitenden Ausbau des Angebotes im ÖPNV verschärft, so dass kaum Busfahrer und Busse der Omnibusverkehrsunternehmen zur Erbringung eines Schienenersatzverkehr verfügbar sind. Folglich kritisieren Fahrgäste die Organisation von Schienenersatzverkehren, da diese vielfach zu selten und mit zu geringen Sitzplatzkapazitäten verkehren.

In landesweiten Schienenersatzverkehrspools, organisiert und vorgehalten von den Aufgabenträgern im SPNV, können eine bestimmte Anzahl an Busfahrern und Bussen vorgehalten werden. Eisenbahnverkehrsunternehmen können sich auf die Verfügbarkeit der Busse und Busfahrer verlassen und kaufen diese verpflichtend zu einem angemessenen Preis bei den landesweiten Schienenersatzverkehrspools ein. Fahrgäste können sich auf einen Schienenersatzverkehr mit einem angemessenen Angebot und angemessenen Sitzplatzkapazitäten verlassen.

Abschließend ist festzuhalten, dass die Aufgabenträger für den SPNV gemeinsam mehr für eine Beschleunigung von Planungsverfahren und für eine bessere finanzielle Ausstattung für den Ausbau des Schienennetzes für den SPNV, so dass sowohl mehr Bahnstrecken in den Regionen ausgebaut als auch mehr zusätzliche Schieneninfrastruktur in Metropolregionen errichtet werden können.



STEFAN BARKLEIT

FAHRGASTVERBAND PRO BAHN

STELLVERTRETENDER BUNDESVORSITZENDER



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. Wenn Sie **derFahrgast** abonnieren möchten, dann schicken Sie uns eine formlose E-Mail an: info@pro-bahn.de mit Ihrer Adresse und dem Wunschtermin für den Abo-Start.



Auch der NVV ist avantgardistisch unterwegs

► Im Newsletter **Fahrgast aktuell** 4-2019 haben wir über die Vereinheitlichung der Kinderaltersgrenzen berichtet und weiterführende Optionen zur Steigerung der Attraktivität des öffentlichen Nahverkehrs bei Jugendlichen aufgezeigt. Unser Newsletter, den politisch Verantwortliche für den öffentlichen Verkehr, ÖV-Aufgabenträger sowie Interessierte und Mitglieder unseres Verbandes erhalten, wird aufmerksam gelesen. Das freut uns sehr, denn somit erhalten wir konstruktives Feedback für unsere Arbeit und können uns noch fokussierter den Potenzialen widmen.

Im Beitrag „Sind Kinderfahrtscheine alternativlos?“ haben wir Beispiele gebracht, die weiterführende attraktive Tarifangebote für Jugendliche bei einzelnen Fahrkarten aufzeigen. Diese Beispiele hatten keinen Anspruch auf Vollständigkeit. Herzlichen Dank an den Nordhessischen Verkehrsverbund (NVV), der uns auf sein Angebot hinwies.

Der NVV führte ein U18-Ticket ein, das es bis dahin in Deutschland so noch nicht gab. Statt ab dem vollendeten 15. Lebensjahr ein Erwachsenen-Ticket zu lösen, ist dies im NVV erst ab 18 notwendig. Kinder und Jugendliche unter 18 Jahren können die bis zu 45 Prozent ermäßigten Einzelfahrkarten und 5er-Tickets nutzen.

Damit ist der NVV zweifelsfrei auch auf dem richtigen Weg, die ÖV-Mobilität für Jugendliche attraktiver zu gestalten. 

JÖRG BRUCHERTSEIFER

FAHRGASTVERBAND PRO BAHN
STELLVERTRETENDER
BUNDESVORSITZENDER



Die 10 Gebote des ÖV-Tarifs

Für den Fahrgastverband PRO BAHN gehören die Tarife im öffentlichen Verkehr (ÖV) zu den zentralen Kriterien für einen attraktiven ÖV. Seit weit über 20 Jahren hat der Fahrgastverband einen sehr aktiven Fachausschuss, der sich schwerpunktmäßig mit Tariffragen beschäftigt. Dazu steht er im regelmäßigen Austausch mit Aufgabenträgern, Verkehrsunternehmen, und Experten. Im Folgenden finden Sie die 10 wichtigsten Punkte aus Fahrgastsicht, deren Umsetzung der Fahrgastverband PRO BAHN für geboten hält:

- 1.** Bundeseinheitliche Begriffe und Namen (für Gruppen, Kind, Hund, Tag, ...) sowie klare und einheitliche Tarif-Informationen.
- 2.** Informationsmöglichkeiten unterwegs, die nicht auf kundeneigenen Geräten (Smartphone, Apps, etc.) basieren.
- 3.** Eine einheitliche ÖV-App für den gesamten bundesweiten öffentlichen Verkehr (ÖPNV, SPNV, SPFV, ergänzende Verkehrsmittel, eigenwirtschaftliche Verkehre).
- 4.** Eine bundesweite gültige ÖV-Mobilitätskarte für alle öffentlichen Verkehre (Weiterentwicklung der BahnCard).
- 5.** Angebot von:
 - Kinder- und familienfreundliche Tarife (kostenlose Kindermitnahme)
 - Preisgünstige Tickets für Kleingruppen für verschiedene Reiseweiten
 - Ermäßigte Fahrkarten für Jugendliche im PKW-Führerschein-alter (ab 17/ 18 Jahre)
- 6.** Besonders einfache günstige Flatrates in verschiedenen Ausführungen (1 Tag, n Tage, ... 1 Jahr), dabei muss die Tages-Flat günstiger als zwei Einzelfahrkarten sein.

7. Rabattierte Angebote für Fahrgäste, die häufiger, aber nicht regelmäßig fahren (Teilzeitkräfte, Beschäftigte mit flexiblen Arbeitstagen pro Woche, etc.).

8. Elektronische Tickets nach bundeseinheitlichem Standard (Check in, Be out).

9. Einheitlicher Vertrieb, unabhängig von einzelnen Unternehmen (nur ein Typ von Fahrkartenautomaten).

10. Einheitliche und wirksame Kundengarantien für die gesamte Reisekette.



JÖRG BRUCHERTSEIFER

HANS-UWE KOLLE

KARL-PETER NAUMANN

FAHRGASTVERBAND PRO BAHN

FACHAUSSCHUSS TARIFE



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 06/2019:
30.11.2019.



Bundesweite Pressemitteilungen

Erneut über der Teuerungsrate

Große Diskrepanz zwischen politischen Sonntagsreden und der täglichen Realität

■ Der Fahrgastverband PRO BAHN kritisiert, dass der Tarifverband der Bundeseigenen und Nichtbundeseigenen Eisenbahnen in Deutschland (TBNE) mit der zum Fahrplanwechsel im Dezember 2019 geplanten Erhöhung der Fahrpreise die Fahrpreise über die Inflation erhöht und insbesondere Nutzer von Ländertickets sowie Pendler stärker zur Deckung ihrer notwendigen Ausgaben heranziehen.

Mehr dazu hier:

https://www.pro-bahn.de/presse/pm_bv_show.php?id=355

Netzlücken entlang der Bahnstrecken nicht vergessen

Fahrgastverband PRO BAHN begrüßt die Strategie von Bundesminister Scheuer

■ Der Fahrgastverband PRO BAHN begrüßt die Strategie von Bundesverkehrsminister Scheuer für einen flächendeckenden Mobilfunk und weist daraufhin, dass insbesondere die mangelhafte Abdeckung im Mobilfunk an Bahnstrecken behoben werden muss.

Ein flächendeckender Mobilfunk ist auch im Hinblick auf die weitere Digitalisierung der Fahrgastinformation relevant, da ein Teil der digitalisierten Fahrgastinformation heute nur eingeschränkt oder gar nicht genutzt werden kann, weil die Abdeckung im Mobilfunk eine Nutzung nicht zulässt.

Mehr dazu hier:

https://www.pro-bahn.de/presse/pm_bv_show.php?id=354

Regionale Pressemitteilungen

SCHLESWIG-HOLSTEIN/ HAMBURG

Fahrgastverband PRO BAHN und VCD Nord fordern erneut eine Erhaltung und Modernisierung der bestehenden Bäderbahn Neustadt – Lübeck

■ Der PRO BAHN-Landesverband Schleswig-Holstein/ Hamburg und der VCD Nord fordern erneut eine Erhaltung und Modernisierung der bestehenden Bäderbahn Neustadt – Lübeck.

Dafür soll der zur Stilllegung vorgesehene Streckenabschnitt Haffkrug – Ratekau erhalten, modernisiert und elektrifiziert sowie nördlich von Ratekau höhenfrei in die Aus- und Neubaustrecke Puttgarden – Lübeck eingeführt werden. Die bestehenden 5 Bahnstationen an der bestehenden Bäderbahn Neustadt – Lübeck sollen barrierefrei ausgebaut und modernisiert sowie durch 3 neue Bahnstationen ergänzt werden.

Das neue Angebot sieht eine Regio-S-Bahn-Linie Neustadt – Lübeck im 30-Minuten-Takt vor, die südlich von Lübeck gemeinsam mit der Regio-S-Bahn-Linie Travemünde – Lübeck im 30-Minuten-Takt nach Hamburg verkehrt.

Mehr dazu hier:

<http://pro-bahn-sh.de/?p=4106>

HESSEN

PRO BAHN Hessen fordert Krisengipfel wegen Personalmangel und Zugausfällen im Schienenpersonennahverkehr

■ Der PRO BAHN-Landesverband Hessen fordert angesichts der unternehmensübergreifenden Zugausfälle aufgrund von Fahrzeug- und Personalmangel einen Krisengipfel, um ein Gesamtprogramm zur Lösung der Herausforderungen sowie der damit verbundenen Mehrkosten aufgrund der höheren Angebotspreise zu entwickeln.

Auch die für die kommenden Ausschreibungen angedachten höheren Fahrzeug- und Personalreserven sind nicht ausreichend, um Zugaus-

fälle aufgrund von Fahrzeug- und Personalmangel künftig auszuschließen.

Mehr dazu hier:

<https://pro-bahn-hessen.de/?p=6593>

PRO BAHN Hessen fordert Rechtsgrundlagen für E-Tretroller im öffentlichen Verkehrsraum sowie die schrittweise Anpassung von Bussen und Bahnen an die geänderten Mobilitätsbedürfnisse der Menschen und kritisiert Bundesverkehrsminister Andreas Scheuer, weil er die Verantwortung an die Kommunen abwälzt

■ Der PRO BAHN-Landesverband Hessen kritisiert Bundesverkehrsminister Scheuer für die Zulassung des Einsatzes von E-Tretrollern, ohne angemessene gesetzliche Regelungen zur Zulassung und zum Einsatz von E-Tretrollern geschaffen zu haben.

Zudem fordert der PRO BAHN-Landesverband Hessen die Hersteller von Fahrzeugen sowie die Aufgabenträger auf, die Mitnahme von E-Tretrollern im ÖPNV und die Abstellung von E-Tretrollern an Bahnstationen sowie an Straßenbahn- und Bushaltestellen zu berücksichtigen. Darüber hinaus muss die Infrastruktur im Straßenraum so hergerichtet werden, dass die Nutzer von E-Tretrollern kurze Strecken sicher mit dem E-Tretroller zurücklegen können.

Mehr dazu hier:

<https://pro-bahn-hessen.de/?p=6580>

BAYERN

S-Bahn München: jetzt stabilisieren und zukunftssicher machen

■ Der Fahrgastverband PRO BAHN fordert die Politik auf, das aus dem Jahr 2012 stammende 13-Punkte-Programm zur Stabilisierung des Betriebs der S-Bahn München endlich umzusetzen und die eingesparten Regionalisierungsmittel aufgrund des Ausfalls des 10-Minuten-Taktes auf den S-Bahn-Linien 3 und 8 zur Bestellung von Verkehrsleistungen bei Eisenbahnverkehrsunternehmen außerhalb des DB-Konzerns wie

beispielsweise auf der Ilztalbahn Freyung – Passau und auf den von der Bayerischen Oberlandbahn betriebenen Bahnstrecken zu nutzen.

Des Weiteren wird vorgeschlagen, Projekte zum Ausbau der Schieneninfrastruktur mit der Staatsbauverwaltung anstelle der DB Netz und DB Station&Service umzusetzen

Mehr dazu hier:

<https://www.pro-bahn.de/oberbayern/presse/20190917.html>

BERLIN-BRANDENBURG

NEB stellt Bahnbetrieb am Nachmittag des 07.09.2019 und am 08.09.19 ein

■ Der PRO BAHN-Landesverband Berlin-Brandenburg kritisiert die schlechte Bahnanbindung von Rheinsberg.

So verkehrt der erste Zug in Richtung Berlin viel zu spät und ein Teil der Züge verkehrt auch nur von/ bis Löwenberg, wo die Fahrgäste umsteigen müssen. Erschwerend kommt hinzu, dass immer wieder Züge aus betrieblichen Gründen ausfallen und die Fahrgäste an den Bahnstationen aufgrund fehlender Dynamischer Schriftanzeiger auch nicht unmittelbar über einen Ausfall eines Zuges informiert werden.

Der PRO BAHN-Landesverband Berlin-Brandenburg fordert die Niederbarnimer Eisenbahn (NEB) auf, für einen stabilen Betrieb Sorge zu tragen, und den Verkehrsverbund Berlin-Brandenburg (VBB) auf, das Angebot stärker auf die Anforderungen von Ausflüglern und Pendlern auszurichten, die Bahnstationen aufzuwerten und durch die Errichtung neuer Bahnstationen zusätzliche Nachfragepotentiale zu erschließen.

Mehr dazu hier:

<https://www.pro-bahn-berlin.de/dateien/presse/pdf-presse-mitteilung-mangelhafte-zugverbindung-rheinsberg-20190909.pdf>

PRO BAHN kritisiert schlechte Bahnverbindung am Wochenende von Berlin nach Dessau

■ Die PRO BAHN-Landesverbände Berlin-Brandenburg und Mitteldeutschland kritisieren das schlechte Angebot auf der Bahnstrecke Dessau – Berlin an den Wochenenden.

Die Regionalexpress-Linie 7 Dessau – Berlin – Wünsdorf-Waldstadt verkehrt zwar auch an den Wochenenden stündlich, doch wird der Streckenabschnitt Dessau – Bad Belzig nur zweistündlich bedient. Fahrzeuge werden dadurch nicht gespart, die in Bad Belzig endenden Triebwagen verkehren nach einer entsprechend langen Standzeit in ihrem eigentlichen Umlauf wieder nach Berlin und Wünsdorf-Waldstadt.

Die PRO BAHN-Landesverbände Berlin-Brandenburg und Mitteldeutschland fordern, den Streckenabschnitt Dessau – Bad Belzig auch an den Wochenenden stündlich zu bedienen, so dass Berliner beispielsweise das Bauhaus-Museum besuchen können, ohne 90 Minuten von Berlin nach Dessau stehen zu müssen.



Mehr dazu hier:

<https://www.pro-bahn-berlin.de/dateien/presse/pdf-pressemeldung-dessau-20190908.pdf>

