

Fahrgast aktuell 2/2019



Sonderfahrt in die osteuropäischen Nachbarländer: Sozialdemokratische Politikerinnen und Politiker erheben **Forderungen** zum **Deutsch-Polnischen Bahngipfel am 8. Mai**

Es kommt Bewegung in die Diskussion zu grenzüberschreitenden Fernverkehrsverbindungen zwischen Deutschland und Polen – und das nicht nur in Anbetracht des Deutsch-Polnischen Bahngipfels, der am 8. Mai unter Leitung von Dietmar Woidke (SPD), Ministerpräsident des Landes Brandenburg, stattfinden wird.

► 130 Personen, darunter zahlreiche Politikerinnen und Politiker in verschiedenen Funktionen der SPD und ihrer sozialdemokratischen Schwesterparteien sowie Mitglieder und Gäste hatten am letzten Wochenende im April eine Sonderfahrt unternommen, um ihre Forderungen zur Verbesserung des Eisenbahnverkehrs zwischen Deutschland, Polen und Tschechien zu konkretisieren.

„Die Strecke nach Breslau könnte man von Berlin direkt und sofort in 3 Stunden und 35 Minuten zurücklegen“, berichtet Dr. Jürgen Murach, Organisator der Sonderfahrt und Leiter der Arbeitsgruppe Grundsatzangelegenheiten der Verkehrspolitik bei der Berliner Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz. Durch Nutzung der neuen Verbindungskurve bei Horka und der Verbindungskurve zwischen



Die Sonderfahrt nach Polen und Tschechien führte auch über Görlitz. Dort konnten die Teilnehmer das historische Bahnhofsgebäude und die historische Bahnhofshalle besichtigen – beide werden in den kommenden Jahren saniert.

Senftenberg und Hoyerswerda wäre darüber hinaus ein durchgehender elektrischer Verkehr möglich. Hier gibt es allerdings eine Hürde: Um einen circa dreiminütigen „Reboot“ beim Wechsel vom polnischen Gleichstrom- auf das deutsche Wechselstrom-System zu vermeiden, hat man in der Verbindungskurve bei Horka eine SAP-INSUDI-Schnittstelle eingebaut. Momentan gibt es aber nur

INHALT

Sozialdemokratische Politikerinnen und Politiker erheben Forderungen zum Deutsch-Polnischen Bahngipfel am 8. Mai	1
Initiative deutsch-polnischer Schienenpersonenverkehr sieht großen Handlungsbedarf bei Elektrifizierungen und im Fernverkehr.....	3
Fahrgastverband PRO BAHN setzt sich für den Ausbau des Angebotes und der Infrastruktur zwischen Dänemark und Deutschland ein.....	4
Westeuropaverkehre vernetzen sich zunehmend	6
Grenzüberschreitender Verkehr nach Südeuropa: Angebot gut, Tarife ausbaufähig	7
Pressemeldungen	9
Impressum	9

eine einzige Güterzuglok mit elektrischem Antrieb, die diese Schnittstelle befahren kann – ein krasser Planungsfehler. Die Delegation der SPD erhofft sich hier so schnell wie möglich eine Lösung. Zeitnah sollte es tagsüber zumindest eine direkte Fernverkehrsverbindung der Deutschen Bahn von Berlin nach Breslau und zurück geben. Die Wichtigkeit dieser Verkehrsachse ergibt sich nicht zuletzt aus der für das kommende Jahr geplanten Eröffnung des internationalen Flughafens Berlin Brandenburg (BER).

Weitere Ansätze für verbesserte Schienenverbindungen in die osteuropäischen Nachbarländer ergeben sich aus dem Streckenast, der von Węglińiec nach Jelenia Góra und weiter durch das Riesengebirge führt. „Die Strecke hat Panoramaqualität wie manche Strecken in der Schweiz. Ein touristischer Verkehr von Berlin in diese Region ist gut denkbar“, so Dr. Jürgen Murach weiter. Dabei tut sich auf transnationaler Ebene zwischen Polen und Tschechien einiges: Zwischen dem polnischen Skiort Szklarska Poręba und der tschechischen Stadt Liberec wurde jüngst ein Zweistundentakt im Schienenpersonennahverkehr eingerichtet. Hier – wie auch an anderen Stellen – zeigt sich in Polen ein deutliches Engagement zur Verbesserung des Schienenpersonennahverkehrs. Verantwortlich in dieser Hinsicht ist das Eisenbahnverkehrsunternehmen „Koleje Dolnośląskie“ der polnischen Woiwodschaft Niederschlesien. Regional und in öffentlicher Hand wird so der Schienenpersonennahverkehr betrieben, für den zuvor die polnische Staatsbahn PKP verantwortlich war. „Koleje Dolnośląskie“ ist dabei auch Infrastruktureigentümer und treibt die Elektrifizierung von Strecken im regionalen Schienennetz stark voran.

Um die vertakteten touristischen Verkehre auf polnischer Seite Richtung Deutschland weiterzuführen, gibt es momentan weitere Herausforderungen: Für die grenzüberschreitende Strecke zwischen Görlitz beziehungsweise Zittau und Liberec gilt immer noch ein Abkommen aus Zeiten der DDR und der Volksrepublik Polen. Danach dürfen nur bestimmte Züge bestimmter Verkehrsunternehmen diesen Streckenabschnitt befahren. Hier ist eine Überarbeitung mit dem Ziel einer zeitgemäßen Öffnung notwendig. Für einen Einsatz elektrischer Triebfahrzeuge zwischen Görlitz und Węglińiec verbleibt die Herausforderung, dass ein 800 Meter langer Streckenabschnitt auf deutscher Seite zwischen Görlitz und Zgorzelec noch nicht elektrifiziert wurde. Für die polnische Seite sind solche langen Aufschübe nach deutschem Planungsrecht oft nur schwer nachvollziehbar.

Wie schwierig Abstimmungen zwischen verschiedenen auf Regieebene Beteiligten sein können, lässt sich auch auf nationaler Ebene erkennen: Über Verbindungskurven könnte die Stadt Hoyerswerda mit Zugverbindungen im Schienenpersonennahverkehr sofort und direkt nach Spremberg – Cottbus beziehungsweise Calau/Senftenberg – Cottbus beziehungsweise Berlin angebunden werden. Zeitnah wird es hier aber wohl zu keinem Wiederanschluss an das Berlin-Brandenburger Regionalschienenverkehrsnetz kommen.

Mehrere Mitglieder des Fahrgastverbandes PRO BAHN hatten die politischen Vertreterinnen und Vertreter der Sozialdemokratie auf ihrer Sonderfahrt nach Polen und Tschechien begleitet. Zum 1. Mai jährte sich der Beitritt Polens in die Europäische Union zum 15. Mal. Vom Deutsch-Polnischen Bahngipfel erhofft sich die Delegation der Sonderfahrt, dass es bald Lösungen zur weiteren Verbesserung der grenzüberschreitenden Eisenbahnverkehre in die osteuropäischen Nachbarländer gibt. 🇪🇺

JULIAN KRISCHAN

FAHRGASTVERBAND PRO BAHN E.V.

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.





Initiative deutsch-polnischer Schienenpersonenverkehr sieht **großen Handlungsbedarf bei Elektrifizierungen und im Fernverkehr**

Mit Blick auf den Deutsch-Polnischen Bahngipfel am 8. Mai sieht die Initiative deutsch-polnischer Schienenpersonenverkehr (KolejDEPL) den größten Handlungsbedarf bei der Elektrifizierung der grenzüberschreitenden Bahnstrecken zwischen Deutschland und Polen sowie im Angebot im Fernverkehr zwischen den beiden Ländern.

► So besteht immer noch keine Finanzierungsvereinbarung zur Elektrifizierung des Streckenabschnitts zwischen Dresden und Görlitz sowie des angrenzenden Streckenabschnitts zwischen Görlitz und Zgorzelec. In wenigen Monaten werden die Züge zwischen Zgorzelec und Wrocław elektrisch verkehren – kurz nach der Grenze muss dann in Zgorzelec umgestiegen werden. Für die Übergangszeit bis zur Elektrifizierung des deutschen Streckenabschnitts fordert die Initiative deutsch-polnischer Schienenpersonenverkehr die Einführung eines Stundentaktes zwischen Dresden und Zgorzelec sowie die Einrichtung guter Anschlüsse in Zgorzelec und in Węglińiec.

Im Fernverkehr werden zwischen Berlin und Wrocław derzeit nur das täglich verkehrende Nightjet-Zugpaar Berlin – Wrocław – Praha – Wien/ – Budapest und der am Wochenende verkehrende Kulturzug Berlin – Wrocław angeboten. Ein Ausbau des Angebotes im Fernverkehr zwischen Berlin und Wrocław auf einen Zweistundentakt ist sinnvoll. Auch Angebote im Fernverkehr zwischen Leipzig und Wrocław sind mit auf der ausgebauten Bahnstrecke über Horka inzwischen durchgehend elektrisch möglich.



Die Zugkreuzung der Züge auf der grenzüberschreitenden Regionalbahn-Linie Szklarska Poręba – Liberec finden in Harrachov, Tanvald und Jablonec nad Nisou statt (Harrachov, 14. März 2017).

Zudem setzt sich die Initiative deutsch-polnischer Schienenpersonenverkehr für die Aufnahme der Ostbahn Berlin – Kostrzyn – Gorzów Wielkopolski in die trans-europäischen Verkehrsnetze (TEN-T) ein.

ANJA SCHMOTZ

SPRECHERIN DER INITIATIVE DEUTSCH-POLNISCHER
SCHIENENPERSONENVERKEHR (KOLEJDEPL)

Immer aktuell informiert:

www.pro-bahn.de/aktuell • facebook.com/pro.bahn • twitter.com/PRO_BAHN



Fahrgastverband PRO BAHN setzt sich für den **Ausbau des Angebotes und der Infrastruktur zwischen Dänemark und Deutschland** ein

Derzeit ist der internationale Verkehr zwischen Dänemark und Deutschland noch dadurch gekennzeichnet, dass sowohl das Angebot als auch die Infrastruktur als ausbaufähig bezeichnet werden müssen.

► So wird lediglich auf den Bahnstrecken Esbjerg – Bramming – Tønder – Niebüll und Fredericia – Flensburg ein Angebot im 120-Minuten-Takt angeboten, auf der erstgenannten Bahnstrecke teilweise sogar ein 60-Minuten-Takt. Auf der Bahnstrecke Kopenhagen – Nykøbing – Lübeck – Hamburg hingegen wird nur ein Angebot mit 3 Zugpaaren täglich angeboten, das im Sommerfahrplan durch zusätzliche Zugpaare zu einem angenäherten 120-Minuten-Takt verdichtet wird.



Am 1. Mai 2019 wartet ein solo verkehrender IC3-Triebwagen (Gumminase) in Nykøbing auf die Abfahrt nach Hamburg Hauptbahnhof. Im Hintergrund steht ein IC2-Triebwagen zur Abfahrt nach Nakskov bereit.

Auch der Ausbaustandard der Infrastruktur lässt zu wünschen übrig: die Bahnstrecke Esbjerg – Bramming – Tønder – Niebüll ist mit einer Höchstgeschwindigkeit von 60 bis 80 km/h befahrbar, die Bahnstrecke Fredericia – Flensburg ist im Streckenabschnitt Tinglev – Padborg eingleisig und auf der Bahnstrecke Kopenhagen – Nykøbing – Lübeck – Hamburg ist zwischen Roedby und Puttgarden die Fährschifffahrt zu nutzen.

Infrastruktur zwischen Dänemark und Deutschland wird ausgebaut

In den kommenden Jahren stehen hinsichtlich des Ausbaustandards der Infrastruktur erhebliche Veränderungen an: Das dänische Eisenbahninfrastrukturunternehmen Banedanmark wird die Leit- und Signaltechnik des dänischen Streckenabschnitts der Bahnstrecke Esbjerg – Bramming – Tønder – Niebüll modernisieren und die Höchstgeschwindigkeit auf 120 bis 140 km/h erhöhen, das deutsche Eisenbahninfrastrukturunternehmen Norddeutsche Eisenbahngesellschaft (NEG) wird die Leit- und Signaltechnik des dänischen Streckenabschnitts der Bahnstrecke Esbjerg – Bramming – Tønder – Niebüll modernisieren und die Höchstgeschwindigkeit auf 100 km/h erhöhen.

Auf der Bahnstrecke Kopenhagen – Nykøbing – Lübeck – Hamburg wird auf Initiative von Dänemark der Fehmarnbelt künftig mit einem Tunnel gequert und sowohl der dänische als auch der deutsche Streckenabschnitt ausgebaut und elektrifiziert.

Lediglich auf der Bahnstrecke Fredericia – Flensburg sind keine weitere Maßnahmen zur Erhöhung des Ausbaustandards der Infrastruktur geplant. Aus der Sicht des Fahrgastverbandes PRO BAHN ist dort ein zweigleisiger Ausbau des Streckenabschnitts Tinglev – Padborg sinnvoll.

Ausbau der Infrastruktur wirkt sich auf das Angebot im Fernverkehr zwischen Dänemark und Deutschland aus

Schon zum Fahrplanwechsel im Dezember 2019 werden sich die Maßnahmen zum Ausbau der Infrastruktur auf das Angebot im Fernverkehr zwischen Dänemark und Deutschland auswirken. Ab diesem Zeitpunkt soll die Fernverkehrs-Linie

Kopenhagen – Hamburg über Kolding und Padborg verkehren. Um auch weiterhin eine Fahrtzeit von 4 Stunden und 40 Minuten anbieten zu können und auf dem deutschen Streckenabschnitt in den Taktfahrplan integriert zu werden, soll die Fernverkehrs-Linie Kopenhagen – Hamburg zwischen Padborg und Hamburg-Dammtor ohne Halt verkehren. Der Fahrgastverband PRO BAHN setzt sich dafür ein, das Angebot auf der Fernverkehrs-Linie Kopenhagen – Hamburg dergestalt anzupassen, dass in Schleswig-Holstein zusätzliche System-Halte in Flensburg-Weiche, Schleswig, Rendsburg und Neumünster realisiert werden.

Für den nicht mehr von der Fernverkehrs-Linie Kopenhagen – Hamburg bedienten Streckenabschnitt Puttgarden – Lübeck – Hamburg setzt sich der Fahrgastverband PRO BAHN für die Einführung einer Schienenersatzverkehrs-Linie Kopenhagen – Nykøbing – Lübeck, den Ausbau des Angebotes auf der touristischen Fernverkehrs-Linie Burg auf Fehmarn – Lübeck – Hamburg – Köln und die Führung weiterer Fernverkehrs-Züge von und nach Lübeck ein.

Nach der Fertigstellung der Maßnahmen zum Ausbau der Infrastruktur sollte das Angebot im Fernverkehr zwischen Dänemark und Deutschland dergestalt angepasst werden, das Jütland sowie die Regionen Flensburg und Schleswig als die Region Ostholstein optimal an die Bahnknoten Kopenhagen und Hamburg angebunden sind.

Das Liniennetz im Fernverkehr zwischen Dänemark und Deutschland könnte wie folgt aussehen:

- Århus – Fredericia – Flensburg – Hamburg im 120-Minuten-Takt
- Kopenhagen – Flensburg im 120-Minuten-Takt
- Kopenhagen – Nykøbing – Lübeck – Hamburg im 120-Minuten-Takt

Ausbau der Infrastruktur auch für das Angebot im Nahverkehr zwischen Dänemark und Deutschland nutzen

Der Ausbau der Infrastruktur sollte aus der Sicht des Fahrgastverbandes PRO BAHN auch dafür genutzt werden, das Angebot im Nahverkehr zwischen Dänemark und Deutschland auszubauen.


So ist auf der Bahnstrecke Esbjerg – Bramming – Tønder – Niebüll die Einführung eines 60-Minuten-Taktes und die Verkürzung der Fahrtzeit von derzeit 98 bis 113 Minuten auf künftig 85 Minuten geplant (Integration in den Taktknoten Esbjerg zur Minute 30 und in den Taktknoten Niebüll zur Minute 00). Zudem wird diskutiert, auf dem Streckenabschnitt Esbjerg – Bramming – Ribe einen 30-Minuten-Takt einzuführen (derzeit nur montags bis freitags in der Hauptverkehrszeit).

Für die Region Flensburg hat der PRO BAHN-Landesverband Schleswig-Holstein/Hamburg im Sommer des vergangenen Jahres die Einführung einer grenzüberschreitenden Regio-S-Bahn Flensburg vorgeschlagen.

Das Liniennetz der Regio-S-Bahn Flensburg könnte wie folgt aussehen:

- Flensburg – Süderbrarup im 30-Minuten-Takt
(als Bestandteil der Regionalexpress-Linie Flensburg – Kiel)
- Flensburg – Schleswig im 30-Minuten-Takt
(als Bestandteil der Regionalexpress-Linie Flensburg – Neumünster – Hamburg)
- Flensburg – Niebüll im 30-Minuten-Takt
- Flensburg – Fredericia/ – Sønderborg im 30-Minuten-Takt

In einer ersten Stufe der Regio-S-Bahn Flensburg wird zunächst der heutige Bahnhof Flensburg als Taktknoten genutzt. In weiteren Stufen können mit zusätzlichen Investitionen sowohl die Erschließung der Flensburger Innenstadt als auch die Erschließung des Flensburger Stadtgebietes verbessert werden.

Für die Region Ostholstein haben der PRO BAHN-Landesverband Schleswig-Holstein/Hamburg und der VCD-Landesverband Nord die Einführung einer Regionalexpress-Linie Nykøbing – Burg auf Fehmarn – Lübeck – Hamburg im 60-Minuten-Takt vorgeschlagen, die im Vergleich zum aktuellen Stand der Planungen zusätzliche Bahnstationen in Heringsdorf, Göhl und Altenkrempe sowie die bestehende Bahnstrecke im Stadtgebiet von Oldenburg bedienen soll. 

STEFAN BARKLEIT

FAHRGASTVERBAND PRO BAHN E.V.
REFERENT NORDEUROPA



Westeuropaverkehre vernetzen sich zunehmend

Im westeuropäischen Umfeld bewegen sich die nationalen Schienenverkehre mehr und mehr aufeinander zu. Im Jahr 2019 gibt es wieder Beispiele von Verbesserungen im internationalen Verkehr. Sorgenkind bleibt indes der grenzüberschreitende Regionalverkehr.


► Die dichtere Taktung der nachfragestarken Verbindung Brüssel – Frankfurt ist eine der positiven Meldungen für 2019. Zum April 2019 erweiterte die Deutsche Bahn ihr Angebot durch eine zusätzliche Verbindung zur Mittagszeit und führte somit einen wochentags durchgehenden Zweistundentakt Brüssel – Frankfurt ein. Damit verkehren die ICE bis zu sieben Mal pro Tag und Richtung zwischen den Metropolen.

Ebenso beobachten wir eine verbesserte tarifliche Integration von Fernverkehrsangeboten in die regionalen/nationalen Systeme, wie das Beispiel des Thalys in Deutschland zeigt. Der Verkauf von Thalys-Fahrscheinen über die Buchungsplattform der Deutschen Bahn ist nun endlich wieder möglich. Dennoch bleibt die aktuelle Lösung weit hinter den modernen Möglichkeiten tariflicher Integration zurück.

Spannend sind die Entwicklungen in Frankreich. Die für 2020 vorgesehene vollständige Liberalisierung des Bahnverkehrs in Frankreich eröffnet neue Perspektiven für Wettbewerb auf grenzüberschreitenden Verbindungen mit Frankreich. Es besteht die Hoffnung, dass das Angebot sich durch neue Konkurrenz zur SNCF erweitert und attraktiver wird. Noch gab es keine konkreten Ankündigungen von potentiellen Anwärtern.

Verbindungen zwischen Deutschland und den Niederlanden sollen in Zukunft gestärkt werden. Eine Häufung von Diskussionsveranstaltungen zu diesem Themenbereich zeigt die Ernsthaftigkeit der Ideen, so etwa die Symposien im April in Berlin und im Herbst 2019 in Arnheim. Es gibt Bemühungen, die Verbindung Amsterdam – Berlin schneller werden zu lassen und auf unter sechs Stunden Fahrzeit zu bringen. Die Bestellung von neuen Intercity-Garnituren durch die Deutsche Bahn ist in diesem Zusammenhang zu sehen. Für den Korridor Eindhoven – Düsseldorf ist vom niederländischen Betreiber NS eine Direktverbindung ab 2025 vorgesehen, die nach dem Willen der Niederländer möglichst auch den Flughafen Düsseldorf anbin-

den soll. Es gibt zudem Überlegungen der ÖBB, ihre Nachtzüge über Deutschland hinaus in die Niederlande zu erweitern, wo es scheinbar eine starke Nachfrage nach Übernacht-Verbindungen in die Alpen gibt. In einer Medienmitteilung machte der Fahrgastverband weiter gehende Vorschläge, etwa eine Verbindung Eindhoven – Aachen (– Köln) sowie eine Aufwertung von Regionalverkehren zu Fernverkehrsverbindungen auf der Strecke Groningen – Bremen (– Hamburg) und einen beschleunigten Aufbau der Friesenbrücke über die Ems.

Auch im Nahverkehr gibt es Positives zu berichten. Die Regionalexpress-Linie 18 (LIMAX) von Maastricht nach Aachen ist neu. Diese Verbindung soll demnächst zum so genannten „Dreiländerzug“ bis nach Lüttich durchgebunden werden. Trotz ihrer hervorragenden Erschließung sind Lüttich (Liège) und Aachen bisher nicht im Regionalverkehr direkt verbunden. Abseits dessen fristen viele grenzüberschreitenden Verbindungen im Regionalverkehr ihr Schattendasein. Reaktivierungen auf Strecken wie Nimwegen (Nijmegen) – Kleve kommen kaum voran. Zumindest auf dem Korridor Venlo – Kaldenkirchen – Mönchengladbach scheint durch die Hochstufung der Ausbaustrecke im Bundesverkehrswegeplan etwas in Bewegung zu kommen. Wir dürfen gespannt sein, welche Verbesserungen sich im Regionalverkehr dadurch ergeben. 

ANDREAS SCHRÖDER

FAHRGASTVERBAND PRO BAHN E.V.
REFERENT WESTEUROPA



Im Bahnhof Welkenraedt in Belgien steigt um, wer von Lüttich kommend nach Aachen im Regionalverkehr muss, etwa aufgrund von Fahrradmitnahme oder zum Vermeiden der kostspieligen Hochgeschwindigkeitszüge.

FOTO: ANDREAS SCHRÖDER



Grenzüberschreitender Verkehr nach Südeuropa: Angebot gut, Tarife ausbaufähig



Der EuroCityExpress verbindet Frankfurt (Main) Hbf mit Milano Centrale über die Schweiz und wird mit einer ETR 610/ RABe 503-Garnitur der SBB gefahren. Auf dem Bild erreicht der ECE 52 von Mailand den Mannheimer Hauptbahnhof.



Ein Tram der Basler Verkehrsbetriebe (BVB) auf der Brücke, die die Gleisanlagen des Bahnhofs Weil am Rhein quert.

Die Eisenbahn-Verbindungen zu unseren südlichen Nachbarn, Österreich und Schweiz sind gut und verkehren in der Regel im Taktverkehr. Durch Österreich werden durchgehende Fernzugverbindungen nach Ungarn, Slowenien, Kroatien und Italien angeboten. Durch die Schweiz fährt der einzige ECE bis Mailand. Ausgeruht über Nacht im Schlaf- und Liegewagen erreicht man Wien, Budapest, Zagreb, Rijeka, Venedig und Rom.

► Österreichische Regionalzüge verkehren bis Passau, Simbach (Inn) und Lindau, Deutsche Regionalzüge bis Salzburg, Kufstein, Innsbruck und Reutte in Tirol. Über den Bodensee ist die ehemalige Eisenbahnfähre Friedrichshafen – Romanshorn in den deutschen Baden-Württemberg-Takt und in den Takt des Kantons Thurgau eingebunden. Konstanz und Waldshut sind mit dichter Zugfolge durch Schweizer Züge

erreichbar, den Kanton Schaffhausen mit dem gleichnamigen Hauptort quert die Hochrheinstrecke von Singen nach Basel.

In der Trieregion Basel verbinden zahlreiche ÖPNV-Linien und S-Bahnen Deutschland, die Schweiz und Frankreich. So fährt seit 2014 die Basler Straßenbahn bis zum Bahnhof Weil am Rhein in Baden-Württemberg. Die beiden Rheinfelden (in Baden und im Aargau) verbindet eine gemeinsame Stadtbuslinie. Die Fernverkehrsverbindung von München über Lindau – Bregenz nach Zürich ist in Deutschland zu langsam und verkehrt zur Zeit nur mit einzelnen Fahrtenpaaren. Der IC-Bus zwischen Zürich und München ist schneller unterwegs. Nach Abschluss der Elektrifizierung auf deutscher Seite soll dann die Eisenbahnverbindung schneller werden und im Zweistundentakt beide Metropolen verknüpfen.



Im Salzburger Hauptbahnhof treffen sich ein IC der Deutschen Bahn und ein ÖBB-RailJet. Der gelungene Umbau des Bahnhofs ist auch sehr gut mit modernen Fahrgastinformationsmitteln ausgestattet. Ein Vorbild für DB Station & Service.



In Hammerau treffen sich die S-Bahnlinien 3 und 4 des Salzburger S-Bahn-Systems, die eine wird durch die Berchtesgadener Landbahn, die andere durch die ÖBB betrieben. Ein gelungenes Beispiel für häufige Taktverbindungen zwischen dem Bundesland Salzburg und dem Berchtesgadener Land.

In tariflicher Hinsicht gibt es allerdings noch viel Luft zur Verbesserung. Lichtblicke hier sind die Integration der Bus- und Bahnverbindungen zum Salzburger Verkehrsverbund aus dem Berchtesgadener Land. Auch für den Eisenbahnregionalverkehr waren die Verantwortlichen kreativ, den für Bayern geforderten 1. Klasse-Bereich widmen die österreichischen Nachbarn in ein Ruheabteil um. Für grenzüberschreitende Fahrten in die Schweiz gibt es einige Lösungen für Berufspendler und rund

Der kleine Unterschied 1. Klasse – Ruhezone

Kleine Fahrgast-relevante Unterschiede ergeben sich durch unterschiedliche Vorgaben in Bayern und Salzburg. Bitte beachten Sie Folgendes:

 Bayern: Das Abteil ist ein 1.-Klasse-Abteil (erhöhter Fahrpreis)	 Österreich: Das Abteil dient als Ruhezone (2.-Klasse-Fahrschein gültig)
--	---





um den Bodensee (zusammen mit dem österreichischen Vorarlberg) das Bodensee-Ticket. Leider fehlt für weite Bereiche der gemeinsamen Grenze eine Lösung für Gelegenheitsfahrer, so dass für Deutsche die Preise (ohne Halbtaxabo oder einer Ermäßigung im Swiss Travel-System) aufgrund des schwachen Euros sehr hoch sind. Hier sei den Verantwortlichen ein Blick auf die deutsch-tschechische Grenze empfohlen, über die es zahlreiche Angebote zu für beide Seiten akzeptablen Preisen gibt.

Kreative Lösung für durchgehende Züge mit divergierenden Anforderungen der Aufgabenträger in Österreich und Bayern.

Leider bieten die Buslinien im Alpenraum zwischen Bayern und Österreich nur einzelne Verbindungen. Hier kann die Entwicklung der letzten Jahre in Österreich Vorbild beim Ausbau der Busverkehre für die deutschen Alpenlandkreise sein. 🇭🇺

Leider bieten die Buslinien im Alpenraum zwischen Bayern und Österreich nur einzelne Verbindungen. Hier kann die Entwicklung der letzten Jahre in Österreich Vorbild beim Ausbau der Busverkehre für die deutschen Alpenlandkreise sein. 🇭🇺

JÖRG BRUCHERTSEIFER

FAHRGASTVERBAND PRO BAHN E.V.
STELLVERTRETENDER BUNDESVORSITZENDER

Pressemitteilungen des Bundesverbandes

FlixTrain fährt nun auch grün

■ Der Fahrgastverband PRO BAHN lobt alle Eisenbahnverkehrsunternehmen, die heute schon CO₂-armen Verkehr anbieten und fordert die Bundesregierung auf, zusätzliche Investitionsmittel zur Elektrifizierung von Bahnstrecken bereitzustellen anstatt über zusätzliche Investitionsmittel als Anschlag für den weiterhin schleppend verlaufenden Absatz von Elektroautos nachzudenken.

Mehr dazu hier: https://www.pro-bahn.de/presse/pm_bv_show.php?id=339

Deutsch-Niederländischen Bahnverkehr stärken

■ In einer Pressemitteilung spricht sich der Fahrgastverband PRO BAHN für einen Ausbau des Angebotes im Fernverkehr zwischen den Niederlanden und Deutschland aus. Die Fahrgastvertreter verfolgen dabei nicht nur die in den vergangenen Monaten viel diskutierte Fernverkehrs-Linie Amsterdam – Hannover – Berlin, sondern auch Fernverkehrs-Linien auf den Relationen Groningen – Bremen – Hamburg und Eindhoven – Düsseldorf. Mehr dazu hier:

https://www.pro-bahn.de/presse/pm_bv_show.php?id=338

Pressemitteilungen der Landesverbände

BAYERN

Fugger-Express: Ein Jahr Fahrzeugmangel – Fahrgäste sind doch keine Sardinien!

■ Im Elektro-Netz Augsburg fahren unter dem Markennamen „Fugger-Express“ moderne Triebwagen des Typs Coradia Continental, die häufig nicht vollzählig dem Betrieb zur Verfügung stehen. Daher verkehren die Regionalexpress-Züge zwischen Augsburg und München häufig nur mit 75 Prozent, teilweise auch nur mit 50 Prozent der bestellten Kapazität. Um eine dauerhafte Sicherstellung des bestellten Kapazitäten zu erreichen, hat sich der PRO BAHN-Landesverband Bayern mit einer Petition an den Landtag gewandt. Mehr dazu hier:

https://www.pro-bahn.de/bayern/presse_show_bayern.php?id=961

MECKLENBURG-VORPOMMERN

Fahrgastverband PRO BAHN begrüßt Wunsch nach Beitritt zum Verkehrsverbund Berlin-Brandenburg (VBB)

■ Der Landkreis Mecklenburgische Seenplatte hat sich erneut dafür ausgesprochen, dem Verkehrsverbund Berlin-Brandenburg (VBB) beitreten zu wollen. Der

PRO BAHN-Landesverband Mecklenburg-Vorpommern begrüßt die Initiative des Landkreises Mecklenburgische Seenplatte, da bereits heute eine beachtliche Fahrgastnachfrage im Schienenpersonennahverkehr (SPNV) zwischen dem Landkreis Mecklenburgische Seenplatte und dem VBB besteht, die mit einem Beitritt zum VBB noch einmal deutlich gesteigert werden könnte. Mehr dazu hier:

<http://www.probahn-mv.de/pressemitteilungen/2019/05/07/fahrgastverband-begrust-wunsch-nach-beitritt-zum-verkehrsverbund-berlin-brandenburg-vbb/>

BERLIN-BRANDENBURG

Bahnverbindung Berlin – Amsterdam bald verbessern!

■ Auch der PRO BAHN-Landesverband Berlin-Brandenburg setzt sich für einen Ausbau des Angebotes auf der Fernverkehrs-Linie Amsterdam – Hannover – Berlin ein. So fordern die Fahrgastvertreter, die Fernverkehrs-Linie deutlich zu beschleunigen, neue Wagen einzusetzen, das gastronomische Angebot zu verbessern und eine Nachtzug-Verbindung einzuführen. Mehr dazu hier:

https://www.pro-bahn-berlin.de/dateien/presse/medienmitteilung_pro_bahn_b-b-berlin-amsterdam_2019_04_13.pdf

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 03/2019:
31. Mai 2019.