

Fahrgast aktuell 3/2019



INHALT

Die Schiene kommt zurück	1
SEMMI – die künstliche Intelligenz der Deutschen Bahn Einsatz im Kundenservice ab dem 12. Juni 2019 in Berlin	4
Pressemeldungen	6
Impressum	8

Die Schiene kommt zurück

„Die Schiene kommt zurück“ – unter diesem Titel veranstalteten die Allianz pro Schiene und der Verband Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV) am 20. Mai eine gemeinsame Pressekonferenz in Berlin und warfen einen kritischen Rückblick auf die Entwicklung der Streckenlänge des Schienennetzes seit der Bahnreform im Jahr 1994 und einen verhalten positiven Ausblick auf die Entwicklung der Streckenlänge des Schienennetzes in den kommenden Jahren.

► Demnach haben die Bundesländer laut Allianz pro Schiene in den Jahren zwischen 1994 und 2019 auf 3.600 Kilometern Bahnstrecke die Verkehrsleistungen im Schienenpersonennahverkehr (SPNV) abbestellt und auf 827 Kilometern Bahnstrecke Verkehrsleistungen im SPNV neu bestellt. Im Schienengüterverkehr (SGV) fällt die Bilanz ebenfalls negativ aus, obwohl in den Jahren zwischen 1994 und 2019 auf 359 Kilometern Bahnstrecke der SGV neu aufgenommen worden ist. Insgesamt beträgt die Streckenlänge des Schienennetzes derzeit rund 38.500 Kilometer gegenüber rund 44.600 Kilometer Streckenlänge im Jahr 1994.



Gleisanlagen in Maschen im Gegenlicht.

- › *Einen Überblick über die Reaktivierungen von Bahnstrecken im Schienenpersonennahverkehr (SPNV) gibt die Karte der Allianz pro Schiene zu die Reaktivierungen im SPNV in den einzelnen Bundesländern.*

https://www.allianz-pro-schiene.de/wp-content/uploads/2019/05/190517_allianz-pro-schiene-%C3%9Cbersicht-reaktivierungen.pdf

Allianz pro Schiene und VDV fassten zusammen, dass auch nach der Reaktivierung von 827 Kilometern Bahnstrecke im SPNV und 359 Kilometern Bahnstrecke im SGV das Potential für die Reaktivierung weiterer Bahnstrecken im SPNV und im SGV groß ist. Der VDV stellte eine Broschüre mit Vorschlägen für die Reaktivierung von Bahnstrecken im SPNV und im SGV vor, die insgesamt 186 Bahnstrecken mit einer Streckenlänge von 3.072 Kilometern umfasst. Bei den Motiven für die Reaktivierung von Bahnstrecken führt der VDV aus, nicht nur eine Nutzung im SPNV oder im SGV, sondern auch eine Nutzung sowohl im SPNV als auch im SGV zu verfolgen.

- › *Einen Überblick über die Vorschläge für die Reaktivierung von Bahnstrecken im Schienenpersonennahverkehr (SPNV) und im Schienengüterverkehr (SGV) gibt die Broschüre des Verbandes Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV) zur Reaktivierung von Bahnstrecken.*

https://www.allianz-pro-schiene.de/wp-content/uploads/2019/05/190520_VDVReaktivierung-von-Eisenbahnstrecken_Brosch%C3%BCre.pdf

› *Leitfaden des Verbandes Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV) zur Reaktivierung von Bahnstrecken.*

<https://www.vdv.de/vdv-reaktivierung-von-eisenbahnstrecken.pdf?forced=false>

Ausbau und Erweiterung der Schiene als Bestandteil einer Klimaschutzstrategie

„„Ausbau und Erweiterung der Schiene als Bestandteil einer Klimaschutzstrategie“ – unter diesem Titel hat der Fahrgastverband PRO BAHN im ersten Quartal des Jahres 2019 ein Positionspapier für die Reaktivierung weiterer Bahnstrecken im SPNV erstellt, das die zahlreichen Aktivitäten des Fahrgastverbandes PRO BAHN zum Ausbau des Angebotes auf den bestehenden Bahnstrecken sinnvoll ergänzt und somit einen wichtigen Beitrag leistet, die Grundlage für eine Verdopplung der Fahrgastnachfrage bis zum Jahr 2030 zu schaffen.

Die Landesverbände des Fahrgastverbandes PRO BAHN haben hierbei ermittelt, dass es aktuell seitens der Bundesländer und deren Aufgabenträger für den SPNV Planungen gibt, auf rund 1.000 Kilometern Bahnstrecke wieder Verkehrsleistungen im SPNV zu bestellen. Darüber hinaus gibt es aktuell seitens der Landesverbände des Fahrgastverbandes PRO BAHN Überlegungen und Vorschläge, auf rund 2.100 weiteren Kilometern Bahnstrecke wieder Verkehrsleistungen im SPNV zu bestellen.

Für die Reaktivierung weiterer Bahnstrecken im SPNV und im SGV sieht der Fahrgastverband PRO BAHN eine deutliche Verbesserung der verkehrspolitischen Rahmenbedingungen und somit die Umsetzung folgender verkehrspolitischer Maßnahmen als notwendig an:

Differenzierung der Standardisierten Bewertung

Die Standardisierte Bewertung und somit die Ermittlung des Nutzen-Kosten-Faktors müssen künftig zwischen den unterschiedlichen Anforderungen des städtischen und ländlichen Raums differenzieren sowie die steigenden Anforderungen des Lärmschutzes und die steigenden Investitionskosten stärker berücksichtigen.

Berücksichtigung aktueller Entwicklungen beim Lärmschutz

Die Anforderungen des Lärmschutzes müssen künftig aktuelle technische Entwicklungen hinsichtlich fahrzeugseitiger Maßnahmen wie neu

entwickelte Drehgestelle, K- und LL-Sohlen, geschlossene Radkästen, Radschalldämpfer, Scheibenbremsen, aber auch fahrwegseitiger Maßnahmen wie besonders überwachte Gleise, Rasengleise, Schienenstegdämpfer, Lärmschutzwände aus Holz oder Gabionen und niedriger Lärmschutzwände stärker berücksichtigen. Eine Erhöhung der Investitionskosten ist in der Standardisierten Bewertung und in der Ermittlung des Nutzen-Kosten-Faktor zu berücksichtigen.


Neustrukturierung der Planfeststellung von Verkehrsprojekten

Die Planfeststellung von Verkehrsprojekten muss künftig die Beteiligung und die Umsetzung der Interessen der Anwohnerinnen und Anwohner an Verkehrswegen frühzeitiger und stärker berücksichtigen, um die Rechtssicherheit der Planfeststellung sowie eine zeitnahe Planung und Umsetzung der geplanten Infrastrukturmaßnahmen sicherzustellen.

Sonderprogramm zur Reaktivierung von Bahnstrecken

Die Reaktivierung von Bahnstrecken ist künftig über ein Sonderprogramm des Bundesverkehrsministeriums zur Reaktivierung von Bahnstrecken zu finanzieren und zu realisieren. Das Sonderprogramm des Bundesverkehrsministeriums ist bis zur Finanzierung und zur Realisierung der genannten rund 3.100 Kilometer Bahnstrecke im SPNV fortzuführen. Die bereitgestellten Investitionsmittel sind ausschließlich zweckgebunden für die Reaktivierung von Bahnstrecken zu verwenden.

Senkung der Trassengebühren auf Grenzkostenniveau

Die Trassengebühren zur Nutzung des Schienennetzes sind nach dem Vorbild anderer Mitgliedsstaaten der Europäischen Union (EU) auf das Grenzkostenniveau zu senken, um im Rahmen der bereitgestellten Regionalisierungsmittel die Finanzierung der zusätzlichen Verkehrsleistungen im SPNV sicherzustellen. 

STEFAN BARKLEIT

FAHRGASTVERBAND PRO BAHN E.V.

STELLVERTRETENDER BUNDESVORSITZENDER



SEMMI – die künstliche Intelligenz der Deutschen Bahn Einsatz im Kundenservice ab dem 12. Juni 2019 in Berlin

Was ist SEMMI? Dies steht als Akronym für „Sozio-Empathische Mensch-Maschine-Interaktion“.

► Aber SEMMI wollte bei der Presse-Vorführung am 12. Juni nicht so recht antworten. Dies wurde mit einer schlechten Internet-Leitung (WLAN, Kabel) erklärt. Aber sollte man dies nicht für eine Presse-Konferenz besser vorbereiten und testen?

Der Digitalvorstand Prof. Dr. Sabina Jeschke der Deutschen Bahn AG war, auch wenn sie dies nicht gezeigt hat, sicher nicht so begeistert über diese Pannen bei der Vorführung, und wir können uns vorstellen, dass hier vielleicht doch einige Fragen die Hierarchie herunter bis an die zuständigen Mitarbeiter von DB Systel gehen werden.

Die Mitglieder des Landesverbandes Berlin-Brandenburg werden SEMMI in den nächsten 6 Wochen bei Aufenthalten im Hauptbahnhof Berlin besuchen und persönlich befragen – der Landesverband wird dann seine SEMMI-Beurteilung zusammenfassen. 🇪🇺

PETER CORNELIUS

FAHRGASTVERBAND PRO BAHN E.V.

VORSITZENDER LANDESVERBAND BERLIN-BRANDENBURG



Seit dem 12. Juni können Fahrgäste die Fähigkeiten und Funktionen von SEMMI im Berliner Hauptbahnhof testen.

Bundesweite Pressemitteilungen

Die Bahn braucht Planungssicherheit Fahrgastverband PRO BAHN fordert klare Aussagen der Politik

■ Der Fahrgastverband PRO BAHN begrüßt die Erhöhung der Investitionen in den Verkehrsträger Schiene, weist aber daraufhin, dass der Verkehrsträger Schiene Planungssicherheit brauche, dass die Erhöhung der Investitionen dauerhaft erfolgt.

Konkret fordert der Fahrgastverband PRO BAHN die Vertreter der politischen Parteien auf, eine dauerhafte Erhöhung der Investitionen in den Verkehrsträger Schiene zuzusichern, sowohl in den Erhalt und in den Ausbau des Schienennetzes als auch in den Ausbau des Fahrzeugparks für den Fernverkehr. Darüber hinaus fordert der Fahrgastverband PRO BAHN, den Anteil der Investitionen für regionale Bahnstrecken zu erhöhen und auch die Bahnstrecken im Blick zu haben, die nicht von DB Netz betrieben werden.

Mehr dazu hier:

https://www.pro-bahn.de/presse/pm_bv_show.php?id=344

Regionale Pressemitteilungen

BAYERN

Paartalbahn wieder pünktlich

■ Die PRO BAHN-Bezirksgruppe Schwaben dankt der Bayerischen Eisenbahngesellschaft (BEG), der Bayerischen Regiobahn (BRB) sowie den Bundes- und Landtagsabgeordneten, die sich für eine zügige Beseitigung der Langsamfahrstelle auf der Paartalbahn Augsburg – Ingolstadt im Streckenabschnitt Friedberg – Dasing eingesetzt haben und der DB Netz, dass die Langsamfahrstelle zügig beseitigt worden ist.

Die durch die Langsamfahrstelle bedingten Verzögerungen im Betriebsablauf und die damit verbundenen Verspätungen auf der Paartalbahn

Augsburg – Ingolstadt sind somit beendet, so dass die Regionalbahnen der BRB wieder pünktlich unterwegs sein können.

Mehr dazu hier:

https://www.pro-bahn.de/bayern/presse_show_bayern.php?id=970

BERLIN-BRANDENBURG

Deutschland im Takt – Brandenburg verliert in einigen Regionen den Anschluss

■ Der PRO BAHN-Landesverband Berlin-Brandenburg zieht eine gemischte Bilanz zum aktuellen Stand der Planungen zum Deutschland-Takt in Berlin und Brandenburg.

Konkret kritisiert der PRO BAHN-Landesverband Berlin-Brandenburg, dass der aktuelle Stand der Planungen zum Deutschland-Takt in Berlin und Brandenburg nur von einem 60-Minuten-Takt auf der Regionalexpress-Linie 7 Dessau – Berlin (die Verstärker-Züge verkehren nur im Streckenabschnitt Bad Belzig – Berlin-Wannsee) ausgeht, kein schlüssiges Konzept für den Fern- und Regionalverkehr zwischen Berlin und Cottbus umfasst und in Leipzig keinen Anschluss von den Intercity-Linien von/ nach Hannover und den ICE-Linien von/ nach Erfurt an die Regionalexpress-Linie 10 Leipzig – Cottbus vorsieht.


Mehr dazu hier:

<https://www.pro-bahn-berlin.de/dateien/presse/pdf-presseinformation-brandenburg-auch-im-takt--20190603.pdf>

SACHSEN

Fahrgastverband PRO BAHN fordert stabilen Betrieb auf der Regionalexpress-Linie 6 Leipzig – Chemnitz

■ Auf der Regionalexpress-Linie 6 Leipzig – Chemnitz fällt seit dem 14. Juni bis voraussichtlich den 19. Juni jede dritte Verbindung aus, da der Mitteldeutschen Regiobahn (MRB) nur 2 statt der notwendigen 3 Lokomotiven zur Verfügung stehen. Ein Schienenersatzverkehr kann laut dem Unternehmen auch nicht angeboten werden, da hierfür keine Busfahrer und Busse verfügbar sind.

Der PRO BAHN-Landesverband Mitteldeutschland kritisiert die neuerlichen Einschränkungen im Angebot und fordert den Verkehrsverbund Mittelsachsen (VMS) und MRB auf, für eine zuverlässige Erbringung der Verkehrsleistungen zu sorgen, und auch eine vorzeitige Neuausschreibung der Verkehrsleistungen nicht auszuschließen. 

Mehr dazu hier:

<https://epbi.der-fahrgast.de/index.php/s/DCZp8MddZXxYga6#pdfviewer>

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 04/2019:
15. Juli 2019.



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.

