

derFahrgast

Das Magazin des Fahrgastverbands PRO BAHN · 2/2025

Die Forderungen
des Europäischen
Fahrgastverbandes

Eine Linie
zum Wundern

Mit Zug und Bus in die Sommerferien

**„Nimm Urlaub
vom Auto –
fahr mit der Bahn“**





Die Facharbeits- und Landesverbandstermine vom 1. Mai bis 31. Juli 2025

Liebe Leserinnen und Leser, liebe PRO BAHNerinnen und PRO BAHNer,

mit den folgenden Zeilen möchten wir Sie über die Facharbeits- und Landesverbandstermine des Fahrgastverbands PRO BAHN beziehungsweise unter Beteiligung des Fahrgastverbands PRO BAHN im Zeitraum vom 1. Mai bis zum 31. Juli informieren. Die Veranstaltungen finden als Online-Konferenz oder in Präsenz statt:

- **Donnerstag, 22. Mai, 19.30 Uhr**, Fachausschuss Fernverkehr, Online-Konferenz (Zugangsdaten über die Mailingliste, Anmeldung im Mitgliederbereich auf der PRO BAHN-Internetseite)
- **Samstag, 24. Mai, 11.00 Uhr**, Fachausschuss Tarife und Fahrgastrechte, Göttingen (Anmeldung unter der E-Mail-Adresse kolle@pro-bahn-sh.de)
- **Dienstag, 27. Mai, 20.00 Uhr**, Fachausschuss Nahverkehrsorganisation, Online-Konferenz (Anmeldung unter der E-Mail-Adresse malte.diehl@probahn-ol-hb.de)
- **Freitag und Samstag, 13. und 14. Juni, EPF-Konferenz 2025**, Swindon (Anmeldung unter der Internetadresse <https://www.epfconference.eu/>)
- **Samstag, 14. Juni, 11.15 Uhr**, Landesversammlung des PRO BAHN-Landesverbands Niedersachsen/ Bremen, Hannover (Anmeldung unter der E-Mail-Adresse malte.diehl@probahn-ol-hb.de)
- **Donnerstag, 31. Juli, 19.30 Uhr**, Fachausschuss Fernverkehr, Online-Konferenz (Zugangsdaten über die Mailingliste, Anmeldung im Mitgliederbereich auf der PRO BAHN-Internetseite)

Für weitere Informationen und Fragen zu den Facharbeitsterminen und Terminen der PRO BAHN-Landesverbände stehen wir Ihnen unter der E-Mail-Adresse info@pro-bahn.de gern zur Verfügung.

Gemeinsames Facharbeitswochenende der Fachausschüsse Tarife und Fahrgastrechte sowie Touristische Verkehre

Was: Auch in diesem Jahr findet ein gemeinsames Facharbeitswochenende der Fachausschüsse Tarife und Fahrgastrechte sowie Touristische Verkehre statt.

Wo: Stockach **Wann:** 13. bis 14. September

Ansprechpartner: Hans-Uwe Kolle, E-Mail: kolle@pro-bahn-sh.de
Ulrich Grunert, E-Mail: u.grunert@pro-bahn.de



Hausmitteilung

Wenn Sie eine neue Adresse haben, teilen Sie uns das bitte rechtzeitig mit, damit wir das Magazin **derFahrgast** nicht an eine veraltete Adresse liefern. Das Heft wird nämlich nicht nachgeschickt, sondern vernichtet. Zudem werden wir über den erfolglosen Zustellversuch nicht informiert.

Bitte teilen Sie uns ebenfalls etwaige Änderungen Ihrer E-Mail-Adresse mit. Eine aktuelle E-Mail-Adresse hilft uns, Ihnen schnell und kostengünstig Informationen und – falls Sie die Rechnung per E-Mail erhalten – die Beitragsrechnung zuzuschicken oder Sie für Rückfragen zu erreichen. Wir versichern Ihnen, dass wir Ihnen keine unnötigen E-Mails zuschicken werden. Falls Sie uns noch keine E-Mail-Adresse bekannt gegeben haben, möchten wir bitten, dieses nachzuholen, wenn Sie per Mail erreichbar sind.

Alle diesbezüglichen Änderungen können Sie uns bequem über die Website <https://www.pro-bahn.de/adressen/adrform.htm> mitteilen.

Bitte informieren Sie uns auch über Änderungen Ihrer Bankverbindung, falls Sie uns ein SEPA-Lastschrift-Mandat für die Beitragszahlung erteilt haben. Bedenken Sie bitte, dass fehlgeschlagene Abbuchungen für PRO BAHN mit vermeidbaren Kosten und zusätzlichem Aufwand verbunden sind. Bitte schicken Sie uns gegebenenfalls ein neues Lastschriftmandat zu (Formblatt erhältlich unter <https://www.pro-bahn.de/adressen/pdf/einzug.pdf>). Vielen Dank für Ihre Kooperation.

Ihr Fahrgastverband PRO BAHN

E-Mail: mitgliederservice@pro-bahn.de
Anschrift: PRO BAHN-Geschäftsstelle
Agnes-Bernauer-Platz 8, 80687 München

Mitglieder-Service

- Sie möchten uns eine **Adressänderung** mitteilen?
Bitte senden Sie uns eine E-Mail an mitgliederservice@pro-bahn.de
Oder Briefpost an **PRO BAHN-Geschäftsstelle**,
Agnes-Bernauer-Platz 8, 80687 München
- Wo findet man wichtige **Adressen** des Fahrgastverbands PRO BAHN? www.pro-bahn.de/adressen
Neben Briefpost-, E-Mail-Adressen und Telefonnummern finden Sie hier Links zu Webseiten von PRO BAHN-Landes- und Regionalverbänden.
- Wo gibt es die **Pressemitteilungen** des Fahrgastverbands PRO BAHN? www.pro-bahn.de/presse
- **Aktuelle Meldungen** von PRO BAHN zur Verkehrspolitik und anderem, was Fahrgäste interessiert:
www.pro-bahn.de/aktuell
- Die Aktuell-Meldungen werden auch im **RSS-Format** zur Verfügung gestellt. Beispiel: www.pro-bahn.de/rss.php
- Welche anderen aktuellen Informationskanäle bietet PRO BAHN? Wir sind auf **Facebook** (facebook.com/pro.bahn) vertreten und unsere Meldungen sind auf **twitter.com/PRO_BAHN** sowie mastodon.social/@PRO_BAHN verlinkt. Inzwischen gibt es PRO BAHN auch auf Bluesky unter [@pro-bahn.de](https://bsky.app/profile/pro-bahn.de)
- Auf interessante Meldungen der Medien zu Themen rund um Bus und Bahn weisen wir unter twitter.com/bahnoev und mastodon.social/@PRO_BAHN hin.
- Sie haben für uns eine **Beschwerde** oder **Anregung** zum öffentlichen Verkehr? Dafür gibt es die Meinungsseite: www.pro-bahn.de/meinung
- Weltweite **Fahrpläne** und mehr finden Sie auf www.pro-bahn.de/auskunft
- Wo meldet man sich zu den **Mailinglisten** des Fahrgastverbands PRO BAHN an?
Wo finde ich interne Dokumente und Termine der Gremien des Fahrgastverbands PRO BAHN? www.pro-bahn.de/members
- Wo steht die zum Login nötige **Mitgliedsnummer**?
Auf dem Mitgliedsausweis, der mit der Beitragsrechnung verschickt wurde.
- Sie möchten gerne **Mitglied** im Fahrgastverband PRO BAHN werden? Dann schauen Sie bitte auf die Seite www.pro-bahn.de/beitritt

 **Fahrgastverband
PRO BAHN**

Inhalt 02/2025

Titelthema

Mit Zug und Bus in die Sommerferien „Nimm Urlaub vom Auto – fahr mit der Bahn“ Tourismus will bessere Bahnanbindungen und weniger Bürokratie	10
Wunsch: Umsteigefreie Verbindungen in Feriengebiete Interview mit Iris Hegemann vom Deutschen Tourismusverband (DTV)	12
Keine Kurswagen nach Dagebüll mehr Gibt es alternative Lösungen?	14
Der Weg ist das Urlaubsziel Mit Interrail in den Urlaub	16

Internationale Verkehrspolitik

Vereinigte Staaten ohne Mietwagen – geht das überhaupt?	18
Wo ist Malawi? Gibt es dort wirklich ein Bahnnetz?	22

Europäische Verkehrspolitik

Die Forderungen des Europäischen Fahrgastverbandes (European Passengers' Federation, EPF)	26
--	----

Verkehr und Politik

Eine Linie zum Wundern	30
------------------------	----

PRO BAHN aktiv

Bundesverbandstag 2025	36
Das Motto von Leo Demuth: „Hartnäckig bleiben, nicht so schnell aufgeben“ Der Schienen-Globetrotter ist in Lüneburg für PRO BAHN aktiv	40

Rubriken

Hausmitteilungen	2
Editorial	3
Seinerzeit: Vor 10 Jahren: Einführung des Sylt Shuttle Plus Westerland–Niebüll (–Husum–Hamburg–Altona)	4
Impressum	6
Leserbriefe	6
Standpunkte: Standardisierung von Fahrzeugen im Nahverkehr Trittbrett: So viel Schienenverkehr wie möglich, so wenig Schienenersatzverkehr wie möglich	8
Letzter Halt: Systemtechnik des Schienenverkehrs – Bahnbetrieb planen, steuern und sichern	42
	43

Spendenkampagne für die Eisenbahn
in der Ukraine

Der ukrainische Eisenbahnsektor braucht Ihre Hilfe in dieser Krise. Mit dem Spendenerlös werden Lebensmittelpakete für die Eisenbahner und ihre Familien im Kriegsgebiet bereitgestellt.

Mehr zur Taskforce (Englisch):

<https://www.allrail.eu/ukrainerailtaskforce>

Mehr zur Spendenkampagne:

<https://www.we-aid.org/initiatives/allrail-task-force-zur-unterstuetzung-der-ukrainischen-bahn/>

Kontoinhaber: WE AID gGmbH

IBAN: DE52 3702 0500 0001 8388 01 • **SWIFT/BIC:** BFSWDE33XXX

Betreff: UKRAINERAIL **Bank:** Bank für Sozialwirtschaft Aktiengesellschaft, Konrad-Adenauer-Ufer 85, 50668 Köln



Liebe Leserinnen und Leser,

mit Erscheinen dieser Ausgabe dürfte es inzwischen in allen Regionen nicht nur meteorologisch, sondern auch fühlbar und sichtbar frühlingshaft geworden sein. Da liegt es nahe, sich erste Gedanken darüber zu machen, welche Reiseziele wir in unserem Urlaub im Sommer auf der Schiene erreichen können und wollen.

Die Erreichbarkeit der Reiseziele, die Fahrzeiten zu den Reisezielen, die Nutzbarkeit des öffentlichen Verkehrs vor Ort, der Preis der Fahrkarten und der Service während der Reise sind entscheidend dafür, welche Reiseziele wir für unseren Urlaub auf der Schiene wählen.

In unserem Titelthema berichten wir über die aktuellen Entwicklungen im touristischen Fernverkehr und in der Nutzbarkeit des öffentlichen Verkehrs an den Reisezielen. Zudem schildern wir die aktuellen Herausforderungen bei der Planung eines Urlaubs auf der Schiene und erläutern, welche Forderungen der Deutsche Tourismusverband (DTV) und der Fahrgastverband PRO BAHN für einen besseren touristischen Fernverkehr und eine bessere Nutzbarkeit des öffentlichen Verkehrs an den Reisezielen haben.

Des Weiteren nimmt in dieser Ausgabe das Thema internationaler Verkehr breiten Raum ein. So beschäftigen wir uns mit der Nutzbarkeit des öffentlichen Verkehrs in den Vereinigten Staaten von Amerika (USA), den aktuellen Entwicklungen im Schienenverkehr in Malawi sowie mit den Aktivitäten des Europäischen Fahrgastverbandes (European Passengers' Federation, EPF) für einen besseren öffentlichen Verkehr in und zwischen den Ländern der Europäischen Union (EU).

Aus der Arbeit des Fahrgastverbands PRO BAHN informieren wir über den diesjährigen Bundesverbandstag, die Aktivitäten des PRO BAHN-Landesverbandes Niedersachsen/Bremen zum Ausbau der Bahnstrecke Groningen–Leer–Oldenburg–Bremen, der sogenannten Wunderline, sowie über die Aktivitäten von Leo Demuth für einen besseren öffentlichen Verkehr in der Stadt Lüneburg und im Kreis Lüneburg.

Viel Freude bei der Lektüre wünscht

Euer/Ihr

Stefan Barkleit



Unser Titelbild:

Bald Vergangenheit?

Intercity-Kurswagen im Fährbahnhof
Dagebüll Mole.

Foto: Arne Hensen,
Norddeutsche Eisenbahn Niebüll GmbH
(NEG)

SEINER
ZEIT



Vor 10 Jahren:
**Einführung des Sylt Shuttle Plus
Westerland – Niebüll (– Husum –**



Hamburg-Altona)

Der Autozugverkehr von und nach Westerland erstreckt sich derzeit ausschließlich auf den Autozugverkehr im Streckenabschnitt Westerland–Niebüll, nachdem der Autozug Westerland–Düsseldorf zum Fahrplanwechsel im Jahr 2006 und der Autozug Westerland–Kornwestheim zum Fahrplanwechsel im Jahr 2008 eingestellt wurden.

Auf dem in den Streckenabschnitten Westerland–Morsum und Klanxbüll–Niebüll eingleisigen Streckenabschnitt Westerland–Niebüll sind von den verfügbaren vier Trassen pro Richtung und Stunde grundsätzlich zwei Trassen für den Fern- und Nahverkehr sowie zwei Trassen für den Autozugverkehr geplant.

Eine im Jahr 2003 gestartete Planung der bisher ausschließlich im Nahverkehr aktiven Nord-Ostsee-Bahn, einen Autozugverkehr im Streckenabschnitt Westerland–Niebüll anzubieten, konnte nicht realisiert werden, weil die DB der Nord-Ostsee-Bahn keinen Zugang zu den Autozugesanlagen in Westerland und Niebüll ermöglichte.

Letztlich konnte bis zum Jahr 2015 rechtlich geklärt werden, dass die DB auch anderen Eisenbahnverkehrsunternehmen einen Zugang zu den Autozugesanlagen ermöglichen muss.

Eine im Jahr 2014 gestartete Planung der bisher ausschließlich im Fernverkehr aktiven Railroad Development Corporation (RDC), einen Autozugverkehr im Streckenabschnitt Westerland–Niebüll anzubieten, konnte somit realisiert werden, jedoch konnte die RDC deutlich weniger Abfahrten als geplant anbieten.

Bei der Anmeldung der Trassen für den Rahmenvertrag für die Jahresfahrpläne 2016 bis 2020 erhielt die DB gegenüber der RDC den größeren Teil der Trassen für den Autozugverkehr auf dem Streckenabschnitt Westerland–Niebüll, indem die DB für den Autozugverkehr eine Verlängerung mit einem als „Sylt Shuttle Plus“ bezeichneten und als Angebot im Fernverkehr konzipierten Zugteil nach und von Bredstedt, Husum und Hamburg-Altona und somit Trassen mit einer größeren Streckenlänge als die RDC anmeldete.

Der Sylt Shuttle Plus sorgte allerdings für einen Anstieg der Rangierfahrten und eine Verschlechterung der Pünktlichkeit und Zuverlässigkeit im Fern- und Nahverkehr und im Autozugverkehr, da nach der Abfahrt beziehungsweise vor der Ankunft in Westerland und Niebüll durch die Lage der Autozug- und der Bahnsteiganlagen Rangierfahrten erforderlich waren.

Auf diesem Bild ist eine dreiteilige Garnitur aus Diesel-Triebwagen der Baureihe 628.4 am 29. Oktober 2021 als D 1415 Westerland–Niebüll–Bredstedt westlich von Klanxbüll unterwegs.

Zum Fahrplanwechsel im Dezember 2024 wurde der kaum nachgefragte und als Angebot im Fernverkehr verkehrlich nicht (mehr) sinnvolle Sylt Shuttle Plus eingestellt.



IMPRESSUM

der**Fahrgast**, Magazin des Fahrgastverbandes PRO BAHN e.V. Bundesverband
Gegründet 1981 als PRO BAHN Zeitung.

der**Fahrgast** erscheint viermal jährlich am
1. Februar, 1. Mai, 1. August und 1. November des
Jahres im Selbstverlag.

Herausgeber:
Fahrgastverband PRO BAHN e.V. Bundesverband
Bundesgeschäftsstelle
Agnes Bernauer-Platz 8, 80687 München
Tel.: 089 530031
Fax: 089 537566
E-Mail: info@pro-bahn.de
Internet: www.pro-bahn.de

Redaktion:
Stefan Barkleit (V.i.S.d.P) (sb), Wolfgang Brauer (wb),
Jörg Bruchertseifer (jb), Lukas Iffländer (li),
Jan Niemeyer (jn), Anja Schmotz (as)

Postanschrift:
der**Fahrgast**
Fahrgastverband PRO BAHN e.V.
Bundesgeschäftsstelle
Agnes-Bernauer-Platz 8, 80687 München
E-Mail: mail@der-fahrgast.de
Internet: www.der-fahrgast.de

Anzeigen:
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
Königsberger Straße 6, 76532 Baden-Baden

Druck:
wub-Druck GmbH
Borsigstraße 4, 32369 Rahden

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
Agnes-Bernauer-Platz 8, 80687 München
E-Mail: info@pro-bahn.de

Redaktionsschluss für Ausgabe 03/2025:
30.06.2025.



der**Fahrgast** 1–2025, S. 8–9 **Parlamentarische Initiativen zur Änderung des §23 Freistellung von Bahnbetriebszwecken des Allgemeinen Eisenbahngesetzes (AEG)**

Guten Tag, allen in der Redaktion!

Vorausgeschickt: Ich bin Nutzer:in der Bahn und im Blick auf juristische Fragen gehe ich absolut frei von einer Fachabwägung der Juristen auch an die Belange der Bahn. Ein Gesetz sollte einem Ziel folgen und nicht umgekehrt.

Wenn in der Vergangenheit ein Grundstück einem konkreten Zweck gewidmet wurde, dann gab es dafür bereits einen „grundlegenden“ Anlass.

Wenn in dieser Vergangenheit für diesen Anlass schon ein gewisser Rahmen als Verkehrsweg als „erforderlich“ angesehen wurde, dann hat sich in der Entwicklung der zurückliegenden Jahrzehnte dieses Erfordernis nur selten verringert. Eher wurde genau die Bewältigung dieses Erfordernisses geschmälert bzw. umgelenkt. Es wurde neue Verkehrswege erschlossen und beständig instand gehalten – oder eben auch nicht.

Wenn das Erfordernis des Verkehrs in einem Staat gelenkte und individuelle Wegführungen Weg-Nutzung zulässt, dann kann es nur zu schwer überbrückbaren Konflikten kommen. Hier wäre es die Aufgabe auch eines liberal gelenkten Staates, eine klare

Ordnung für beides zu erlassen auf deren Einhaltung zu achten.

Dabei dürfen Landschaftsschutz und Wirtschaftsförderung sich nicht als Konkurrenten im Wege stehen, sondern als Erfordernis für die Gesundheit der Bevölkerung.

Daraus ergibt sich m. E.: Die vorhandenen belegten Wege-Strukturen (Netze) haben für ihr ursprüngliches Erfordernis weiterhin zur Verfügung zu stehen – auch wenn die aktuelle Nutzung bei Null liegt. Dieses hat dann aber auch tatsächlich für alle Wege zu gelten, auch wenn die aktuelle Nutzung 100% zu überschreiten droht. Es gilt eine permanente Überprüfung der Gewichtung (Verkehrserfordernis, ökologische Inanspruchnahme für Weg und Nutzung). Daraus leiten sich nicht zwingend, aber dennoch vorrangig Prioritäten für behutsame Anpassungsmaßnahmen ab. Der zu große Rangierbahnhof könnte per Sonderwidmung für unbestimmte Zeit rekultiviert werden, die fehlende dritte Spur bei dem stark beLASTeten Straßenabschnitt geschaffen werden; Umgehungswege für Güterzüge geschaffen werden ...

Ich fantasiere ins Blaue, auch weil ich weiß, wie dick das Brett und hart das Holz ist, das für die Zukunft angebohrt werden muss. Eine Schienentrasse, die erst einmal „weg“ (überbaut) ist, lässt sich nur extrem schwer ersetzen. Schon das stillgelegte zweite Gleis wieder befahrbar herzustellen stößt auf Widerstände (siehe Löhne-Elze-Hildesheim).

Das entsprechende Gesetz erfordert darum die Einbindung in einer Gesamtsicht der Verkehrswege und das muss(!) gekoppelt werden mit einer klaren Neuordnung der Wegenutzung.

Warum ist es günstiger, zehn LKW-Züge auf der BAB vom Hamburger Hafen gen Süden fahren zu lassen, mit mindestens zehn Personalen, zehn Zugmaschinen, ... als diese zehn Züge auf die Schiene zu verladen? Wie viele Euro sind für die Instandhaltung von 100 km Autobahn oder Bundesstraße innerhalb von zehn Jahren auszugeben und welchen Aufwand erfordern 100 km Schienenstrecke?

In Unkenntnis der wirklichen vordergründigen Kosten (den ökologischen Fußabdruck lasse ich dabei noch ganz außer acht) behaupte ich, es kann nur darum gehen Schienentrassen zu erhalten, um sie ohne großen



Schaden schneller reaktivieren zu können. Für mich ein Musterbeispiel ist die Strecke Flensburg–Niebüll – eine ideale Entlastung der B5 an der Westküste, wenn schon in Flensburg-Weiche die Züge auf den Shuttle nach Sylt fahren könnten. Der Elektrifizierungsaufwand sehr viel weniger Aufwendig und damit auch ein schneller Weg von den Ostküstenzentren zur Westküste – da aber steht die AUTOKRAFT selbst auf der Bremse. (Schon vor der Stilllegung war dieser Streckenabschnitt mit dem Zug schneller befahren als mit dem Bus heute)

Das Gesetz darf nicht aufgeweicht werden, sondern es muss viel mehr in einem größeren Rahmen mit dem Staatsziel „Verkehrswege und Naturschutz“ verankert werden.

Aus Mecklenburg (Schienenfreie Wüste) grüßt

CHRISTEL PRÜSSNER

derFahrgast 1–2025, S. 44–45

**Die Eisenbahn ist sein Ding
Die Schiene ist für Markus Schmidt
Beruf und Hobby**

Sehr geehrter Herr Brauer,

in der im Artikel abgedruckten Karte fehlt die Verbindungskurve aus Richtung Oberrohn nach Tiefenort. Diese Verbindung gibt es schon länger nicht mehr, war aber für



die Abfuhr der Kalisalze in der DDR extrem wichtig.

Mit freundlichen Grüßen

M. HEILMANN

Anmerkung der Redaktion:

Sehr geehrter Herr Heilmann,

besten Dank für Ihre Zuschrift zu meinem Artikel „Die Eisenbahn ist sein Ding“ in derFahrgast 1–2025. Es freut uns sehr, dass Sie den Text interessiert gelesen und die dazugehörige Karte genau angeschaut haben.

In dem Artikel ging es vorrangig um die ehrenamtliche PRO-BAHN-Arbeit von Markus Schmidt und seine langjährigen Bemühungen um den Erhalt und die Reaktivierung von Bahnstrecken im Raum Vacha/Thüringen.

Diese Strecken sind untrennbar mit dem Kali-Verkehr im hessisch/thüringischen Grenzgebiet verbunden, deshalb im Text auch der Exkurs zum Güterverkehr mit dem „weißen Gold“. Das war allerdings nicht das Hauptthema des Artikels, deshalb habe ich diesen Bereich nur angerissen und über diese Strecken berichtet, die im Fokus der Reaktivierungsbemühungen von Markus Schmidt stehen.

In der Karte ist deshalb auch nur ein Teil der heutigen und ehemaligen Bahnstrecken in der Region abgebildet. Darauf haben wir in der Legende der Karte besonders hingewiesen. So fehlt beispielsweise auch die ehemalige Hersfelder Kreisbahn, über die in Zeiten des ‚Kalten Krieges‘ zeitweise auch Kali abgefahren wurde. (Markus Schmidt hat über die Hersfelder Kreisbahn ein Buch geschrieben, das leider beim Verlag vergriffen ist.) Ebenso fehlen die Feldatalbahn und die Ulstertalbahn sowie die von Ihnen erwähnte Strecke (Verbindungskurve) Tiefenort/Oberrohn.

Wenn wir die ganzen ehemaligen Strecken in die Karte aufgenommen hätten, wäre sie unübersichtlich geworden und es hätte keinerlei Informationswert für die Leser gehabt.

Mit freundlichen Grüßen

WOLFGANG BRAUER
REDAKTION derFahrgast

EINLADUNG zur EPF-Konferenz am 13. und 14. Juni in Swindon, England

Am 13. und 14. Juni findet in Swindon, England, die 22. EPF-Konferenz statt. Veranstaltungsort ist das Dampfmaschinen-Museum in Swindon. Keynote Sprecher ist Heidi Alexander (Labour), die britische Verkehrsministerin.

Die Konferenz bietet Besuchern die Gelegenheit, sich mit Mitgliedern anderer Fahrgastverbände aus ganz Europa auszutauschen. Das Konferenzprogramm befasst sich mit den wichtigsten Herausforderungen und Chancen des öffentlichen Verkehrs in ganz Europa:

- Zurück zum staatlich betriebenen ÖPNV?
Von der Deregulierung zurück zur Regulierung: Britische Erfahrungen
- Ticketverkauf und Informationsaustausch:
Können/sollten Eurostar, Seeverbindungen und Busse integriert werden?
- Frauen im Transportwesen
- Der Passagier im Mittelpunkt? Das Arbeitsprogramm der neuen EU-Kommission.

Ein Höhepunkt der Konferenz wird das Konferenzdinner im Jewel in the Crown, dem besten indischen Restaurant in Swindon.

Wie jedes Jahr nimmt auch dieses Mal wieder eine Gruppe von PRO BAHN-Mitgliedern an der Konferenz teil. Wer sich uns noch anschließen will, ist herzlich eingeladen, sich **bis 1. Juni** auf www.epfconference.eu zu registrieren.



Standardisierung von Fahrzeugen im Nahverkehr

Am 26. und 27. März fand in Kassel die Fachtagung Fahrzeuge des Bundesverbandes Schienen-Nahverkehr (BSN) statt, auf der sich Vertreter der Aufgabenträger, Eisenbahnverkehrsunternehmen, Fahrzeugpools, Fahrzeughersteller und Verkehrsministerien, Vertreter spezialisierter Unternehmen bei der Ausgestaltung der Fahrzeuge und der Fahrzeugpools sowie Vertreter der Umwelt- und Verkehrsverbände über die aktuellen Herausforderungen und über neue bei der Beschaffung von Fahrzeugen im Nahverkehr austauschten.

IHRE MEINUNG

Was meinen Sie zu diesem Thema? Schreiben Sie uns Ihre Meinung als Leserbrief an: leserbriefe@der-fahrgast.de

Ein Schwerpunktthema der Fachtagung Fahrzeuge des BSN war die Standardisierung von Fahrzeugen im Nahverkehr. Zusammen mit der Beschaffung von größeren Fahrzeugflotten im Nahverkehr – unabhängig davon, ob durch eine einzelne Ausschreibung durch einen Aufgabenträger oder durch eine gemeinsame Ausschreibung durch mehrere Aufgabenträger – sollte eine kürzere Frist bis zur Lieferung und Zulassung,

eine einfachere Instandhaltung und eine günstigere Vorhaltung von Fahrzeugen im Nahverkehr erreicht werden.

Die Standardisierung von Fahrzeugen im Nahverkehr ist allerdings keine neue Entwicklung. Nach der am 1. Januar 1996 erfolgten Regionalisierung des Nahverkehrs und damit der Übergabe der Verantwortung an die Bundesländer und ihre Aufgabenträger beschaffte die DB Regio größere standardisierte Fahrzeugflotten: im S-Bahn-Verkehr die Baureihen 423 und 424 und im Nahverkehr die Baureihen 425, 426, 642, 643 und 644 sowie für den Einsatz in lokbespannten Garnituren die Baureihe 146 und Doppelstockwagen.

Mit der nach und nach erfolgenden Ausschreibung der Verkehrsleistungen wurden im S-Bahn-Verkehr mit den Baureihen 422 und 430 auch weiterhin größere standardisierte Fahrzeugflotten, im Nahverkehr zunehmend auch kleinere Fahrzeugflotten beschafft. Diese umfassen aufgrund des Umfangs der Verkehrsleistungen teilweise nur eine geringe zweistellige Anzahl an Fahrzeugen.

Allerdings gibt es bereits seit einiger Zeit eine neue Entwicklung zur Standardisierung von Fahrzeugen im Nahverkehr: In den vergangenen Jahren haben die Aufgabenträger – sowohl durch eine einzelne Ausschreibung durch einen Aufgabenträger als auch durch eine gemeinsame Ausschreibung durch mehrere Aufgabenträger – in Rahmenverträgen die Beschaffung größerer standardisierter Fahrzeugflotten aus Doppelstock-Triebwagen ausgeschrieben. Diese umfassen aufgrund des Umfangs der Verkehrsleistungen teilweise eine dreistellige Anzahl an Fahrzeugen.

In dieser Ausgabe stellen Ihnen Dr.-Ing. Ulrich Bitterberg, Partner beim auf die Ausgestaltung der Fahrzeuge und auf Fahrzeugpools im Nahverkehr spezialisierten Team ZugPool (TZP), und Thomas Dill, Bereichsleiter des Centers für Nahverkehrs- und Qualitätsmanagement beim VBB und Leiter der Arbeitsgruppe Fahrzeuge beim BSN, ihre Sicht auf die Standardisierung von Fahrzeugen im Nahverkehr vor.

 (sb)

Standpunkte

Standardisierung im SPNV bei Technik und Fahrzeugbeschaffung

Laut Wikipedia versteht man unter „Standardisierung in Technik und Wirtschaft die Vereinheitlichung von Bauteilen, Fertigungsverfahren, Maßeinheiten, Prozessen, Strukturen, Typen oder Gütern und Dienstleistungen. Gegensatz ist die Individualisierung“.

Die individuelle EVU-Fahrzeugbeschaffung je Verkehrsnetz hat innerhalb von 25 Jahren zu einer sehr hohen Fahrzeugvielfalt im SPNV geführt. Anstehende Umrüstungen der Bestandsflotten auf ETCS und FRCMS drohen die Branche angesichts der Typen- und Zulassungsvielfalt zu überfordern. Die Einmalkosten für Projektabwicklung und Zulassungen steigen steil an und führen – umgelegt auf die geringen Stückzahlen von 10 bis 45 Triebzügen je Auftrag – zu überproportional steigenden Preisen bei Um- und Neubauten.

Eine erfolgreiche Standardisierung muss bei der Formulierung der Anforderungen durch die Aufgabenträger (AT) beginnen. Es empfiehlt sich, bei der Innenausstattung zu starten. Standardisierte Vorgaben an Größe, Ausgestaltung und Bedienung für Universal- und Standardtoiletten würden nicht nur Hersteller und Lieferanten, sondern später auch den Fahrgästen nützen. Gleiches gilt für vereinheitlichte Anforderungen an Mehrzweckbereiche (MZB), Fahrgastinfo (FIS) inkl. Datenschnittstellen und andere Einrichtungen. In weiteren Stufen wären Vorgaben zu Anzahl und Anordnung von WC, MZB, FIS-Monitoren etc. je Triebzug zu standardisieren.

Eine erfolgreiche Standardisierung muss bei der Formulierung der Anforderungen durch die Aufgabenträger (AT) beginnen. [...] Für günstigere Fahrzeugpreise muss eine Standardisierung den Beschaffungsprozess einbeziehen.

Standardisierung noch weiter gedacht ergäbe den Versuch, Vorgaben an Sitzteiler und Fahrzeuggefäßgrößen zu vereinheitlichen. Offen bleibt, ob sich die hier traditionell stark unterschiedlichen Vorstellungen der AT unter einen Standard fassen lassen. Ferner greifen derartige Festlegungen unmittelbar in die Wettbewerbsfähigkeit jedes Herstellers ein, deren Fahrzeugkonzepte mal besser oder schlechter zum geplanten Standard passen. Der Versuch, ein derart konzeptionell standardisiertes Lastenheft zu implementieren, ist an diesem Punkt vor über 15 Jahren schon einmal „versandet“.

Für günstigere Fahrzeugpreise muss eine Standardisierung den Beschaffungsprozess einbeziehen. SPNV-Fahrzeuge müssen verkehrszübergreifend bestellt werden, um bei Bestellvolumen von mehr als 100 Fahrzeugen standardisierte Flotten von miteinander frei kupplbaren Fahrzeugen zu akzeptablen Lieferpreisen zu erhalten. Der landeseigene Fahrzeugpool ist dafür ein bewährter und erfolgreicher Weg. Alternativen für Leasinggesellschaften (wie in England) oder der Abruf aus „Rahmenlieferverträgen Land-Industrie“ durch das Verkehrsvertrags-EVU sind vergaberechtlich wie vertraglich noch zu finden.



Dr.-Ing. Ulrich Bitterberg

Partner beim auf die Ausgestaltung der Fahrzeuge und auf Fahrzeugpools im Nahverkehr spezialisierten Team ZugPool (TZP)

Bundesverband SchienenNahverkehr (BSN) diskutierte mit der Branche über Themen rund um die Beschaffung von Schienenfahrzeugen

Die „Fachtagung Fahrzeuge“ des BSN Ende März in Kassel setzte neue Impulse für einheitliche Fahrzeugstandards in der Bahnbranche. Über 120 Teilnehmende diskutierten über Innovationen, Beschaffungsprozesse und Leasing-Modelle. Ein zentrales Thema war die Standardisierung von Schienenfahrzeugen und Leasingmodellen, um kürzere und kostengünstigere Beschaffungen zu ermöglichen.

Die Diskussion zeigte, dass Standardisierung und Katalogisierung sowohl möglich als auch gewünscht sind. Dies würde nicht nur die Produktions-, Zulassungs- und Lieferketten der Hersteller optimieren, sondern auch die Prozesse bei Aufgabenträgern und Verkehrsunternehmen effizienter gestalten.

Der erste Schritt wurde getan. Auf Initiative der Allianz pro Schiene hat die Branche erste Standardisierungen am Fahrzeug lokalisiert, die einen großen Hebel bewirken können und in der sogenannten Charta definiert wurden. In Planung: Die Aufgabenträger verpflichten sich, in zukünftigen Verkehrsverträgen bezüglich der Kapazitätsvorgaben, der Anzahl der Türen und deren Breite und der Ausgestaltung und Anordnung der barrierefreien Toilette einheitlich vorzugehen. Nun sind weitere Schritte erforderlich.

Auf der Kasseler Fahrzeugtagung wurden bereits wichtige Themen zur Standardisierung als ein Schlüssel zur Zukunftsfähigkeit diskutiert. Dazu zählen die baureihen- und herstellerübergreifende Kuppelfähigkeit im Fahrgastbetrieb, Standards, die auf eine kostengünstigere Instandhaltung einzahlen, und die strikte Trennung von betrieblicher Software und Anwendungen für Fahrgastinformation und Entertainment.

Die Veranstaltung zeigte aber auch, dass es um mehr als nur die Fahrzeuge geht. Wichtige Infrastrukturen wie Bahnsteighöhen und -längen müssen genauso zukunftsorientiert nach Kategorien und so schnell wie möglich vereinheitlicht werden und die Zulassungsprozesse müssen dringend vereinfacht und verkürzt werden. Darüber hinaus ruft die Branche den Gesetzgeber auf, Standardisierungsprozesse stärker zu begleiten und durch die Etablierung geeigneter Rahmenbedingungen zu fördern.

Der BSN hat sich jetzt auf den Weg gemacht und wird weitere Vorschläge unterbreiten. Aber auch die Industrie muss sich dann mindestens zu kürzeren Lieferzeiten verpflichten. Es handelt sich um eine Aufgabe der gesamten Branche.

In Planung: Die Aufgabenträger verpflichten sich, in zukünftigen Verkehrsverträgen einheitlich vorzugehen bezüglich der Kapazitätsvorgaben, der Anzahl der Türen und deren Breite und der Ausgestaltung und Anordnung der barrierefreien Toilette.



Thomas Dill

Bereichsleiter des Centers für Nahverkehrs- und Qualitätsmanagement beim VBB und Leiter der Arbeitsgruppe Fahrzeuge beim BSN

Mit Zug und Bus in die Sommerferien

„Nimm Urlaub vom Auto – fahr mit der Bahn“

Tourismus will bessere Bahnanbindungen und weniger Bürokratie

Auslandsreisen – und speziell in den Urlaub – sind nicht einfach. Das erlebte auch ein aktiver PRO BAHNER, der von Nordrhein-Westfalen aus nach Barcelona fahren wollte. Sein Beispiel schaffte es sogar bis in „Tagesschau online“: Zuerst musste er nach Aachen lösen. Ticket Nummer zwei ging dann von Aachen mit dem Thalys nach Paris. Dort ein weiteres Ticket vom Gare du Nord zum Gare de Lyon und schließlich der letzte Fahrschein nach Spanien. Alle Tickets mussten einzeln im Internet gekauft, ein durchgehendes Ticket konnte nicht gebucht werden.

Das ist die Krux: Viele Urlauber scheitern schon an der Ticket-Buchung für Auslandsreisen mit der Bahn. Dabei verschaffen das World Wide Web und internationale Computerverbünde in der Reisebranche heute viel mehr Transparenz bei Preisen sowie Reisedaten aller Verkehrsmittel. In der Flugbranche und beim Pauschal-tourismus funktionieren Tickets für komplizierte, länderübergreifende Verbindungen.

Der Flieger hat in den vergangenen Jahrzehnten bei der Reise in den Urlaub massiv zugelegt. Nach der

Statistik des Deutschen Reiseverbandes (DRV) nehmen 45 Prozent der Deutschen ab fünf Tagen Urlaub das Flugzeug, um zum Urlaubsort zu gelangen, 42 Prozent nutzen das Auto. Bahn (6 %) und Bus (5 %) rangieren im Urlaubsverkehr weit abgeschlagen hinter Flugzeug und Auto. Etwas anders sieht es bei innerdeutschen Urlaubsreisen aus: Da liegt der Bahnanteil bei 17 Prozent, während das Auto den ersten Platz einnimmt.

Belle Époque des Bahnurlaubs

Das war früher ganz anders, als im ausgehenden 19. Jahrhundert und

zu Beginn des 20. Jahrhunderts die meisten Hauptstrecken in Europa und sogar nach Nahost gelegt waren und die Eisenbahn das Verkehrsmittel für die Urlaubsreise war. Das änderte sich erst mit dem Aufkommen des Massen-Individualverkehrs. Es war für die (West-)Deutschen in der Nachkriegswirtschaftswunderrepublik plötzlich schick, mit dem VW Käfer über die Alpen an die Riviera zu fahren, und dann kam auch bald der Ferienflugverkehr an die beliebten Badeorte, nach „Malle“, an die spanische und jugoslawische Mittelmeerküste, nach Griechenland, Tunesien, in die Türkei und auch nach Ägypten auf. Die Bahn geriet ins Abseits. Immer mehr langlaufende Fernverkehrszüge in Feriengebiete wurden eingestellt.

Züge wie den Hellas-Express nach Griechenland gibt es nicht mehr. Nur Bahn-Enthusiasten nehmen die beschwerliche Reise auf sich und fahren mit dem Zug nach Barcelona und dann mit der Fähre auf die liebste Ferieninsel der Deutschen, nach Mallorca. Fahrten in den Iran oder nach Hongkong und Peking mit der Transsibirischen Eisenbahn waren allerdings schon immer nur etwas für Bahn-Spezialisten (siehe auch den Artikel über den PRO-BAHN-Aktiven Leo Demuth). Mit Interrail können

Die Verknüpfung der verschiedenen Verkehrsmittel ist gerade im Urlaub wichtig: Zug und Schiff in Warnemünde.





heute auch Best Ager und Senioren europäische Länder mit der Bahn erkunden. Diese Fahrten sind jedoch oft eher etwas Abenteuer und eignen sich nur wenig für die Familien-Badeurlaubsreise ans Mittelmeer.

Hier wäre noch gewaltiges Potenzial, um Marktanteile zurückzugewinnen, denn der Drang, in den Urlaub zu fahren, ist weiterhin ungebrochen. Immer mehr Leute schätzen die bequeme Reise mit der Bahn. Ein Beispiel ist die neue ICE-Verbindung von Berlin nach Paris, die trotz der relativ langen Fahrzeit von gut acht Stunden sehr gut ausgelastet ist. Aber abseits der Metropolen sieht es mit passenden Angeboten oft mau aus.

Zu wenig Angebote

So gibt es zum Beispiel nur wenige internationale Zugverbindungen wie beispielsweise die TGV-Verbindungen nach Marseille und im Sommer nach Bordeaux. Tourismus-Konzerne wie TUI wollen zwar ihre Bahn-Aktivitäten ausbauen, dies passiert aber

nur sehr langsam. Andere Bahnunternehmen wie RDC oder LEO planen ebenfalls, mit Urlaubsangeboten in den deutschen Markt einzusteigen. Die österreichische Westbahn fährt bereits bis Stuttgart und auch italienische Anbieter stehen in den Startlöchern, um Verbindungen nach Rom anzubieten.

Aber in Deutschland ist DB-Fernverkehr nach wie vor Quasi-Monopolist, was lange Bahnreisen in die Feriengebiete angeht, und hat trotz immer mehr ICE-Taktverkehr auch viele Urlaubsverbindungen gestrichen. Davon betroffen waren vor allem Kurswagenverbindungen, die Ferienerisende von ihren Wohnorten, zum Beispiel im Ruhrgebiet, direkt bis in ihren Urlaubsort brachten. Aber auch die wenigen verbliebenen Verbindungen werden weiter ausgedünnt (siehe auch Kasten „Keine Kurswagen mehr nach Dagebüll Mole“).

Dabei sind solche Direktverbindungen nötiger denn je, denn gerade im Urlaubs- und Freizeitverkehr liegt ein großes Potenzial von Bahn und Bus

– gerade auch beim Thema Klimaschutz. Das hat auch das Neun-Euro-Ticket von drei Jahren gezeigt, das vor allem im Freizeitverkehr Zuwächse brachte. Bestimmte Regionen und Städte, wie zum Beispiel Koblenz, haben speziell mit dem Billigticket geworben und in den sozialen Medien Reisetipps mit der Bahn in die Rheinmetropole veröffentlicht.

Gleiches gilt auch für das Deutschlandticket, das ebenfalls große Kraft im Freizeitverkehr entwickelt. Die Tourismusverbände kämpfen vehement für den Fortbestand des Deutschlandtickets. Auch im Fernverkehr gibt es noch Potenzial, auch wenn die Bahn mit 17 Prozent nach dem Auto (73 Prozent) das zweitbeliebteste Fortbewegungsmittel bei innerdeutschem Urlaub ist.

Flugzeug vorn

Anders sieht es dagegen bei grenzüberschreitenden Urlaubsverkehren aus. „Mehr als 21 Millionen Menschen fuhr 2022 mit dem Zug über eine deutsche Grenze“, verkündete die

Der Urlaubs- und Freizeitverkehr mit der Bahn hat noch Wachstumspotenzial.

Wunsch: Umsteigefreie Verbindungen in Feriengebiete

Interview mit Iris Hegemann vom Deutschen Tourismusverband (DTV)

derFahrgast (dF): Welche Rolle spielt der Urlaubsverkehr mit der Bahn heute, wie hat er sich in den vergangenen Jahren entwickelt?

Iris Hegemann (IH): Die Bahn ist das zweitwichtigste Verkehrsmittel für den Deutschlandurlaub – mit 17 Prozent liegt sie deutlich hinter dem Auto, aber vor allen anderen Optionen. Seit 2015 steigt ihr Anteil langsam, aber stetig. Das Deutschlandticket zeigt: Einfacher Zugang wirkt. Erste Schritte in Richtung nachhaltiger Mobilität sind erkennbar – auch im Urlaub. Doch das Umdenken ist noch zaghaft. Wir müssen deutlich besser werden, wenn die Bahn zur echten Alternative für die breite Masse werden soll.

dF: Wie kann die Bahn mehr Anteil am Urlaubsverkehr bekommen?

IH: Mehr Direktverbindungen in Urlaubsregionen, einfache Buchung – idealerweise kombiniert mit Tourismusleistungen wie Gästekarten oder Gepäckservice – sowie ein gutes Preis-Leistungs-Verhältnis sind zentrale Faktoren. Ebenso wichtig: verlässliche Fahrpläne und eine gute Verzahnung mit dem ÖPNV vor Ort. Das Deutschlandticket zeigt, wie sehr sich unkomplizierter Zugang positiv auswirkt. Wer Urlaub plant, erwartet Verlässlichkeit – Experimente mit ungewissem Ausgang schrecken eher ab.

dF: Ist im Urlaubsverkehr Platz für andere Anbieter als die DB? Wie bewerten Sie deren Chancen?

IH: Ein diversifizierter Anbietermarkt stärkt den touristischen Bahnverkehr. Neben der DB leisten viele regionale und private Anbieter bereits heute einen Beitrag, etwa im Nahverkehr. Auch Nachtzugbetreiber wie die ÖBB oder Snälltäget setzen wichtige Impulse. Wettbewerb kann Innovation und Qualität fördern – wenn faire Zugangsbedingungen zur Infrastruktur bestehen. Die Chancen sind gut, denn ein attraktives, verlässliches

und gut vernetztes Angebot schafft Nachfrage und stärkt die Schiene langfristig.

dF: Wenn der Deutsche Tourismusverband den Urlaubsverkehr auf der Schiene planen könnte: Wie würde er aussehen?

IH: Ein deutschlandweit vernetztes System mit saisonal abgestimmten Direktverbindungen in alle Ferienregionen, gut vertaktet mit dem ÖPNV. Entscheidend ist der Blick auf die gesamte Reisekette: Die Bahn ist meist das größte Glied, doch die Kette ist nur so stark wie ihr schwächstes. Deshalb braucht es verlässliche Übergänge, touristische Services und zielgruppengerechte Angebote. Verkehr und Tourismus müssen hier gemeinsam an einem Strang ziehen – für ein überzeugendes Gesamtprodukt.

dF: Welche Wünsche und Forderungen hat der Deutsche Tourismusverband an die Deutsche Bahn und andere Bahngesellschaften?

IH: Die Bahn ist seit jeher Mitglied im DTV und engagiert sich aktiv für bessere touristische Verbindungen. Die aktuellen Herausforderungen sind groß – umso wichtiger sind verlässliche Informationen und realistische Versprechen. Fahrgäste reagieren sensibel auf Enttäuschungen. Unsere zentralen Forderungen richten sich an die Politik: Wir brauchen Investitionen in Infrastruktur, modernes Wagenmaterial und ausreichende Kapazitäten – besonders in der Saison und für touristisch stark nachgefragte Strecken.

dF: Sollte es mehr Direktverbindungen in die deutschen Ferienregionen geben? Wie kann dieses Ziel erreicht werden?

IH: Eine umsteigefreie Anreise in die Destination steht weit oben auf unserem Wunschzettel – sie erhöht Komfort, spart Zeit und macht Bahnreisen auch für Familien, Ältere oder Radreisende attraktiver. Um das zu ermöglichen, braucht es mutige Investitionen in Infrastruktur und Fahrzeuge. Genauso wichtig: Die Tourismusverantwortlichen müssen in die Planungen einbezogen werden. Sie bringen wertvolle Kennt-

nisse über die Bedürfnisse der Gäste mit. Verkehr und Tourismus gehören gemeinsam an einen Tisch – für Angebote, die in der Praxis überzeugen.

dF: Welche Rolle spielt die Bahn für den europäischen Tourismus? Gibt es Beispiele in anderen Ländern, die Vorbild sind? Welche Zukunftsperspektiven sehen Sie im grenzüberschreitenden Verkehr?

IH: Die Bahn ist ein Schlüssel für klimafreundlichen Tourismus in Europa. Doch grenzüberschreitende Verbindungen sind oft noch kompliziert: Unterschiedliche technische Systeme, nationale Regelwerke und bürokratische Hürden bremsen den Fortschritt. Der EU-Gedanke ist hier in der Praxis noch nicht wirklich angekommen. Ein echter europäischer Bahnbinnenmarkt braucht einfachere Zulassungsverfahren, einheitliche Standards und nutzerfreundliche Buchungssysteme. Länder wie die Schweiz mit ihrem Taktfahrplan sind Vorbilder – auch wir fordern diesen seit Langem. Das Potenzial für Nachtzüge und internationale Angebote ist groß – wenn die Rahmenbedingungen stimmen.

Die Fragen stellte Wolfgang Brauer.



Iris Hegemann ist Diplom-Geografin und seit 2003 beim Deutschen Tourismusverband (DTV) tätig. Als Leiterin des Fachbereichs „Touristische Mobilität“ setzt sie sich für nachhaltige Mobilitätslösungen und eine bessere Erreichbarkeit von Reisezielen ein. 2024 wurde sie mit dem Fahrgastpreis von PRO BAHN ausgezeichnet.

Deutsche Bahn vor drei Jahren – so viele wie noch nie. Aber zum Vergleich: Mit dem Flugzeug überqueren im gleichen Zeitraum knapp 150 Millionen Menschen deutsche Grenzen, also sieben Mal so viele. Und selbst der Fernverkehr mit Bussen befördert gut 16 Millionen Reisende ins Ausland.

Das möchte die Bahn gern zu ihren Gunsten ändern und baut derzeit ihren Fernreiseverkehr aus. Viel zu langsam, sagen Verkehrsexperten. Umweltbewusstsein sei nur eine Motivation, den Zug zu nutzen, meint Philipp Kosok, Projektleiter Öffentlicher Verkehr des Thinktank Agora Verkehrswende: „Entscheidend sind aber andere Faktoren wie die Reisegeschwindigkeit, eine Direktverbindung und natürlich der Preis.“ Gerade bei den Direktverbindungen sieht es aber schlecht aus. Und das bringt dem Reisenden erhebliche Nachteile.

Schelte vom Bundestag

Auch der Tourismusausschuss des Deutschen Bundestages kritisierte im vorigen Jahr, dass das Angebot an umweltfreundlichen Urlaubsresemöglichkeiten zu gering sei: Der ÖPNV müsse deutlich näher an die individuellen Verkehrsbedürfnisse der Kunden heranrücken: „Bei touristischen Reiseanlässen insbesondere im ländlichen Raum kann davon ausgegangen werden, dass überdurchschnittlich häufig auf den motorisierten Individualverkehr (MIV) zurückgegriffen wird. Daher bietet sich hier ein sinnvoller Ansatzpunkt, die Mobilität nachhaltiger zu gestalten, indem ein an den Bedürfnissen von Touristen und auf die Urlaubsregion ausgerichtetes Angebot an öffentlicher Mobilität bereitgestellt wird.“

An Kleinigkeiten mangelt es

Diese Kritik trifft sowohl auf die Anreise in die Urlaubsregion als auch auf die Mobilität vor Ort während des Aufenthalts zu. Für die Anreise in Urlaubsregionen müssen schnelle Zugverbindungen aus den relevanten Quellmärkten in einer Kombination aus Fern- und Nahverkehr mit mög-



lichst wenigen Umstiegen geschaffen werden. Für die Mobilität vor Ort wird ein flächendeckendes, flexibles ÖPNV-Angebot benötigt, das sehr einfach nutzbar ist, die „touristischen Hotspots“ schnell verbindet und (rund um die Uhr) eine bedarfsgerechte, flexible Möglichkeit bietet, den individuellen Wohnort während des Urlaubs zu erreichen. Gleichzeitig können somit auch die Bürgerinnen und Bürger der entsprechenden Gebiete auf ein deutlich besseres Angebotskonzept zurückgreifen.

Den Touristikverbänden sind die Folgen bewusst. Wer auf dem Weg zum

Ferienziel mit der Bahn erst drei Mal mit schwerem Gepäck umsteigen muss, nimmt lieber gleich das Auto (siehe auch Interview mit Iris Hegemann vom Deutsche Tourismusverband). Aber auch sonst gibt es noch viele Kleinigkeiten, die die Bahnfahrt im Urlaub zur Qual werden lassen, zum Beispiel fehlende oder defekte Gepäckschließfächer. Ihre Zahl habe in den vergangenen Jahren gefühlt abgenommen, meint Jörg Brucherts-eifer vom PRO BAHN-Fachausschuss Touristische Verkehre. Es gäbe sie oft nur noch in großen Bahnhöfen – in Tourismusregionen würden sie nach und nach abgebaut.

Bild oben:
Zugausfall – auf dem Weg in den Urlaub besonders ärgerlich.

Unten: Gelernter „Anschluss“:
Gerade für Reisende mit viel Gepäck sind kurze Wege wichtig.



STREICHUNG DIREKTER FERNVERBINDUNGEN

Keine Kurswagen mehr nach Dagebüll Mole

Gibt es alternative Lösungen?



te Sylt und 40 Prozent Amrum und Föhr zum Ziel.

In die Renovierung der 14 Kilometer langen Bahnstrecke Niebüll–Dagebüll sind in den vergangenen Jahren in Erwartung der neuen ICE-L-Züge öffentliche Gelder in Millionenhöhe geflossen. Man hat die Strecke für 22,5 Tonnen Achslast ertüchtigt, sodass hier jetzt auch die Loks der Baureihe 248 Siemens Vectron dual mode (Elektro- und Dieselantrieb) verkehren können. Der Bahnsteig auf der Mole wurde verlängert und auf eine Höhe von 76 Zentimetern gebracht. Als Schutz vor den manchmal etwas rauen Witterungsverhältnissen wurde eine Bahnsteighalle errichtet. Die Fähren sind nun trockenen Fußes auf kurzem Weg bequem und barrierefrei erreichbar.

Umsteigefreie Verbindungen oder Verbindungen mit möglichst wenig Umstiegen, vorzugsweise am gleichen Bahnsteig, machen das Reisen mit der Bahn attraktiv. Eine verhältnismäßig einfach umsetzbare Lösung wäre zum Beispiel: Ein aus Karlsruhe kommender ICE-L setzt in Niebüll mit vertretbarem Rangieraufwand auf die neg-Strecke um und erreicht so Dagebüll-Mole, anstatt nach Westerland zu fahren. Alternativ könnte das Land Schleswig-Holstein als regionaler Aufgabenträger mehrmals am Tag ab Hamburg Hauptbahnhof einen Regionalexpress durchgehend nach Dagebüll-Mole verkehren lassen.

 REINHARD AHRENS

Die Deutsche Bahn plant, zum Fahrplanwechsel im Dezember 2026 anstelle der veralteten IC-Wagen neue ICE-L-Garnituren des spanischen Herstellers Patentes-Talgo auf der Marschbahn von Hamburg nach Westerland einzusetzen. Das ist zunächst einmal eine positive Nachricht, denn neben den zahlreichen Komfortverbesserungen wird im Fernverkehr der DB der Ein- und Ausstieg zum ersten Mal an 76 Zentimeter hohen Bahnsteigen barrierefrei sein.

Die Schattenseite ist, dass der Kurswagenverkehr nach Dagebüll-Mole eingestellt wird. Umsteigefreie Verbindungen aus dem bundesrepublikanischen Hinterland werden dann der Vergangenheit angehören. Als Begründung wird genannt, dass die modernen ICE-L im Betrieb nicht getrennt werden können. Alle ICE-L auf der Marschbahn werden Westerland zum Ziel haben. Wer nach Amrum oder Föhr reisen will, muss künftig wohl oder übel

in Niebüll umsteigen. Auf die Reisenden mit großem Urlaubsgepäck kommen Unannehmlichkeiten zu. Aufgrund der örtlichen Gegebenheiten muss in Niebüll nicht nur der Bahnsteig gewechselt werden. Man muss sogar den Bahnhof verlassen und sich zum gegenüberliegenden Kleinbahnhof begeben. Das ist für Fahrgäste zeitraubend und unbequem.

Ob der Betreiber der Strecke Niebüll–Dagebüll, die Norddeutsche Eisenbahn Gesellschaft/Railroad Development Corporation (neg/RDC) mit Sitz in Pittsburgh (USA), ab dem Fahrplanwechsel im Dezember nächsten Jahres überhaupt in der Lage sein wird, geeignetes Rollmaterial mit ausreichender Kapazität einzusetzen, darf bezweifelt werden. Derzeit wird der Betrieb mit Dieseltriebwagen der Baureihe 629 und Jenbacher-T4-Fahrzeugen abgewickelt. Amrum und Föhr hatten zusammen im Jahr 2024 knapp 2,9 Mio. Übernachtungen. Auf der Marschbahn haben 60 Prozent der Fahrgäs-



Die Schließfächer sind einzeln betrachtet ein Verlustgeschäft, für viele Urlauber ohne Auto aber unerlässlich. Besonders dann, wenn bei einer Bahn-Urlaubsreise ein Zwischenstopp eingelegt werden soll. Wichtig sind die „blechernen Dienstmänner“ aber auch, wenn morgens die Unterkunft verlassen werden muss, die Rückreise mit dem Zug aber erst für den Nachmittag oder Abend geplant ist. In touristischen Hotsspots, wie zum Beispiel München, sind in der Hauptzeitsaison im Sommer oder zum Oktoberfest alle Schließfächer schon am frühen Vormittag komplett belegt.



Im Urlaub ÖPNV lernen

„Die Anforderungen an den ÖPNV im Urlaub weichen von denen im Alltagsverkehr, beispielsweise von Pendlern, ab“, erklärt Jörg Bruchertseifer im Interview mit *derFahrgast*. „Pendlers sind sehr zeitsensibel. Urlauber dagegen sind entspannter. Für sie ist es egal, ob eine Fahrt mal fünf oder zehn Minuten länger dauert oder der Bus einen Umweg fährt. Ganz wichtig ist natürlich, dass die gewünschten Ziele am Urlaubsort überhaupt mit Bus und Bahn erreichbar sind. Wenn nur zwei Mal am Tag ein Bus fährt, nützen die besten Ticket-Angebote nichts.“

Auch sonst unterscheiden sich die Anforderungen an die Öffis in den Urlaubsregionen. Dort gibt es viele Neukunden, die sonst nur mit dem Auto fahren, bei preisgünstigen oder gar kostenlosen Tickets und guten Angeboten den ÖPNV aber vielleicht einmal testen wollen. Sie müssen an die Hand genommen werden. „Die müssen die Basics des öffentlichen Verkehrs erst noch lernen“, so Jörg

Bruchertseifer. „Wenn dies aber gelingt, könnten das im Alltag Dauerkunden werden.“

Wie der ÖPNV in den Urlaubsregionen gut organisiert und mit einem einheitlichen Ticket abgedeckt werden kann, zeigen viele gute Beispiele am Bodensee, im Allgäu oder im Schwarzwald. Aber es gibt auch noch viele weiße Flecken oder unzureichende Angebote. In Mecklenburg-Vorpommern gibt es beispielsweise Gästekarten, mit denen teilweise nur der Bus oder die Usedomer Bäderbahn genutzt werden können. Gemeinsame Angebote könnten finanziert werden, wenn die Kurtaxe nur um Centbeträge erhöht würde. Dagegen wehrten sich aber viele Gemeinden, weil sie befürchten, dass dann Touristen ihren Ort meiden.

Als neues, positives Beispiel nennt der letzte Bericht des Tourismusausschusses des Deutschen Bundestages das Modellprojekt „Smile 24“ (Schlei Mobilität: innovativ, ländlich, emissionsfrei und 24/7) in Schleswig-Holstein, das die NAH.SH und die Kreise Rendsburg-Eckernförde sowie Schleswig-Flensburg gemeinsam realisieren.

Bei Smile 24 wird ein integriertes Angebot umgesetzt. Das Projekt versucht, die Hürden zu nehmen, an denen der Urlaubs-ÖPNV in anderen Regionen oft noch krankt: Dort fehlen häufig übergreifende und integrierte ÖPNV-Angebote, weil diverse Grenzen bei den verschiedenen Zuständigkeiten, Verkehrsträgern

und Tourismusorganisationen überwunden werden müssen, ebenso gemeinsame Finanzierungsstrukturen. Beim ÖPNV, gerade in den Ferienregionen, wollen eben viele mitreden – vor allem dann, wenn sie Geld geben sollen. Smile 24 setzt daher auf eine enge Kooperation mit Politik, Aufgabenträgern und Verkehrsunternehmen. Auch DB-Regio ist mit im Boot und kann ein Partner in der Entwicklung und Umsetzung weiterer Modellregionen sein, schreibt der Tourismusausschuss des Deutschen Bundestages. Und mit dem speziellen „Wikingerticket“ ist sogar eine Anreise aus dem ganzen Bundesgebiet in der 2. Klasse zum Pauschalpreis in die Region um den Ostsee-Fjord möglich. Das Projekt wird mit einem zweistelligen Millionenbetrag von Bund und Land gefördert.

Unsere Forderungen

Wegen der vielen kleinen und großen Besonderheiten und Schwierigkeiten fordert PRO BAHN schon lange Verbesserungen beim Tourismusverkehr mit Bahn und Bus. Der Fachausschuss Touristische Verkehre des Fahrgastverbands hat vor fünf Jahren sogar eine umfangreiche Checkliste unter dem Titel „Fortfahren und mobil bleiben“ für den Tourismus mit dem öffentlichen Verkehr vorgelegt.

Ulrich Grunert, der Leiter des Fachausschusses Touristische Verkehre, stellte damals dazu fest: „Wir haben alle unsere Erfahrungen gesammelt und Punkte zusammengetragen, die

Bilder Seite 12:
Dagebüll Mole:
Fähre mit
direktem Bahn-
anschluss.

Bild Mitte: Ein
Ärgernis: Defekte
Schließfächer.

Unten: Für Urlauber,
gerade ohne
Auto, ist die Fahrradmitnahme
in Bahn und Bus am
Ferienort wichtig.



Der Weg ist das Urlaubsziel

Mit Interrail in den Urlaub

„Im Februar wollte ich eigentlich an den Polarkreis. Dann war ich erkältet und dachte, dass passt nicht. Ich habe keinen Bock, bei minus fünf Grad da rumzufahren, und bin spontan nach Sizilien gefahren“, so Matthias Beß, der stellvertretende Landesvorsitzende von PRO BAHN Baden-Württemberg und routinierter Auslands-Bahnfahrer im Interview mit *derFahrgast*. „Das ist der Vorteil von Interrail.“

Seit nunmehr 53 Jahren bietet die internationale Fahrkarte, die in 33 europäischen Ländern gültig ist, eine interessante Möglichkeit für Urlaubsreisen ins Ausland – aber mit einigen Tücken, warnt Michael Beß. Der erfahrene „Schienen-Kreuzfahrer“ war schon als Vierjähriger mit seinem Eltern mit dem Zug im Urlaub. Sein Vater war Eisenbahner und nutzte dafür Personal-Freifahrtscheine.

„2002 habe ich dann meine erste Interrail-Tour gemacht“, erinnert sich Michael Beß. „Damals war ich in Frankreich und Benelux; es gab damals regionale Pässe. Die haben nicht so viel gekostet wie ein Vollpass, der 15 Tage gültig war.“



Zuletzt war Matthias Beß Anfang des Jahres in Sizilien und Andalusien, aber auch in Tschechien, Ungarn, Rumänien, Bulgarien und Griechenland. Das war nicht ganz einfach, weil der Bahnverkehr in Griechenland unterentwickelt ist und es durchgehende Verbindungen aus Deutschland, wie den Hellas-Express, nicht mehr gibt. Deshalb musste er von Italien aus die Fähre nehmen und auf dem Rückweg den Flix-Bus von Thessaloniki nach Sofia.

Demnächst will der aktive PRO BAHNER seine für Anfang des Jahres geplante Schweden-Reise nachholen. Da offenbart sich allerdings ein Nachteil des Interrail-Systems: Zuschläge, beispielsweise für Hochgeschwindigkeitszüge, aber auch Platzreservierungen, die bei einigen europäischen Bahngesellschaften zwingend vorgeschrieben sind, müssen extra bezahlt werden, ebenso Bettkarten für Nachtzüge.

„Ich fahre halt meistens in der Nebensaison, da ist es nicht so schwierig, auch kurzfristig einen Platz zu kriegen“, rät Matthias Beß aus eigener Erfahrung, „denn für Interrailer gibt es oft nur bestimmte Kontingente. Gerade in Frankreich sind die oft schnell ausgebucht. Ob es noch Kontingente und freie Plätze für bestimmte Züge gibt, kann man aber erst sehen, wenn man den Interrail-Pass gekauft hat und sich mit seiner Fahrkartennummer anmelden kann. Erst dann sieht man, ob man die gewünschte Verbindung überhaupt nutzen kann. Und da beißt sich die Katze natürlich in den Schwanz.“ Nicht zuletzt aus diesem Grund gibt es jetzt auch ein Rückgaberecht für Interrail-Fahrkarten.

Das Fazit von Matthias Beß: Interrail ist eine interessante und preisgünstige Art der Fortbewegung, vor allem dann, wenn man allein oder zu zweit reist und flexibel ist. Wer einfach Land und Leute kennenlernen möchte und nicht an bestimmte Zeiten und Orte gebunden ist, sondern spontan auch mal seine Ziele ändern kann, ist mit einem Interrail-Pass für die Urlaubsreise gut bedient – im Gegensatz zu Bahnfahrern, die eng an bestimmte Termine und Orte gebunden sind. Für sie ist das europäische Ticket eine preiswerte Fahrmöglichkeit ins Ausland.

Allerdings lohnen sich auch Preisvergleiche, meint Matthias Beß: „Grundsätzlich kann man sagen, dass Bahnfahrten im Osten Europas billiger sind als im Westen.“ In den Staaten des ehemaligen Ostblocks lohne sich deshalb ein Preisvergleich, ob Einzelfahrten am Ende doch billiger sind als der Pauschalpreispas, besonders, wenn es Sparpreise gibt. „Da klafft es halt auseinander, weil die Preise nach Osteuropa sowieso niedrig sind. Ich habe kurzfristig in Polen eine Fahrkarte gekauft von Lublin nach Krakau, die hat elf Euro gekostet. Für eine Polen-Rundreise habe ich zusammen auch mal 130 Euro ausgegeben, das kann ich mit einem Interrail-Ticket nie unterbieten.“

Trotz der nötigen Flexibilität bei Reisen mit Interrail sollten die Reisen immer gut vorgeplant werden und es sollte auch ein „Plan B“ vorhanden sein, falls es mit den Wunschverbindungen nicht klappt und auch kurzfristig auf Alternativrouten ausgewichen werden muss. Wer diese Tipps beherzigt und auch die ersten eigenen Erfahrungen mit Interrail-Urlaubreisen gesammelt hat, für den ist die Europa-Bahn-Netzkarte auf Zeit eine interessante und preisgünstige Möglichkeit, auf Schienen Urlaubsziele anzusteuern bzw. die Reise selbst zum Abenteuerurlaub werden zu lassen.

(wb)



für einen optimalen Urlaub mit Bahn und Bus von Anfang an erforderlich sind, denn sie sind eine ideale Basis für zufriedene Urlaubsgäste, die mit Bahn und Bus umweltfreundlich mobil sein wollen.“ Kurz gefasst fordert PRO BAHN:

- Tourismusregionen müssen sicherstellen, dass alle touristischen Ziele mit öffentlichen Verkehrsmitteln erreichbar sind.
- In Informationsmedien zu touristischen Zielen müssen Infos zur Anreise mit Bus und Bahn selbstverständlich sein.
- Minimalinformationen sind Fahrtenhäufigkeit und Zielhaltestelle sowie Angaben zur barrierefreien Anreise.
- Angebote wie Führungen oder andere Events sind auf die Ankunft und Abfahrt öffentlicher Verkehrsmittel anzupassen.
- Um den Umstieg auf Bahn und Bus zu erleichtern, muss es Fahrkarten geben, mit denen in einer Tourismusregion alle öffentlichen Verkehrsmittel zu einem günstigen Preis genutzt werden können.
- Bei Erlebnis-Gästekarten müssen alle Ziele ohne Zusatzkosten mit öffentlichen Verkehrsmitteln erreichbar sein. Karten, bei denen der öffentliche Verkehr nur teil-

weise enthalten ist, bergen die große Gefahr des unbewussten Fahrens ohne gültigen Fahrausweis.

- Bei größeren Events ist es die Aufgabe des Veranstalters (mit Beteiligung der Aufgabenträger), für eine problemlose, barrierefreie und bequeme An- und Abreise mit öffentlichen Verkehrsmitteln zu sorgen.
- Für die Anreise zum Urlaubsort muss ein ausreichendes Platzangebot für Gepäck in allen Fahrzeugen bei Bahn und Bus zur Verfügung stehen, um dieses problemlos bis zum Hotel transportieren zu können.

Ungenutzte Potenziale

Aber selbst um diese Grundforderungen umzusetzen, bedarf es großer Anstrengungen. Die Kleinstaaterei auch im Tourismus und in der ÖPNV-Zuständigkeit muss aufgelöst oder es müssen sinnvolle Formen der Zusammenarbeit gefunden werden. Das Pilotprojekt Smile 24 könnte ein Vorbild dafür sein. Wie im Alltags-ÖPNV müssen gerade bei den Urlaubsverkehren noch viel Bürokratie und Grenzen in den Köpfen abgebaut werden, damit die „Öffis“ auch bei der Reise in den Urlaub und vor

Ort in den Ferienregionen zu einer ernst zu nehmenden Konkurrenz für den Autoverkehr werden.

Der beste Bus- und Bahnverkehr in den Ferienregionen nutzt aber auch nichts, wenn die Anreise dorthin zu beschwerlich oder mit dem Zug gar nicht möglich ist. Deshalb bedarf es auch weiterer Konzepte und mehr besonderer Urlauberzüge, denn im Urlaubsverkehr liegt noch Potenzial auf der Schiene. Besonders auch um Klimaziele zu erreichen und Feriengebiete zur Erholung zu erhalten, müssen beim Urlaubsverkehr Verkehrsströme von der Straße und aus der Luft auf die Bahn umgelenkt werden.

Das ist im Interesse aller: Die Ferienregionen ersticken nicht mehr im Blech, der Erholungsfaktor steigt für die Sommerfrischler und auch notorische Autofahrer entdecken bei Eile mit Weile im Ferienbus vielleicht die Vorzüge des öffentlichen Nahverkehrs. Das passt übrigens genau zur Überschrift dieses Artikels „Nimm Urlaub vom Auto – fahr mit der Bahn“. Das war ein Werbespruch der Deutschen Bundesbahn vor 60 Jahren.

 (wb)

Bilder Seite 16 oben: Matthias Beß auf Interrail-Tour in Athen.

Unten: Seit 53 Jahren ermöglicht Interrail inzwischen preiswerte Urlaubsreisen in Europa – inzwischen auch für Leute über 27 bis ins Seniorenalter. Das Bild zeigt ein Werbeplakat der Deutschen Bundesbahn aus dem Jahr 1978.

Ferienverkehr mit der Bahn ist nicht nur Fernverkehr. Nahverkehrstriebwagen auf der Höllentalbahn im Schwarzwald.





Vereinigte Staaten ohne Mietwagen – geht das überhaupt?

Das Land der unbegrenzten Möglichkeiten ist bei Freunden des öffentlichen Verkehrs nicht die erste Wahl in Sachen Bahnfahren. Viele glauben, dass es ohne Mietwagen nicht geht. Allerdings mehren sich die Quellen in Gestalt von Reiseberichten, die vom Abenteuer Eisenbahn in den Vereinigten Staaten von Amerika (USA) handeln. Die Herausforderung nahmen wir an.

Neben wenigen Metropolen mit gut ausgebautem, flexibel nutzbarem Agglomerationsverkehr sind der Nordostkorridor (Northeast Corridor) zwischen Washington DC, Philadelphia, New York und Boston die Regionen der Vereinigten Staaten, die auch zwischen den Städten regelmäßige Zugverbindungen anbieten. Die Flughäfen von Washington und New York, auf denen die Interkontinentalflüge aus Europa landen, haben direkten Schienenanschluss. Am Washington Dulles International Airport (IAD) hält direkt die Silberne Linie (Silver Line) der Washington Metro. Den John F. Kennedy International Airport (JFK) im Stadtbezirk Queens von New York City verbindet der Air Train JFK mit der U-Bahn (Subway). Somit war der Rahmen abgesteckt.

Ein Ziel auf der Reise wurde inspiriert durch ein Grundschulprojekt unseres Kindes zum Thema Andy Warhol. Seine Vorfahren stammten aus Medzilaborce im äußersten Nordosten der Slowakei an der ehemaligen Ersten Ungarisch-Galizischen Eisenbahn. Dort gibt es das einzige europäische Muse-

um moderner Kunst, welches dem berühmten Andy Warhol gewidmet ist. War man dort, erfährt man, dass es ein Weiteres in Pittsburgh gibt, wohin die Familie Warhol ausgewandert war. Somit wurde der Besuch im Südwesten des Bundesstaates Pennsylvania zur planerischen Herausforderung.

Die Metropolregion Pittsburgh mit gut zwei Millionen Einwohnern verfügt über ein Stadtbahnsystem sowie zwei Standseilbahnen, und das Stadtzentrum liegt malerisch am Zusammenfluss des Monongahela und des Allegheny zum Ohio River. Pittsburgh ist gerademal noch mit zwei täglichen Zugpaaren per Bahn erreichbar. Der Pennsylvanian verbindet Pittsburgh mit New York über Philadelphia und der Floridian Chicago mit Tampa/Miami über Pittsburgh und Washington D.C.

Entsprechend der Fahrplanlagen der Züge haben wir uns für folgende Stationen der gut zweiwöchigen Reise entschieden: Washington D.C.–Philadelphia–Pittsburgh–New York. Wichtig ist es, bei der Hotelauswahl einen Standort zu finden, der gut

mit öffentlichen Verkehrsmitteln oder zu Fuß von den Bahnhöfen erreichbar ist. Buchungen können entweder selbst vorgenommen werden oder man überlässt einem Reisebüro die Vorauswahl und bucht sie dort.

Washington D.C. ist ein Muss bei einem Besuch in den Staaten, und dies nicht nur wegen der zu Stein gewordenen drei Gewalten: Supreme Court, White House und Capitol. Fast noch beeindruckender ist die Museumsmeile mit den Einrichtungen der Smithsonian Institution, die auf den englischen Wissenschaftler James Smithson zurückgehen. Er verfügte in seinem Testament 1829, dass zur Verbreitung und Vermehrung von Wissen aus seinem Vermögen in Washington Museen mit kostenlosem Eintritt anzusiedeln seien. Da die junge Hauptstadt zu dem Zeitpunkt erst im Entstehen begriffen war, bot sich also viel Platz für vielfältige Museen entlang der National Mall. Außerdem ist Washington eine Stadt der Denkmäler rund um die US-Geschichte, und diese setzten sich in den letzten Jahren auch deutlich kritischer mit der eigenen



Blick auf die Innenstadt von Pittsburgh mit dem Zusammenfluss von Allegheny (oben) und Monongahela (rechts), im Vordergrund die Standseilbahn Duquesne Incline.

Vergangenheit auseinander, wie das Memorial zum Koreakrieg oder das Denkmal für Martin Luther King zeigen. Für diese Erkundungen braucht es Durchhaltevermögen und gutes Schuhwerk.

Philadelphia ist die Wiege der Nation und „City of brotherly love“. Geschichtsträchtig, aber auch sehr reich an sozialen Gegensätzen kommt die ehemalige Hauptstadt der USA (1790–1800) daher. Auf der touristischen To-do-Liste sollten hier die Independence Hall, Congress Hall und Liberty Bell stehen, denn hier weht noch der Geist vom 4. Juli 1776. Cineasten kommen am Philadelphia Museum of Art nicht vorbei. Hineingehen ist nicht Pflicht, dafür aber ein Foto auf den Stufen vor dem Museum mit der Statue von Rocky Balboa und der Skyline der Stadt. In den architektonisch an England erinnernden alten Straßenzügen oder in den Zügen und Bussen darf man nicht erschrecken vor dem Anblick der bettelnden mehrheitlich Schwarzen, die meist unter dem Einfluss von Fentanyl stehen. Ein wachsendes Problem der Staaten wird hier deutlich.

Pittsburgh – die Stahlstadt, Dreiflüßstadt und Stadt der Brücken. Mit ihr ist es wie mit einigen Ruhrpott-Städten: genau hinschauen, viel laufen und Hidden Charms entdecken. Der Tycoon Andrew Carnegie hat seiner Heimatstadt nicht nur das stählerne Wirtschaftsherz, sondern auch mehrere Museen hinterlassen. An Andy Warhol kommt man hier nicht vorbei. Wer American Football mag, muss sich das Stadion der Steelers anschauen. Die Brücken über den Allegheny und Monongahela River sind imposant und die zwei Schrägaufzüge auf den Mount Washington unikal. Aber auch hier braucht man Kondition und bequeme Schuhe, denn vieles muss erlaufen werden was jenseits der Stadtbahn liegt.

New York – the Big Apple, the city that never sleeps ... Alte Clichés, die immer noch gelten. Aber neue Facetten sind in der Metropole am Hudson River hinzugekommen, denn alte Quartiere in den fünf Boroughs und vor allem in Manhattan geben der Stadt ein neues Gesicht. Gut gelungen ist die High Line. Heute spaziert man entlang dieser stillgelegten Hochbahntrasse in Manhattan durch den Meatpacking District bis zu den Hudson Yards, sieht schicke neue Wohnquartiere am Hudson und den neuen Wolkenkratzer The Edge mit seiner teuren gläsernen Aussichtsplattform in fast 300 Metern Höhe. Deutlich günstiger und gut für die Kondition ist das Erkunden von The



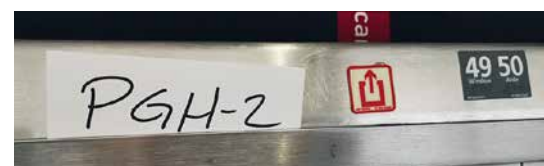
Fußweg auf der stillgelegten Hochbahntrasse in Manhattan durch den Meatpacking District mit Blick auf The Edge.

Vessel nebenan. Endlose Stufen verschaffen einen ebenfalls schönen Blick auf Hudson Yards im Herzen von Manhattan. Die übrigen Verdächtigen unter den Sehenswürdigkeiten sind nach Interesse, Freude am Bad in der Menge oder der Hingabe an Kultur, Kunst und Konsum individuell zusammenzustellen. Fazit: Man sollte lieber auch mal schlafen in New York und diese quirlige Stadt in kleinen Dosen genießen.

AMTRAK Fernverkehr

Die Fahrpläne sind auf den Webseiten gut einsehbar, die Coach Class im Pennsylvanian, im Floridian und in den Northwest-Regional-Zügen bieten guten Komfort und viel Platz. Es werden keine Platzkarten ausgegeben, aber nur so viele Fahrkarten verkauft, wie der Zug Sitzplätze hat. Service wird mit viel Personal erbracht, das sich an Zwischenbahnhöfen auch um verfügbare Plätze kümmert. So wurden wir beim frühmorgendlichen Einsteigen in den Floridian

aus Chicago kommend in Pittsburgh nach dem Ziel befragt und bekamen zwei Plätze nebeneinander zugewiesen. Da die Sitze drehbar sind, fuhr die Mehrzahl der Fahrgäste in Fahrtrichtung. Die Schaffner markierten die belegten Plätze mit einem Steckzettel an einer Klemmleiste der Gepäckablage. Tickets können online, am Schalter vor Ort oder auch über ein Reisebüro in Deutschland erworben werden.

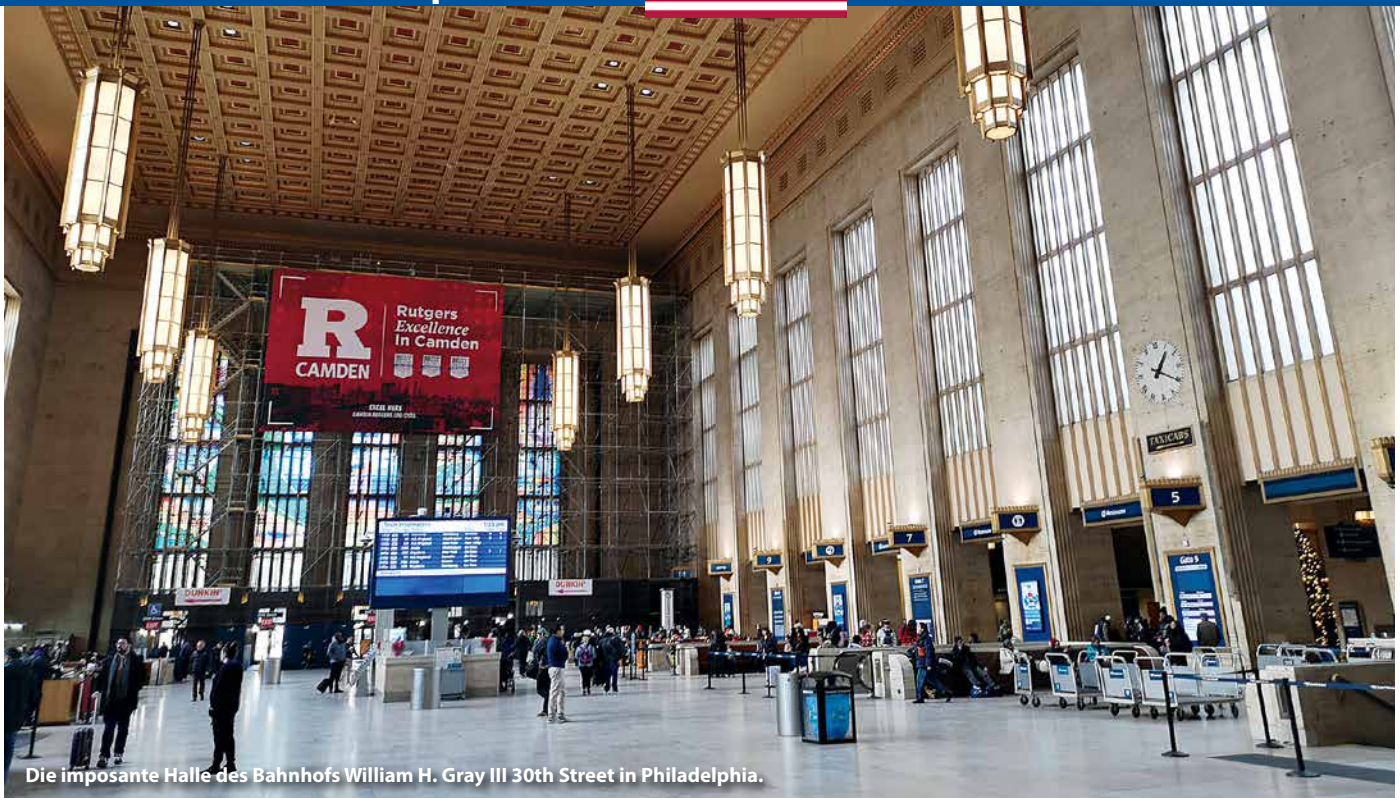


Der Acela Express gilt als Business-Class-Zug mit deutlich teureren Fahrkarten und nummerierten Plätzen. Aus Neugier haben wir ihn dennoch einmal getestet. Er ist weder komfortabler noch bietet er mehr Platz. Die First Class hat ein Preisniveau, gefühlt die verdoppelte Business Class, das unser



Bild Mitte: Die Kennzeichnung, dass diese zwei Plätze bis Pittsburgh (PGH) belegt sind, erfolgt durch die Zugbegleiter und wird an der Klemmleiste der Gepäckablage angebracht.

Links: Der Acela (Kofferwort aus acceleration und excellence) ist etwas schneller zwischen Washington D.C. und New York unterwegs.



Die imposante Halle des Bahnhofs William H. Gray III 30th Street in Philadelphia.

Budget sehr deutlich überschritten hätte. Besonders sehenswert sind die Bahnhofshallen der Union Station in Washington DC, der William H. Gray III 30th Street Station in Philadelphia und die Moynihan Train Hall der Pennsylvania Station in New York. Der Zugang zu den Bahnsteigen ist in der Regel versperrt, die Abfahrtsgleisnummern werden 20–30 Minuten vor Abfahrt bekanntgegeben und der Zugang zu den Zügen ist nur nach Aufforderung möglich. In Pittsburgh ist das repräsentative Gebäude in ein Apartmenthaus umgewandelt worden. Die Wartehalle mit allem Notwendigen wurde in einen Nebenraum verlagert und ist pragmatisch funktional eingerichtet.

Zahlungsmittel

Im Prinzip kann nahezu überall mit VISA oder MasterCard bezahlt werden. Für die Autorisierung der Zahlungen europäischer Karten ist offensichtlich eine Online-Datenverbindung des Terminals zur Bank erforderlich, die nicht überall gegeben ist. So war es gut, Bargeld (kleiner dreistelliger Dollarbetrag) dabei zu haben, um im Buffetwagen (Cafe car) der Amtrak-Züge bezahlen zu können. Dort funktionierte keine der drei verschiedenen Karten, die wir dabei hatten. Häufig wird an den Automaten der Verkehrsbehörden bei Kartenzahlung ein ZIP-Code (fünfstellige Postleitzahl) abgefragt, mit 90210 ging es in der Regel. Die PRT-Automaten in Pittsburgh lehnten unsere Karten, vermutlich wegen des oben geschilderten Aspekts, ganz ab.

Nahverkehr in den Städten

Alle bereisten Städte haben Verwaltungen, die den öffentlichen Nahverkehr organisieren. Sie sind für eine bestimmte Region zuständig und umfassen dann sowohl den Schienen- als auch den Busverkehr. Etwas komplizierter wird es in der Nähe von Verwaltungsgrenzen, wenn die Verantwortlichkeiten nicht „grenzüberschreitend“ wirken. Das ist insbesondere in New York City und Philadelphia der Fall, da jeweils auf der anderen Flussseite der Bundesstaat New Jersey mit eigener Verwaltung für den öffentlichen Verkehr (NJ Transit), eigenen Linien und eigenen Tarifen liegt. Die Webseiten der Verwaltungen sind sehr informativ mit Linienplänen, Fahrplänen und Tarifen. Die Qualität der Echtzeitdaten ist nicht besser als von daheim gewohnt, Google bietet in

der Regel eine Alternative zur Einzelfahrtplanung. In New York ist die MTA App eine gute Ergänzung. Die App der SEPTA in Philadelphia kann nicht auf einem Smartphone mit deutscher Nummer installiert werden. Die Fehlermeldung „Dieser Artikel ist in deinem Land nicht verfügbar“ wirkt etwas seltsam, wenn vor Ort ein Installationsversuch unternommen wird. Tageskarten (Passes) gab es überall, gegebenenfalls ist ein Extrabetrag (\$2 - \$4,95) für die Trägerkarte fällig. Die Automaten an den Stationen der Metro/Stadtbahnen geben diesen gleich mit aus.

Washington, D.C.: Die Metro, die in der Innenstadt unterirdisch fährt, reicht weit bis ins Umland in den Bundesstaaten Maryland und Virginia. Dort verkehrt sie oberirdisch und fungiert als S-Bahn. Für die städtischen



Im Depot am Frankford Transportation Center warten die O-Busse vom Typ E40LFR des kanadischen Herstellers New Flyer auf ihren nächsten Einsatz.



Die Straßenbahnlinie DCStreetcar in Washington D.C. ist kostenlos, aber nicht wirklich gut in das ÖPNV-System eingebunden.



Modernisierter Siemens-SD-400-Triebwagen der PRT. An Haltestellen ohne Hochbahnsteig wie an der Smith Road kann nur durch die erste Tür aus- und eingestiegen werden.



Die New Yorker Subway ist ein altehrwürdiges Verkehrsmittel, das vielfach an das vergangene Jahrhundert erinnert. Züge der Linie 1 am Bahnhof 238th street.

Buslinien gibt es gute Pläne, so zum Beispiel auch eine Karte mit den Buslinien, die einen frequenten Service bieten (24/7 DC Bus service map). Alle wesentlichen Sehenswürdigkeiten in DC sind gut mit Metro und Bus erreichbar.

Philadelphia: SEPTA (Southeastern Pennsylvania Transportation Authority) ist der Betreiber des Nahverkehrs. Das Angebot ist sehr vielseitig mit Straßenbahnen, Stadtbahnen, U-Bahnen, O-Bussen, Bussen und Vororteseisenbahnen, teilweise in Pennsylvania-Breitspur mit 1581mm. Die Market-Frankford Line ist eine elektrisch betriebene Hoch- und Untergrundbahn.

Auf der anderen Seite des Delaware River befindet sich der Bundesstaat New Jersey. Die Metro-Linie nach Camden wird von der Port Authority Transit Corporation (PATCO) betrieben. Der Zug nach Atlantic City und

die River Line Stadtbahnlinie Camden-Trenton fahren unter der Verwaltung von NJ Transit. Für das Stadtzentrum wirbt Philadelphia auch mit vielen Fußwegrouten, so dass dort viele touristische Ziele ohne Verkehrsmittel erreichbar sind.

Pittsburgh: Die Pittsburgh Regional Transit betreibt die Stadtbahnen, Busse sowie die 2 Standseilbahnen (Monongahela und Duquesne Incline). Während die Stadtbahn häufig fährt, wirkt das umfangreiche Buslinienetz komplex. Trotz Linienüberlagerung insbesondere abends und am Wochenende erfordern die Frequenzen eine genauere Planung.

New York: In New York City ist ein Auto hinderlich, die Frequenzen der Subway und der Busse der Metropolitan Transportation Authority (MTA) sind gut. Beachtet werden müssen auch hier die administrativen Grenzen der Stadt, denn jenseits des Hudson River liegt New Jersey mit eigener Nahverkehrsverwaltung. Auch Linien, die aus der Stadt heraus in andere Gebiete des Bundesstaates New York führen, haben eigene Tarife. Andererseits gehört die Insel Staten Island zur Stadt, so dass die Fähre nach St. George und die Staten Island Railway (SIR) auch mit MTA Tickets nutzbar sind und so eine spannende Runde mit Subway, Bus, SIR und Fähre zur Annäherung an Manhattan möglich ist.

Zusammenfassend lässt sich sagen, dass der Besuch in der politischen und historischen Herzkammer der Vereinigten Staaten erlebnisreich, manchmal aber auch gewöhnungsbedürftig war. USA ohne Mietwagen? Mit guter Vorplanung ist es für einen Städtetrip insbesondere entlang des Northeast Corridor eine Option, auch um flexibel unterwegs zu sein.

 JÖRG BRUCHERTSEIFER

FAHRGASTVERBAND PRO BAHN
FACHAUSSCHUSS TOURISTISCHE VERKEHRE

MEHR INFOS

National Railroad Passenger Corporation (Amtrak): www.amtrak.com
Washington Metropolitan Area Transit Authority (WMATA): www.wmata.com
Southeastern Pennsylvania Transportation Authority (SEPTA): www.septa.org
Pittsburgh Regional Transit (PRT): www.rideprt.org
Metropolitan Transportation Authority (MTA): www.mta.info
New Jersey Transit (NJ Transit): www.njtransit.com



Wo ist Malawi?

Gibt es dort wirklich ein Bahnnetz?

Malawi (nicht zu verwechseln mit Mali) ist ein Binnenstaat im südöstlichen Afrika mit einer Nord-Süd-Ausdehnung von circa 500 Kilometern. Es grenzt im Norden an Tansania, im Westen an Sambia und im Süden an Mosambik. Der Malawisee, der drittgrößte See Afrikas, zieht sich in Nord-Süd-Richtung durch das Land. Seine Wasserfläche entspricht mehr als dem 50-Fachen des Bodensees. Malawi erlangte 1964 die Unabhängigkeit vom Vereinigten Königreich und hat inzwischen etwa 21 Millionen Einwohner. Das Land ist, auch im Vergleich zu anderen afrikanischen Ländern, sehr arm. Aktuell ist ein hoher Anteil der

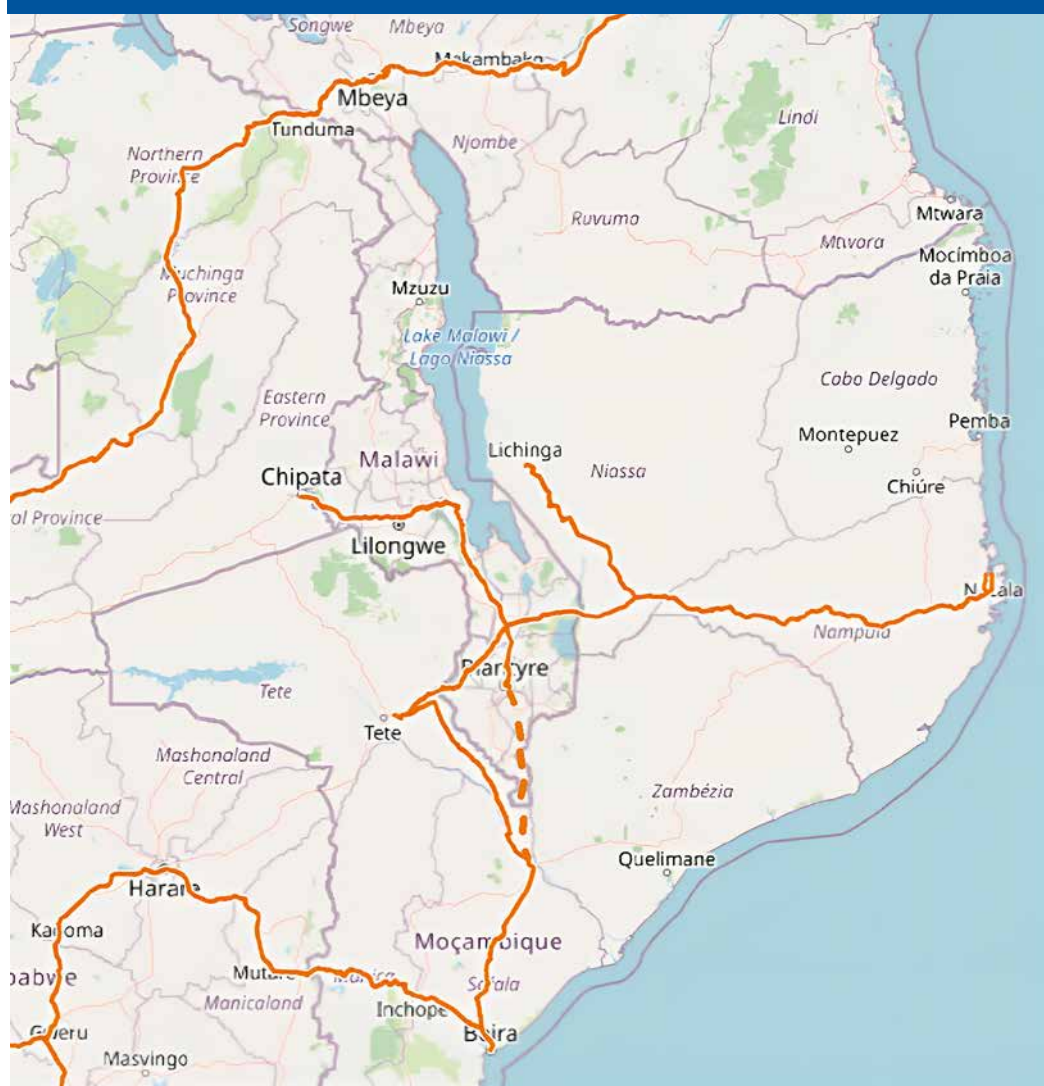


Bevölkerung von Hunger bedroht. Malawi hat nur wenige Bodenschätze und liegt beim Human Development Index der Vereinten Nationen auf Rang 172. Aber es ist ein friedliches Land und hat nach dem Ende der Kolonialzeit und einer diktatorischen Phase seit 1994 ein Mehrparteiensystem.

Das aktuelle Bahnnetz ist in der Karte unten dargestellt. Es besteht aus zwei sich im Ort Nkaya kreuzenden Strecken. Das gesamte Netz ist mit einer Spurweite von 1067 Millimetern (Kapspur) ausgeführt. Der Elektrifizierungsgrad liegt bei 0 Prozent und ist damit noch niedriger als in Deutschland.

BILD: WIKIPEDIA / TUBS, KARTE: QUELLE: OPENRAILWAYMAP

Das Bahnnetz von Malawi



Eine Strecke führt von Chipata in Sambia nahe der Grenze zu Malawi über die malawische Hauptstadt Lilongwe nach Blantyre, der zweitgrößten Stadt des Landes. Diese Strecke wurde nach dem Ende der Kolonialzeit gebaut. Sie ist eine Verlängerung der während der Kolonialzeit errichteten Sena-Linie von Blantyre bis in den Südzipfel des Landes und weiter bis zur Hafenstadt Beira in Mosambik. Während des Bürgerkrieges in Mosambik wurde diese Strecke unterbrochen. Auf malawischer Seite wurde die Infrastruktur südlich von Blantyre im Jahr 1997 durch Überflutungen stark beschädigt, stark zerstört.

Von dieser Strecke ist der Abschnitt von Blantyre bis Balaka (etwas nördlich der Kreuzung) seit Längerem in Betrieb. Der Abschnitt von Balaka bis Lilongwe wurde Mitte 2024 nach langem Dornröschenschlaf wieder in Betrieb genommen: Am 23. Juli 2024 erreichte nach über 20 Jahren Pause

wieder ein Zug mit Treibstoff die Hauptstadt Lilongwe, verbunden mit der Hoffnung, dass die Treibstoffversorgung im Land damit stabiler wird und regelmäßige Lieferengpässe vermieden werden. Aktuell hört man täglich ein bis zwei Güterzüge, die mit lautem Signalhorn versuchen, ihre Strecke wieder von anderem Verkehr (Fußgänger, Fahrradfahrer, Ziegen ...) zu befreien. Der weitere Streckenabschnitt von der Hauptstadt Lilongwe nach Westen zur Grenze nach Sambia wird aktuell noch nicht befahren, soll jedoch bald wieder in Betrieb gehen.

Auch im Süden tut sich was: Am 11. September 2024 erreichte nach 42 Jahren der erste Güterzug aus Beira (Hafenstadt in Mosambik) kommend die malawische Grenzstation Marka. Der malawische Präsident Chakwera zeigte sich begeistert: „For 42 years, our railway lines were in ruins, and we have relied on trucks to import fuel, a costly method.

Today, we witness the first fuel train in many years thanks to the rehabilitation of the system.“ Jetzt muss nur noch die Verbindung von Süden in Richtung Blantyre wiederaufgebaut werden, was aktuell in Arbeit ist. Auch in Malawi verzögern sich Bahnprojekte bisweilen. Die Nachrichtenagenturen zitieren zu diesem Ereignis übrigens einen führenden Politiker mit den Worten „... previous governments had neglected the railway network in favor of road transport ...“, eine Aussage, die uns irgendwie bekannt vorkommt.

Die andere der beiden Strecken in Malawi ist die Querverbindung von den Kohleminen bei Tete/Moatize in Mosambik (westlich von Malawi) quer durch Malawi und dann weiter wieder durch Mosambik zur Hafenstadt Nacala am indischen Ozean. Auf dieser Strecke verkehren schwere Kohlenzüge. Diese Züge bestehen typischerweise aus vier GE-Diesellokomotiven (zwei

Ein Kohlenzug Richtung Küste von Mosambik.





vorne und zwei in der Mitte) und etwa 120 Wagen à 63 Tonnen.

Die wirtschaftliche Bedeutung dieser Strecke für die Minenunternehmen und für die zugehörige Logistik hat vermutlich auch dazu geführt, dass die Bahnstrecke aktuell von Nacala Logistics, einem Logistikunternehmen in Mosambik, betrieben wird. Auf einer für diese Kohlenzüge gut instand gehaltenen Infrastruktur hat sich inzwischen auch weiterer Güterverkehr zwischen der Hafenstadt Nacala und Malawi entwickelt.

Ein Thema, über das wir bei uns schon lange diskutieren, ist hier übrigens Stand der Technik: die Mittelpufferkupplung. Allerdings ist sie nicht digital oder automatisch, was aber in Malawi kein so großes Problem ist, da dort an Arbeitskräften kein Mangel herrscht.



Für den allgemeinen Gütertransport und den bescheidenen Personenverkehr stehen kleinere Maschinen zur Verfügung, die auch lokal in Malawi in der Werkstatt Limbe (bei Blantyre) gewartet werden.



Einen Personenverkehr gibt es aktuell nur im Bereich der Kreuzung der beiden Linien. Es gibt keinen Stundentakt. Auch tägliche Verbindungen sucht man vergeblich. Der sehr bescheidene Fahrplan ist in keiner App zu finden. Wer den Fahrplan nicht im Gefühl hat, sucht ihn einfach auf der Facebook-Seite von Nacala Logistics Malawi unter „Fotos“.

PASSENGER TRAIN SCHEDULE	
WEDNESDAY LIMBE TO BALAKA 07:00	SATURDAY LIMBE TO BALAKA 07:00
THURSDAY BALAKA TO NAYUCHI 06:00 NAYUCHI TO BALAKA 13:30	SUNDAY BALAKA TO NAYUCHI 06:00 NAYUCHI TO BALAKA 13:30
FRIDAY BALAKA TO LIMBE 06:00	MONDAY BALAKA TO LIMBE 06:00

Der Fahrplan.

Der Fahrplan ist mit einer Zuggarnitur in einem dreitägigen Umlauf abzuwickeln:

- Mittwochs fährt der Zug um 7.00 Uhr von Limbe (nahe Blantyre; dort ist die Werkstatt) nach Balaka (circa 100 Kilometer).
- Donnerstags wird von Balaka nach Nayuchi (an der Grenze zu Mosambik) und zurück gefahren (100 Kilometer je Richtung).
- Freitags geht es dann wieder zurück von Balaka nach Limbe.
- Von Samstag bis Montag wiederholt sich der Umlauf.
- Dienstags wird nicht gefahren.

Tagesausflüge sind also mit der Bahn nicht möglich. Dies zeigt schon, dass sich Anlass und Art, wie Züge benutzt werden, von unseren Gewohnheiten unterscheiden.

Interessant ist die einfache Darstellung des Fahrplans: Es wird nur die Abfahrtszeit am Startort des Zuges angegeben. Vielleicht

könnte man bei uns über diesen Ansatz auch nachdenken, um die Pünktlichkeitswerte zu erhöhen. Für die Fahrgäste bedeutet das natürlich, dass man ein Gefühl dafür haben muss, wann der Zug kommen könnte. Bei einem Besuch im Bahnhof Liwonde (an der Strecke nach Nayuchi) saßen gegen 14.00 Uhr schon zahlreiche wartende Fahrgäste unter einem schattenspendenden Baum, während der

Stationsvorsteher der Meinung war, dass der Zug zwischen 16.00 und 17.30 Uhr kommen könnte.

Die Fahrpreise sind ebenfalls auf Facebook einzusehen. So kostet die Fahrt über die 100 Kilometer von Limbe bis Balaka umgerechnet etwa 2,30 Euro in der Business Class. Selbst bis Nayuchi an der Grenze zu Mosambik kommt man für 3,90 Euro, muss dafür aber in Balaka übernachten. Die Preise sind deutlich günstiger als bei den Busunternehmen, die den größten Teil des öffentlichen Verkehrs abwickeln. Per Bus wird beispielsweise die Strecke von Blantyre nach Mangochi (circa 200 Kilometer) für 13,20 Euro angeboten, was ein deutlich höherer Kilometerpreis ist. Bei der Bahn scheint der Preis die Defizite bei Angebot und Reisezeit auszugleichen.

In Malawi bestehen – wie auch in anderen afrikanischen Ländern – Planungen, das Eisenbahnsystem nach langen Jahren der Vernachlässigung wieder zu stärken und damit die wirtschaftliche Entwicklung zu unterstützen. Bei Bahnprojekten in dieser Gegend stößt man regelmäßig auf das chinesische Unternehmen „China Railway 20th Bureau Group Corp (CR20G)“, ein Tochterunternehmen der staatlichen „China Railway Construction Corp Ltd (CRCC)“. CR20G ist stark international tätig und hat etwa 20.000 Mitarbeitende.

Folgende Projekte laufen aktuell:

- Die Strecke von Blantyre nach Süden bis Marka (also dort, wo kürzlich der erste Güterzug nach 42 Jahren angekommen ist) an der Grenze zu Mosambik wird wieder hergerichtet, damit wieder durchgehende Züge zwischen Malawi und der Hafenstadt Beira möglich sind.
- Die derzeit nicht befahrene Strecke von Lilongwe nach Westen in Richtung Sambia soll bis zum bisherigen Streckenende in Chipata (Sambia) bald wieder in Betrieb gehen, ist dort aber nicht mit anderen Strecken in Sambia vernetzt. Diese fehlende Verbindung soll zukünftig mit einer etwa 390 Kilometer langen Neubaustrecke nach Serenje hergestellt werden. Für dieses Projekt wurde bereits 2017 das Umweltgutachten abgeschlossen. Der Vertrag im Umfang von 2,3 Milliarden US-Dollar über Finanzierung, Planung und Bau dieser Strecke mit einem chinesischen Unternehmen wurde kürzlich unterzeichnet.

Im Rahmen der chinesischen Aktivitäten zur neuen Seidenstraße wurde im Oktober 2023 auf dem 3. Forum der Seidenstraßeninitiative in Peking eine Vereinbarung mit der chinesischen Regierung geschlossen, die den Rahmen aller bisherigen Projekte in Malawi sprengt:

Im Rahmen eines BOT-Projekts (build-operate-transfer) sollen umgerechnet über 2 Milliarden Euro investiert werden, um das malawische Bahnsystem umfassend zu erneuern und zu erweitern. Das Projektvolumen hat die Größenordnung des Staatshaushalts von Malawi! Das Projekt soll mit Geldern aus China und den Vereinigten Arabischen Emiraten finanziert werden, über 30 Jahre von dem Konsortium betrieben und dann an Malawi übergeben werden.

Das Projekt umfasst die Kompletterneuerung der Gesamtstrecke von der Grenze nach Sambia über die Hauptstadt Lilongwe und Blantyre bis in den Süden zur Grenze

nach Mosambik und zusätzlich eine 750 Kilometer lange Neubaustrecke von Lilongwe in Richtung Norden nach Tansania. In der feierlichen Ankündigung ist von einer Projektlaufzeit von 5 Jahren die Rede. Die Zukunft wird zeigen, ob Bauprojekte in Malawi mit ähnlich präziser Termineinhaltung wie bei uns realisiert werden.

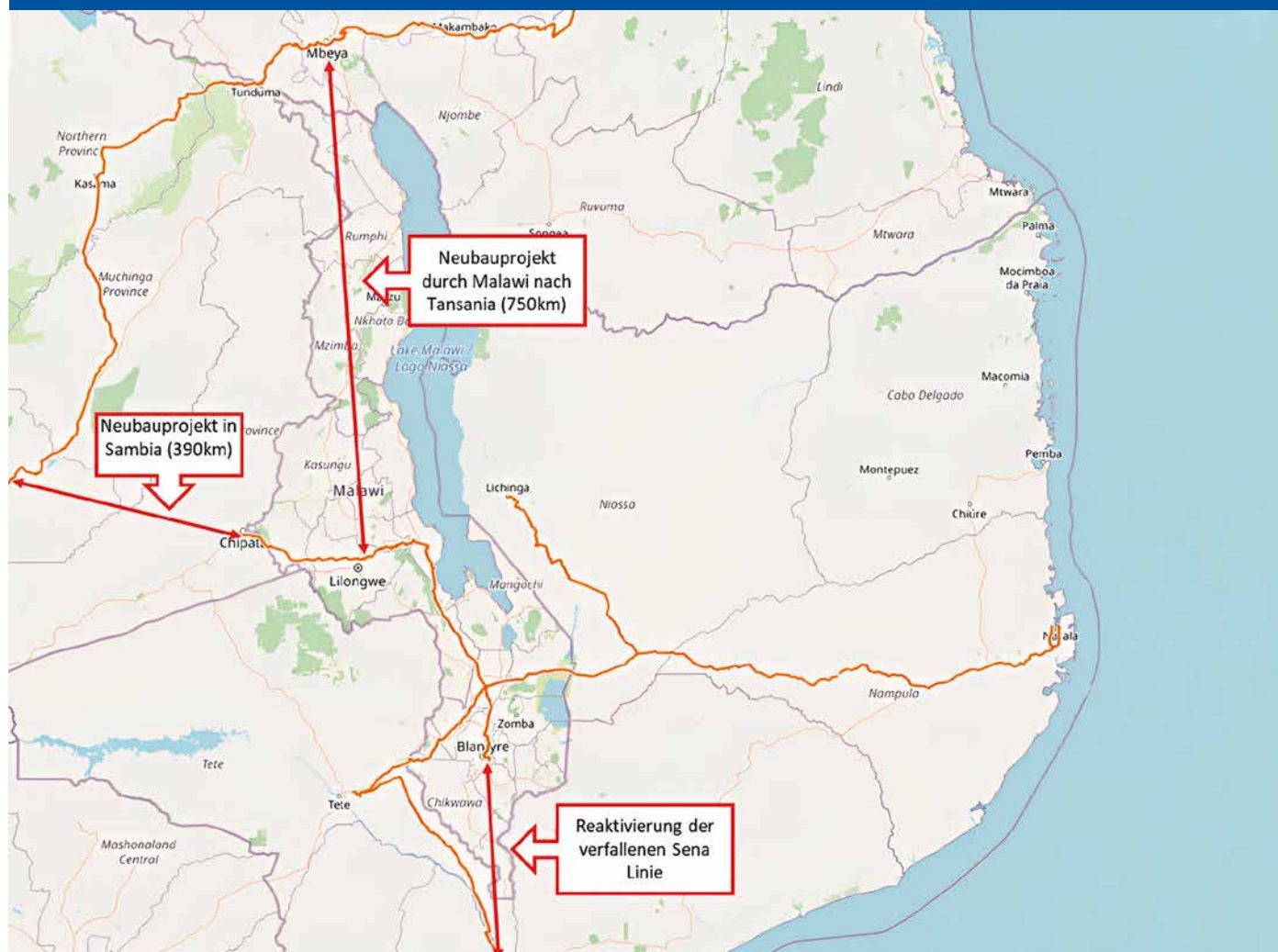
Einige Quellen berichten sogar von einer Teilelektrifizierung des Netzes, was angesichts der Tatsache, dass aktuell nur etwa 20 Prozent der Einwohner Zugang zur öffentlichen Stromversorgung haben und angesichts der häufigen Lastabschaltungen etwas gewagt erscheint. Aber vielleicht überholen sie unsere langlaufenden Elektrifizierungsprojekte in Nordostbayern oder bei der Marschbahn ja noch. Wer weiß?



DR. SIEGFRIED LEMMER

FAHRGASTVERBAND PRO BAHN

Bahnprojekte in Malawi





Die Forderungen des Europäischen Fahrgastverbandes (European Passengers' Federation, EPF)

Zusammenfassung: Der Europäische Fahrgastverband (European Passengers' Federation, EPF) ist ein Zusammenschluss von Passagierverbänden in ganz Europa und wurde 2002 gegründet. Er setzt sich für einen sicheren, nachhaltigen, bezahlbaren und qualitativ hochwertigen Personenverkehr ein. Zu den strategischen Prioritäten des EPF gehören:

1. *Synchro-Mobilität: Integration verschiedener Verkehrsträger und IT-Systeme für effizientes Reisen*
2. *Zugang zu Daten: Förderung der Integration und des Austauschs von Daten zur Verbesserung von Echtzeitdiensten*
3. *Herausforderungen des Marktes: Unterstützung regulatorischer Maßnahmen zur Bewältigung der Marktherausforderungen bei multimodalen digitalen Mobilitätsdiensten*
4. *Transparenz: Gewährleistung einer umfassenden und transparenten Bereitstellung von Reiseinformationen*

Die wichtigsten Ziele des EPF sind der Schutz der Passagierrechte, die Überwindung administrativer und politischer Hindernisse für den internationalen Reiseverkehr und die Ausrichtung auf die Bedürfnisse der Endnutzer. Der EPF arbeitet mit fast 40 nationalen Organisationen zusammen und hat sich zum Ziel gesetzt, eine Zukunft zu gestalten, in der der öffentliche Verkehr effizienter, zugänglicher und angenehmer ist.

Die europäische Verkehrspolitik kann sich manchmal weit entfernt anfühlen. Auch wenn schon einige vom Europäischen Fahrgastverband (EPF) gehört haben, ist es wichtig, genau zu verstehen, worin seine Prioritäten heute bestehen. Für alle, die jemals die Frustration über verspätete Züge, komplexe Ticketing-Systeme oder schlechte Reiseinformationen erlebt haben, arbeitet der EPF daran, Verbesserungen zu erreichen. Der EPF ist ein wichtiger Zusammenschluss von Passagierverbänden in ganz Europa, zu deren Mitgliedern auch der Fahrgastverband PRO BAHN gehört. Der EPF wurde 2002 aus dem dringenden Bedürf-

nis heraus gegründet, den Stimmen der Fahrgäste über alle Verkehrsträger hinweg auf europäischer Ebene Gehör zu verschaffen. Als gemeinnützige Organisation wird der EPF von der zentralen Verpflichtung angetrieben, einen sicheren, nachhaltigen, erschwinglichen und qualitativ hochwertigen Personenverkehr für alle europäischen Bürgerinnen und Bürger zu gewährleisten.

Gründung und Zweck des EPF

Seit seiner Gründung hat der EPF unermüdlich daran gearbeitet, das Reiseerlebnis für Europäerinnen und



Europäer zu verbessern. Er hat sich durch strategische Interessenvertretung für die Fahrgastrechte eingesetzt, unter anderem durch die Bereitstellung von Expertenbeiträgen für nationale Regierungen zur Verkehrspolitik und durch aktive Sensibilisierung der Öffentlichkeit für kritische Fahrgastfragen. Dieser proaktive Ansatz hat den EPF zu einem wichtigen Einflussfaktor bei der Gestaltung einer passagierzentrierten Verkehrslandschaft gemacht.

Aktuelle strategische Prioritäten des EPF

Der Schlüssel dazu ist das Konzept der Synchro-Mobilität, also das Lernen aus dem Logistiksektor, um verschiedene Verkehrsträger und IT-Systeme zu integrieren. Dies würde ein flexibles, synchronisiertes und effizientes intermodales Netzwerk schaffen, das es den Fahrgästen ermöglicht, für jedes Segment ihrer Reise den effizientesten Verkehrsträger zu nutzen. Standards und offene Schnittstellen sind für die Interoperabilität von entscheidender Bedeutung. Die Fahrgäste benötigen darüber hinaus Zugang zu Reiseinformationen, die es ihnen ermöglichen, verschiedene Verkehrsunternehmen und/oder Verkehrsträger je nach ihren Bedürfnissen zu vergleichen und zu kombinieren. Informierte Verbraucher sind für jeden wirklich wettbewerbsfähigen Markt unerlässlich. Die Passagiere benötigen auch zeitnahe und praktische Informationen, wenn etwas schiefgeht. Der Mangel an nützlichen Informationen während der Störung ist eine der Hauptursachen für die Unzufriedenheit der Fahrgäste. Darüber hinaus ist ein umfassender Ansatz erforderlich, um es Fahrgästen zu erleichtern, eine Fahrt auf einmal zu buchen und zu bezahlen, auch wenn es sich um mehrere Betreiber oder Verkehrsmittel handelt (einschließlich der ersten und letzten Meile).

Forderungen des EPF

- **Zugang zu Daten:** Es ist notwendig, historische, statische und dynamische Daten (zur Bereitstellung von Echtzeitdiensten) sowohl von Nutzern als auch von Verkehrsdienstleistern zu integrieren sowie die Bereitstellung und den Zugang zu regeln, um offene Daten und die Verwendung der oben genannten Standardschnittstellen für funktionale Interoperabilität zu gewährleisten.
- **Bewältigung der Herausforderungen des Marktes:** Der EPF unterstützt nachdrücklich EU-Maßnahmen zur Bewältigung der Marktherausforderungen, die derzeit die Entwicklung multimodaler digitaler

Mobilitätsdienste (MDMS) behindern. Es sind regulatorische Eingriffe erforderlich, um sicherzustellen, dass die Fahrgäste unabhängig vom Anbieter (ob proprietär oder Dritte) Zugang zum gesamten Spektrum der relevanten verfügbaren Tickets für den Weiterverkauf/Vertrieb haben. Die gemeinsame Nutzung von Daten und die Bereitschaft zum Abschluss von Vertriebsvereinbarungen zwischen Betreibern und (multimodalen) digitalen Mobilitätsdiensten – zu fairen, angemessenen und diskriminierungsfreien kommerziellen Bedingungen – sollten die Standardoption, d. h. die Norm sein.

- **Transparenz und Nichtdiskriminierung:** Es kann notwendig sein, diejenigen zu regulieren, die Informationen sammeln, und dann die Bereitstellung von Informationen an Verbraucher oder Drittvermittler wie Tickethändler wirksam zu kontrollieren. Die Bereitstellung von Informationen sollte umfassend, transparent, diskriminierungsfrei, genau, aktuell und nicht exklusiv sein. Entsprechende Grundsätze – Transparenz, fairer Wettbewerb und neutrale Darstellung – sollten auf alle Vertriebskanäle von Reisedienstleistungen, einschließlich MDMS, angewandt werden. Eine neutrale Überprüfung der verfügbaren Reisemöglichkeiten trägt dazu bei, einen fairen Wettbewerb zu gewährleisten und gleiche bzw. vergleichbare Wettbewerbsbedingungen zwischen den Betreibern zu schaffen.





Aktivitäten des EPF zum Schutz der Passagiere

Die Fahrgäste als schwächere Partei im Dienstleistungsvertrag müssen fair behandelt werden, wenn während ihrer Reise etwas schiefgeht, und ihre Rechte müssen angemessen geschützt werden.

Die Bereitschaft potenzieller Fahrgäste, den ÖPNV zu nutzen, wird durch die Befürchtung gemindert, dass sie im Falle einer Störung ihr Ziel nicht bei der ersten Gelegenheit ohne Zuzahlung erreichen können. Für den EPF sind die Hauptprioritäten im Falle einer Störung 1. die Sicherstellung der Fortsetzung der Reise; 2. praktische Informationen, Ratschläge und Unterstützung; 3. eine einfache und angemessene Entschädigung.

Forderungen des EPF:

- **Multimodale Fahrgastrechte:** Um Reisen mit verschiedenen Verkehrsträgern bequem, zuverlässig und sicher zu machen, erwartet der EPF von der neuen Europäischen Kommission und dem Europäischen Parlament, dass sie auf einem umfassenden System zum Schutz der Fahrgäste über alle Verkehrsträger hinweg bestehen. Der Vorschlag zu multimodalen Fahrgastrechten, der derzeit diskutiert wird, ist ein begrüßenswerter Schritt in die richtige Richtung, aber es bedarf eines besseren Schutzes für kombinierte Tickets.
- **Klärung der Rolle von Vermittlern:** Drittanbieter von Fahrkarten spielen eine entscheidende Rolle im öffentlichen Verkehrssystem, indem sie als Vermittler zwischen Fahrgästen und Dienstleistern fungieren, insbesondere bei Fahrten mit mehreren Betreibern und/oder multimodalen Fahrten.
- **Kohärente und wirksame Durchsetzung:** Die EU sollte legislative Maßnahmen in Betracht ziehen, um eine größere Kohärenz und eine wirksame und kohärente Durchsetzung zu gewährleisten, da es offenbar erhebliche Unterschiede zwischen der Zuständigkeit und den Kapazitäten der nationalen Durchsetzungsbehörden gibt. Für den einzelnen Fahrgast sind angemessene private Rechtsbehelfe erforderlich, über die ordnungsgemäß informiert werden sollte. In diesem Zusammenhang sollte die Beteiligung der Unternehmer an einer Schlichtungsstelle verpflichtend sein, und die Entscheidungen der Schlichtungsstelle sollten verbindlich sein. Soweit möglich, sollten automatische Erstattungs- und Entschädigungsregelungen eingeführt werden.

Aktivitäten des EPF zur Überwindung administrativer und politischer Grenzen

Administrative und politische Grenzen sollten kein Hindernis für die Wirksamkeit des europäischen Personenverkehrssystems darstellen.

Um die Umstellung auf die Schiene und den multimodalen Verkehr zu erleichtern, ist der Schlüsselfaktor die Verfügbarkeit eines attraktiven Angebots in Bezug auf Reisezeit und -kosten. Das europäische Verkehrsnetz sollte den Bedürfnissen potenzieller Fahrgäste entsprechen und in der Lage sein, als Instrument der wirtschaftlichen Entwicklung, des sozialen Zusammenhalts und der Förderung einer größeren Nachhaltigkeit über Grenzen hinweg zu dienen.

Forderungen des EPF:

- **Maßnahmen zur Entwicklung grenzüberschreitender Verbindungen:** Die aktive Unterstützung grenzüberschreitender Verkehrsinitiativen, wie sie ursprünglich vom Aachener Verkehrsverbund GmbH (AVV) vorgeschlagen wurden, ist zu begrüßen. Dies erfordert die Einbeziehung lokaler Interessenträger, sollte Interessen der Fahrgäste widerspiegeln und könnte von einer europäischen Erstfinanzierung profitieren.
- **Konsistente Regulierungsgrundsätze:** Insbesondere potenzielle Betreiber neuer grenzüberschreitender Schienenverkehrsdienste geben an, dass ihre Bestrebungen durch das Fehlen eines gemeinsamen Regulierungsansatzes zwischen den Nachbarländern behindert werden. Dies macht sich insbesondere bei inkompatiblen Planungszyklen für den Schienenverkehr, Gleiszugangsrichtlinien usw. bemerkbar. Eine neue Koordinierungsstelle, die in den Bereichen Telekommunikation (GEREK) und Energie (ACER) eingerichtet werden könnte, könnte die Zusammenarbeit zwischen den europäischen Verkehrsregulierungsbehörden erleichtern, die Marktintegration sicherstellen und den Rechtsrahmen im Rahmen des Ziels der EU-Verkehrspolitik harmonisieren. Im Bahnbereich treffen sich einige, aber längst nicht alle Eisenbahnregulierer in IRG-Rail.

Aktivitäten des EPF für eine stärkere Fokussierung auf die Endnutzer

Das Verständnis der Bedürfnisse der Endnutzer ist von entscheidender Bedeutung, um eine Verkehrsverlagerung zu ermöglichen, ohne jemanden auszuschließen. Der öffentliche Verkehr ist von Natur aus von Marktversagen geprägt, da die Kosten für den Betrieb eines Fahrzeugs unabhängig von der Anzahl der Fahrgäste gleich sind. Die politischen Entscheidungsträger brauchen Instrumente, um das Marktinformationsdefizit zu schließen.



Forderungen des EPF:

- **Umfragen zur Fahrgastzufriedenheit:** regelmäßige Erhebungen über alle Verkehrsträger hinweg, um die Bewertung der Politik zu unterstützen und die Verkehrsbereitstellung zu verbessern
- **Anerkennung der sozialen Rolle des öffentlichen Verkehrs:** Gewährleistung eines erschwinglichen und zuverlässigen Verkehrs für den Zugang zu grundlegenden Dienstleistungen unter Berücksichtigung der unterschiedlichen Bedürfnisse der Nutzer
- **Einbeziehung der Endnutzer:** Förderung der Vertretung der Endnutzer in politischen Entwicklungsprozessen mit finanzieller Unterstützung für eine effektive Repräsentation zur Beseitigung des Demokratiedefizits

Diese Maßnahmen zielen darauf ab, den öffentlichen Verkehr nutzerzentrierter, inklusiver und bedarfsgerechter zu gestalten.

Der operative Ansatz des EPF

Der EPF arbeitet in kooperativen Partnerschaften mit seinen Mitgliedern und anderen Interessengruppen zusammen und vertritt die Interessen von fast 40 nationalen Organisationen in Zusammenarbeit mit EU-Institutionen

und verschiedenen Interessengruppen aus dem europäischen Verkehrsökosystem sowie der Forschungsgemeinschaft. Der EPF beteiligt sich aktiv an Konsultationen und Dialogen, führt eingehende Forschungen und Analysen durch und verbreitet seine Ergebnisse in umfassenden Berichten und Empfehlungen. Darüber hinaus stellt der EPF seinen Mitgliedsorganisationen Unterstützung und Ressourcen zur Verfügung.

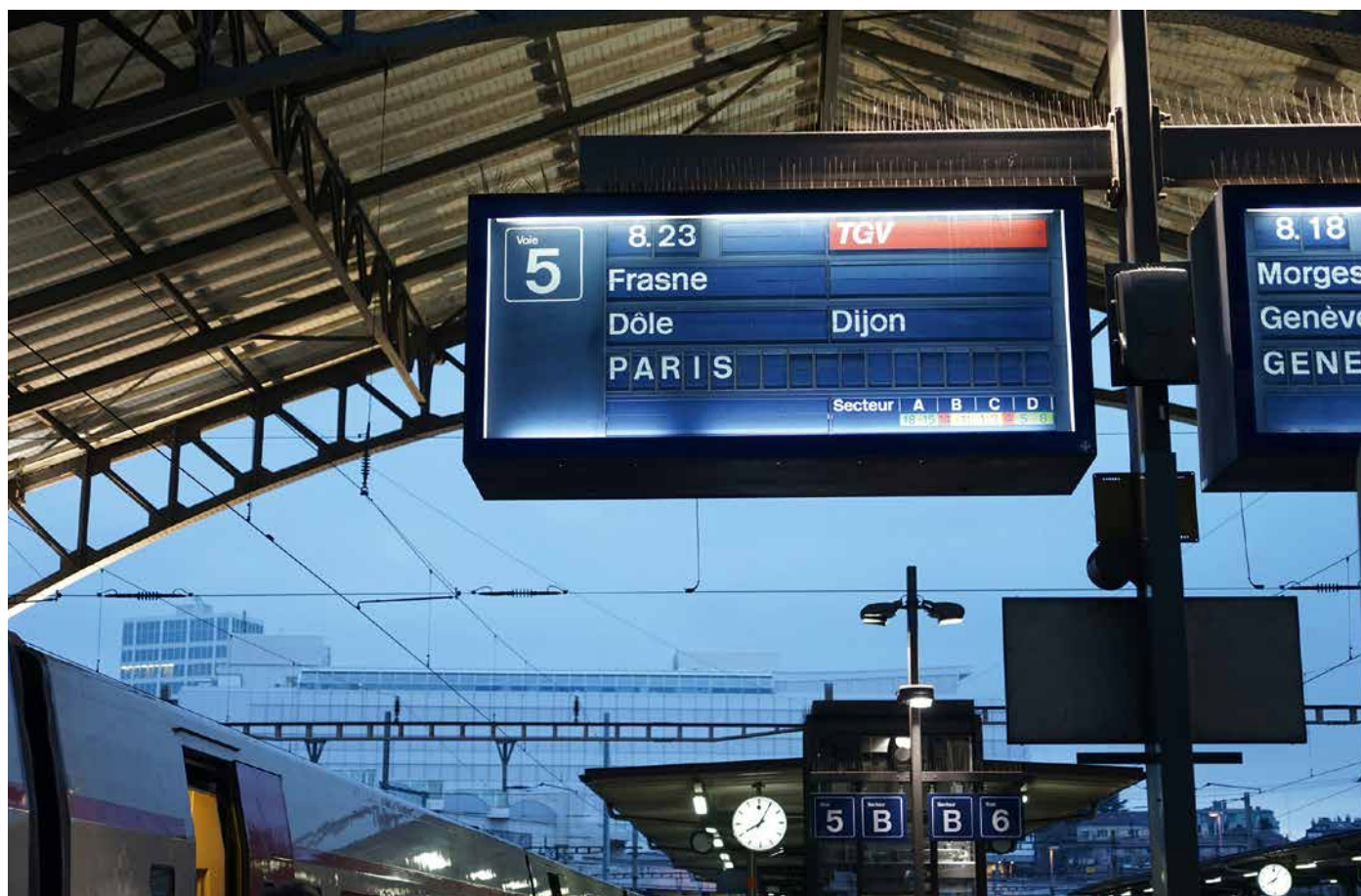
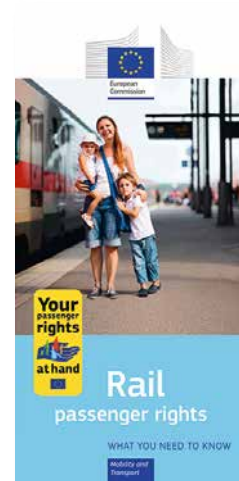
Eine bessere Zukunft für den europäischen Verkehr

Durch das Eintreten für stärkere Fahrgastrechte, das Vorantreiben des nahtlosen multimodalen Reisens und das Eintreten für eine gerechtere und transparentere Verkehrspolitik gestaltet der EPF eine Zukunft, in der der öffentliche Verkehr effizienter, zugänglicher und angenehmer für alle ist. Egal, ob Sie täglich pendeln, ein Gelegenheitsreisender sind oder einfach nur jemand, der an bessere Transportmöglichkeiten glaubt – die Arbeit des EPF ebnet den Weg für eine reibungslosere Reise.



DELPHINE GRANDSART
EPF SECRETARIAT

JORGE MORERA
PTP / PORTUGIESISCHER FAHRGASTVERBAND



Eine Linie zum Wundern

Nach zehn Jahren Unterbrechung startet im Sommer 2025 wieder der grenzüberschreitende Zugverkehr zwischen Leer und Groningen. Von den vor langer Zeit selbst gesteckten Zielen der sogenannten Wunderline Groningen–Leer–Oldenburg–Bremen ist man aber noch meilenweit entfernt – und wird es mangels Geld und politischem Druck auch noch länger bleiben.

Irgendwann im Sommer dieses Jahres wird es so weit sein: Nach fast zehn Jahren Unterbrechung – nachdem am 3. Dezember 2015 ein Frachtschiff die geschlossene Brücke rammte und zerstörte – werden wieder Züge über die sogenannte Friesenbrücke bei Weener fahren. Das kleine ostfriesische Städtchen wird somit auch endlich wieder aus Deutschland mit dem Zug erreichbar sein. Damit beginnt ein neues Kapitel der Bahnstrecke zwischen Groningen, Leer und Oldenburg, die – unter Einbeziehung der Fortführung bis Bremen – seit geraumer Zeit auch als „Wunderline“ vermarktet wird. Diese Bezeichnung war einst gedacht, um der Verbindung ein positives Image zu verleihen und für eine zeitgemäße internationale Verbindung zwischen Nordwestdeutschland und den nördlichen Niederlanden zu werben; zu lange hatte die Strecke, die wichtige Zentren verbindet, im Dornröschenschlaf gelegen. Schaut man allerdings ein wenig unter die glänzende Oberfläche, so muss man sehr schnell ernüchtert konstatieren, dass der Begriff „Wunderline“ kaum etwas mit einem **Wunder** zu tun hat – vielmehr **wundert** man sich, was alles nicht umgesetzt wurde und wird und welche Möglichkeiten bis auf Weiteres verpasst werden.

Zunächst aber ein wenig Geschichte, um die Strecke richtig einzuordnen. Die Verbindung zwischen Oldenburg und Groningen ist insofern bereits bemerkenswert, als sie auf gesamter Länge von den Großherzog-

lich Oldenburgischen Staatseisenbahnen (GOE) gebaut und betrieben wurde, obwohl sie bereits westlich von Augustfehn das einstige Großherzogtum verlässt und ehemals preußisches Staatsgebiet durchquert. Während sich Preußen offenbar wenig für eine internationale Eisenbahnstrecke im Nordwesten interessierte, schlossen die Niederlande und das Land Oldenburg einen entsprechenden Staatsvertrag. 1868 wurde die Staatslijn B bis Nieuweschan auf niederländischer Seite in Betrieb genommen, 1876 erreichten die Gleise auch von deutscher Seite aus den seinerzeit wichtigen Grenzbahnhof. Auch damals waren die Niederländer beim Umsetzen wichtiger Infrastrukturprojekte also schon schneller als wir.

Die Bedeutung der Strecke im internationalen Verkehr war erheblich, zumal der nächste Eisenbahngrenzübergang über 100 Kilometer südlich bei Bad Bentheim lag. So gab es beispielsweise in der Zwischenkriegszeit zeitweise durchgehende Kurswagen von Berlin nach Amsterdam über Bremen und Groningen (vgl. Kursbuch 1927). Das Angebot an Nahverkehrszügen beiderseits der Grenze war für damalige Verhältnisse umfangreich, wobei in aller Regel in Nieuweschan umgestiegen werden musste und die Grenzkontrollen bereits in Weener stattfanden. Durchgehende Züge von Oldenburg nach Nieuweschan verkehrten mehrfach täglich und waren so selbstverständlich wie heute die Direktverbindung Bremen–Oldenburg–Leer–Norddeich.

Nach dem Zweiten Weltkrieg verlor der Streckenabschnitt Leer–Nieuweschan massiv an Bedeutung. Grenzüberschreitende Reisen waren die Ausnahme, und die Politik setzte zudem einseitig aufs Auto. So wurden bereits 1957 auf diesem Abschnitt nur noch Ihrhove und Weener mit dem Zug bedient. Es verkehrten täglich nur noch zwei oder drei Zugpaare – ein „Angebot“, das sich bis Ende der 1990er-Jahre hielt. Aber immerhin waren dies die längste Zeit internationale Fernzüge mit Laufwegen bis Hannover oder Braunschweig, wie ein Blick ins Kursbuch von 1982/83 zeigt. Investiert wurde in den schwach befahrenen Abschnitt jedoch nicht mehr, sodass die Strecke bis Nieuweschan immer schlechter wurde. Über mehrere Jahre hinweg wurde der Verkehr bis zur Sanierung des Abschnitts Anfang der 2000er-Jahre sogar ganz eingestellt.

Unterdessen hatte sich die Staatslijn B auf niederländischer Seite im Nahverkehr stark entwickelt und war für Pendler von und nach Groningen zu einer attraktiven, dicht vertakteten Verbindung geworden. Westlich von Zuidbroek wurde sie, dem Bedarf entsprechend, zweigleisig ausgebaut. Mit der Reaktivierung der Stichstrecke nach Veendam verkehren nun täglich pro Stunde und Richtung im Zulauf auf Groningen vier bis sechs Regionalzüge.

Der Abschnitt zwischen Oldenburg und Leer wird im hochwertigen Regionalverkehr und im Fernverkehr mit den Linien RE 1



Die Wunderline verbindet Groningen über Leer und Oldenburg mit Bremen. In dieser Darstellung ist der vollständige Verlauf mit den wichtigsten Unterwegshalten zu sehen.



Der Bahnhof Leer, Blickrichtung Norden, im winterlichen Schneetreiben. Wollte man den Verkehr zwischen Deutschland und den Niederlanden erheblich ausweiten, müssten hier zusätzliche Bahnsteige geschaffen werden. Mit nur drei Bahnsteigkanten stellt er bereits beim jetzigen Verkehrsaufkommen ein Nadelöhr dar.



Die neue Friesenbrücke ist als Hubdrehbrücke ausgelegt. Sie wurde mittlerweile vervollständigt und ist auf diesem Foto in dauerhaft geöffneter Stellung vor dem Einbau der Gleise zu sehen. Sie kann auch von Radfahrern und Fußgängern genutzt werden. Für den Zugverkehr bestehen erhebliche zeitliche Einschränkungen.



Der Bahnhof Winschoten auf niederländischer Seite wurde bereits renoviert, hier mit einem Dieseltriebwagen von Arriva. Leider setzen die Niederlande immer noch auf Wasserstoff statt Strom als Antriebsart und erschweren dadurch den grenzüberschreitenden Nah- und Fernverkehr.



In Bad Zwischenahn stehen die Signale in Richtung Westen für eine Verlängerung der Regio-S-Bahn auf Rot. Die Strecke nach Leer lässt ohne Ausbauten keinen weiteren Verkehr zu, also auch keine Verbindungen in die Niederlande. Die Ausbaupläne liegen seit vielen Jahren vor, doch das Geld fehlt.

und IC 56 in zwei alternierenden Zweistundentakten befahren und hat eine wichtige Erschließungsfunktion für Ostfriesland. Besonders im Sommer sind die Züge zur Küste oft rappellvoll. Zwischen Bad Zwischenahn und Oldenburg verkehrt zusätzlich auch die Regio-S-Bahn RS 30 im Stundentakt, die auch den reaktivierten Haltepunkt in Wechloy anbindet. Ebenfalls eine wichtige Rolle spielt der umfangreiche Güterverkehr, der vor allem das Emder VW-Werk und den Hafen dort bedient.

Infolge der Bahnreform 1994 und der Regionalisierung, also des Übergangs der Verantwortung für den Nahverkehr in Länderhoheit, begann man sich auch wieder für den zwischenzeitlich vergessenen Abschnitt Leer–Nieuweschan zu interessieren. Hatte vorübergehend die Stilllegung im Raum gestanden, entschloss man sich dazu, den maroden Streckenast westlich von Ihrhove auf 120 km/h auszubauen und einen grenzüberschreitenden Regionalverkehr Leer–Groningen einzuführen – zunächst im Dreistundentakt! Da selbst dieses magere Angebot von den Fahrgästen auf bescheidenem Niveau goutiert wurde (laut LNVG eine Steigerung von 120 auf 450 Reisende 2008¹), wurde der Fahrplan in den darauffolgenden Jahren weiter verdichtet. Vor der Zerstörung der Friesenbrücke wurde zuletzt ein durchgehender Stundentakt gefahren, bei dem in Leer jeweils Anschluss aus und in Richtung Bremen bestand. Nachdem der Bahnhof Ihrhove mittlerweile auch verschwunden war, verblieb Weener als einziger Halt auf deutscher Seite.

Genau hier setzte nun in den 2010er-Jahren die Initiative zur Wunderline an.

Zwar herrschte entlang der Gesamtstrecke überall mindestens ein Stundentakt, doch fristete die Verbindung weiterhin ein Nischendasein im Vergleich zum Auto – kein Wunder bei Umsteigezwang in Leer und unattraktiven Fahrzeiten.zielte die Initiative zunächst auch auf den Güterverkehr zu den niederländischen Häfen ab, den man teilweise über Leer und Groningen leiten wollte, verwarf man diese Fokussierung aus ganz praktischen Gründen nach einiger Zeit und konzentrierte sich vorrangig auf die Verbesserung des Personenverkehrs. Bedenkt man, dass Groningen, Oldenburg und Bremen zusammen bereits knapp eine Million Einwohner aufweisen und man es in weniger als zwei Stunden von Bremen bzw. anderthalb Stunden von Oldenburg mit dem Auto nach Groningen schaffen kann, liegt hier ein hochwertiges, direktes Expressangebot nahe. Dass hier bereits vor der Freigabe des Fernbusmarktes circa zehnmal täglich je Richtung eigenwirtschaftlich betriebene Busse des inzwischen nicht mehr aktiven Unternehmens Publicexpress verkehrten, zeigt, dass das Fahrgastpotenzial vorhanden ist.

Gleichzeitig liegt der Wunderline die Feststellung zugrunde, dass die Bahnstrecke Groningen–Leer–Oldenburg–Bremen nach wie vor nicht angemessen ausgebaut ist. Während die Verbindung von Löhne über Bad Bentheim nach Amsterdam durchgängig zweigleisig, elektrifiziert und für Geschwindigkeiten von bis zu 160 km/h ausgelegt ist, trifft dies bei der Wunderline nur auf das Teilstück Oldenburg–Bremen zu, das schon immer große Bedeutung im Fern- und Güterverkehr hatte und dementsprechend früh ausgebaut wurde. Der Rest der Strecke ist westlich von Ihrhove nicht elektrifiziert und westlich von Oldenburg über-

wiegend eingleisig. Besonders zwischen Leer und Oldenburg führt die mangelnde Kapazität regelmäßig dazu, dass bei baustellenbedingten Umleitungen von Güterzügen von der Emslandstrecke ein Großteil des Personenverkehrs ausfällt – teils monatelang. Verspätungsanfällig ist die Strecke ohnehin, und die marode Huntebrücke in Oldenburg gibt häufig für mehrere Stunden den Geist auf. Für Pendler ist beides eine einzige Katastrophe und führt dazu, dass hohe volkswirtschaftliche Schäden entstehen und besonders westlich von Oldenburg nicht das volle Fahrgastpotenzial abgerufen werden kann.

Das eigentliche Ziel der Wunderline ist auch im Jahr 2025 weiterhin eine leistungsfähige Bahnverbindung zwischen Nordwestdeutschland und den nördlichen Niederlanden, wozu ein dichter Regionalverkehr, aber auch ein hochwertiger, vertakteter, umsteigefreier Expressverkehr gehört. Zwischen Bremen und Groningen sollten diese Expresszüge eine Fahrzeit von knapp 90 Minuten benötigen – ein Quantensprung gegenüber den zuletzt gefahrenen circa 160 Minuten.

Davon wird sich mit der neuen Friesenbrücke leider auf absehbare Zeit nichts verwirklichen lassen. Wenn im Sommer 2025 die Friesenbrücke – übrigens bereits die vierte an dieser Stelle – in Betrieb genommen wird, kann im Wesentlichen nur der Status quo ante wiederhergestellt werden. Es wird lediglich einen Stundentakt mit Regionalbahnen zwischen Leer und Groningen geben; der Umsteigezwang bleibt bestehen. Positiv hervorzuheben und eine echte Verbesserung für die Region ist indes, dass Bunde und Ihrhove nach Jahrzehnten wieder Haltepunkte bekommen, wenngleich der RE 15 nach Münster in Ihrhove nicht halten soll und man für einen Umstieg ins südliche Emsland bis Leer fahren muss.

Ebenfalls wichtig für die Akzeptanz des ÖPNV in dieser ländlichen Gegend ist die Verbesserung des Busverkehrs von und zu den Bahnhöfen. So werden Ocholt und Augustfehn inzwischen von mehreren Linien im Takt mit kurzen Anschlüssen an die Züge bedient, die etwa auch Fahrten zwischen den Mittelzentren Westerstede und Leer ohne eigenes Auto attraktiv machen. Dies wird leider durch die hohe Verspätungsanfälligkeit zwischen Oldenburg und Leer eingeschränkt. Auch zwischen Leer und Nieuweschan verkehrt nicht zuletzt infolge des jahrelangen SEVs täglich eine

1 <https://t1p.de/67heu>

stündliche Buslinie. Es bleibt zu hoffen, dass sie auch nach Wiedereröffnung der Strecke erhalten bleibt, da sie für die Feinerschließung der Gegend wichtig ist.

Geradezu wahnwitzig sind dagegen die völlig aus dem Ruder gelaufenen Kosten für den Brückenneubau. Sie liegen mittlerweile bei weit über 200 Millionen Euro und damit mehrfach über den ursprünglichen Schätzungen². Und das für zwei Züge pro Stunde! Außerdem mussten viele Millionen ausgegeben werden, um den Abschnitt Ihrhove–Nieuweschans wieder für 120 km/h auszubauen. Man fragt sich, wie das gerade einmal gute 20 Jahre nach dem letzten Ausbau und bei einer nur schwach belasteten Strecke ohne schweren Güterverkehr sein kann.

Ansonsten bleibt erst einmal alles beim (schlechten) Alten, besonders auch zwischen Leer und Oldenburg. Alle weiteren Ausbauten fallen in die sogenannte zweite Bauphase, für die es weder einen konkreten Zeitplan noch eine Finanzierung gibt. Dabei ist sie die erste, die wenigstens überschaubare Verbesserungen für die Reisenden ermöglichen würde. Nach jahrelangem Geldmangel, der eine Umsetzung in weite Ferne rücken ließ, darf dank des neuen Sondervermögens für die Infrastruktur aber immerhin vorsichtig gehofft werden, dass auch etwas Geld für dieses volkswirtschaftlich wichtige Unterfangen abfällt.

Konkret verhindert die unklare Umsetzung der zweiten Baustufe mindestens zwei seitens des Landes Niedersachsen (vgl. LNVG-Konzept 2030+ und 2040+)³ für die Zeit ab 2030 geplante Verbesserungen des Nahverkehrsangebots:

- Die Regio-S-Bahn-Linie 30 soll von Bad Zwischenahn bis Leer verlängert werden und bei fahrplantechnischer Machbarkeit auch in Apen halten. Dafür ist aber zwischen Augustfehn und Stickhausen-Velde ein circa 8 Kilometer langer zweigleisiger Abschnitt erforderlich. Ansonsten reicht es hier nicht für einen Halbstundentakt.
- Zwischen Leer und Groningen soll das Angebot auf bis zu 58 Züge am Tag verdichtet werden, indem zusätzlich zum Grundtakt zweistündlich beschleunigte Züge mit weniger Halten ergänzt werden.

Das geht jedoch nur mit einem Kreuzungsbahnhof in Weener. Dort lag bis zur ersten Sanierung vor über 20 Jahren auch ein Kreuzungsgleis, das man in nicht so weiser Voraussicht entfernt hat. Diese Taktverdichtung kann ihr volles Potenzial aber auch nur mit dem Anschluss an die verlängerte Regio-S-Bahn-Linie aus dem vorigen Punkt ausschöpfen.

Ohnehin muss man mit Blick auf den Haltepunkt Weener kritisch fragen, warum man den Ausbau der Strecke so unsinnig aufteilen musste, dass der neue Kreuzungsbahnhof nicht gleich mit der Sanierung des Abschnitts Ihrhove–Nieuweschans wiedererrichtet wurde. Die Gleise wurden in Weener für die Sanierung abgebaut, und es wäre ein Leichtes gewesen, das Kreuzungsgleis nebst Bahnsteig gleich für vergleichsweise geringe Mehrkosten mitzubauen. Stattdessen muss in einigen Jahren erneut monatelang in Weener gearbeitet werden, was den Bahnverkehr unnötig beeinträchtigt und zusätzliche Kosten verursacht. Hier zeigt sich wieder einmal, wie eine allein an knappen Kassen ausgerichtete Planung am Ende sogar das Gesamtprojekt teurer macht. Selbst wenn der Stundentakt direkt nach Wiederinbetriebnahme bis auf Weiteres nur eine Kreuzung zwischen Leer und Ihrhove vorsieht, wäre es allein schon aus Gründen der Fahrplanstabilität bei vernünftiger Planung selbstverständlich gewesen, zwischen Ihrhove und Nieuweschans mindestens eine weitere Kreuzungsmöglichkeit zu bauen. Nun hat man hier einen circa 18 Kilometer langen Abschnitt ohne Kreuzungsbahnhof. Man kann sich leicht ausrechnen, wie diese Fehlplanung dazu führt, dass sich Verspätungen fortpflanzen.

Für eine hinreichend leistungsfähige, konventionelle Wunderline wären indes mindestens die folgenden Ausbauten auf deutscher Seite dringend nötig:

- ein zweigleisiger Abschnitt zwischen Bad Zwischenahn und Westerstede-Ocholt (im Deutschlandtakt vorgesehen, circa 8 Kilometer)
- mindestens eine zusätzliche Kreuzungsmöglichkeit oder ein zweigleisiger Abschnitt zwischen Kayhauserfeld und Oldenburg

Beide Maßnahmen zusammen können erst sicherstellen, dass die Durchlässigkeit der Strecke Oldenburg–Leer so weit ansteigt, dass die zuvor genannten Umleitungen von Güterzügen nicht mehr zu Ausfällen im Personenverkehr führen. Sie sind nicht in Baustufe 2 enthalten. Auch müsste mittelfristig der Bahnhof Leer um mindestens eine weitere Bahnsteigkante erweitert werden, da gemäß LNVG-Konzept die Zahl der stündlichen Abfahrten im Personenverkehr von 6 auf 8,5 steigen soll – bei zahlreichen dort beginnenden und endenden Fahrten inklusive zweier stündlicher Fahrtrichtungswechsel und vielen durchfahrenden Güterzügen wird es mit nur drei Bahnsteiggleisen sonst zu eng. Auch hierzu gibt es keine Pläne.

Auf niederländischer Seite muss dringend der schlechte Untergrund für höhere Geschwindigkeiten ertüchtigt werden. Auch ist eine Elektrifizierung angezeigt. Die Provinz Groningen will jedoch aus industriepolitischen Gründen unbedingt Wasserstofftriebzüge einsetzen. Daran ändert auch die Tatsache, dass der erste Versuch einer Ausschreibung von Triebfahrzeugen kläg-



Im Januar 2025 war in Weener, einst Bahnhof, jetzt Haltepunkt, noch viel Arbeit zu erledigen, bevor hier wieder ein Zug fahren kann. Seit der Zerstörung der Friesenbrücke war Weener jahrelang die einzige deutsche Bahnstation, die nur aus dem Ausland angefahren wurde.

2 <https://t1p.de/spcdr>

3 <https://t1p.de/m6kn9>

lich scheiterte⁴, nichts. Auch die erheblichen Probleme mit der Technik und der Energieversorgung in den beiden deutschen Einsatzgebieten von Wasserstoffzügen rund um Bremervörde und Frankfurt haben bislang kein Umdenken ausgelöst. Das behindert aber auch massiv die Einführung eines durchgehenden Zuges zwischen Bremen und Groningen – obwohl die Provinz Groningen betont, ihr sei an einer umsteigefreien Verbindung gelegen. Die Ernsthaftigkeit dieser Absicht darf angesichts dieser Prioritätensetzung durchaus bezweifelt werden. Währenddessen können die Verantwortlichen in Niedersachsen sich konkret vorstellen, die nach Leer verlängerte RS-Linie 30 in der Zeitlage der geplanten beschleunigten Züge alle zwei Stunden nach Groningen weiterzuführen. Hierfür müsste dann aber entweder die Fahrdratlücke zwischen Ihrhove und Groningen geschlossen oder eine mit der Regio-S-Bahn kompatible Kleinserie an batterieelektrischen Fahrzeugen beschafft werden – was wiederum den Betrieb und die Wartung verteuert. Selbst in diesem Fall müssten wegen der begrenzten Reichweite und des abweichenden Stromsystems in den Niederlanden wohl mindestens auf deutscher Seite einige Kilometer Fahrdrat gezogen werden. Auch das ist noch nirgends geplant.

Daneben bereiten besonders die beiden großen Flussquerungen Sorge:

- Die Huntebrücke in Oldenburg soll trotz ihrer offensichtlichen Abgängigkeit erst in ca. 30 Jahren ersetzt werden, so die Planung der Deutschen Bahn.
- Die Friesenbrücke ist zwar technisch modern, jedoch steht sie dem Zugverkehr nur 20 Minuten pro Stunde gesichert zur Verfügung. Die anderen 40 Minuten sind für eine stündliche Schiffsdurchfahrt reserviert, wovon 16 Minuten für Öffnungs- und Schließvorgang benötigt werden.

Dass ausgerechnet die viel gepriesene neue Friesenbrücke direkt zu einem Engpass wird, liegt an einer vertraglichen Vereinbarung mit dem Wasserstraßen- und Schifffahrtsamt (WSA). Die Ems gilt bis Papenburg als Seeschiffahrtsstraße – der Schiffsverkehr genießt daher grundsätzlich Vorrang. Sie ist außerdem tideabhängig, weswegen nicht täglich dieselben Öffnungszeiten für Schiffe festgelegt werden können. Außerdem hat man es versäumt, die neue Friesenbrücke

etwas höherzulegen und dadurch die Anzahl der nötigen Öffnungen zu reduzieren. Wenn man schon eine Viertelmilliarde Euro in eine neue Brücke investiert, hätte man für einige Millionen mehr wenigstens auch das Umfeld optimieren können.

Nun bedeuten diese 20 Minuten für den Zugverkehr nicht, dass jede Stunde ein Schiff mit hohen Aufbauten die Brücke passieren muss – in der Praxis geschieht das nur einige Male am Tag. Es wird aber praktisch unmöglich, einen dichteren und attraktiven Fahrplan für die Wunderline zu entwerfen, der nur während dieser Zeitspanne die Brücke für Züge beansprucht.

Der zunächst vorgesehene Stundentakt funktioniert nur wegen der planmäßigen Zugkreuzung in Brückennähe. Für jeglichen Angebotsausbau braucht es eine über den bestehenden Vertrag hinausgehende Absprache zwischen Niedersachsen und WSA, die sicherstellt, dass die zusätzlichen Züge nicht vor einer geöffneten Brücke warten müssen. Ohne eine derartige Zusicherung dürften sich angesichts drohender Verspätungen und Strafzahlungen weder ein Auftragnehmer noch von DB InfraGo angebotene Fahrplantrassen finden.

Der Fahrgastverband PRO BAHN hat den schleppenden und ungewissen Ausbau der Wunderline mehrfach kritisiert und unter anderem auf dem Bundesverbandstag 2023 eine Resolution verabschiedet, die an die ursprünglichen Ziele des Projekts anknüpft, insbesondere mit Blick auf Angebot und Fahrzeit. Konkret fordern wir neben der Umsetzung aller bereits aufgeführten Maßnahmen in Abstimmung mit dem niederländischen Fahrgastverband ROVER, einer gemeinsamen Resolution von Ende 2022 folgend, insbesondere:

- Einführung einer stündlichen, direkten Schnellverbindung Bremen–Oldenburg–Groningen–Leeuwarden⁵ in RE- oder IC-Qualität („Wunderline-Express“)
- Reduzierung der Fahrzeit Groningen–Bremen im Schnellverkehr auf maximal 90 Minuten
- Verlängerung der RB Groningen–Leer bis Emden mit Halt in Neermoor

5 Wir halten die Verlängerung nach Leeuwarden als zweiter Großstadt im Norden der Niederlande nur 50 Kilometer westlich von Groningen für wichtig, um das Potenzial der Linie bestmöglich auszuschöpfen.

- schnellstmöglicher Ersatz der Oldenburger Huntebrücke durch eine feste Huntequerung
- Verlängerung der Nutzungsdauer der Friesenbrücke für Züge
- Elektrifizierung zwischen Ihrhove, Groningen und Leeuwarden
- Halt von RE-Zügen in Ihrhove für Eckverbindungen von Groningen ins Emsland
- Ausbau zwischen Augustfehn und Oldenburg für 160 km/h

Darüber hinaus muss auch die langfristige Verkehrsplanung in den Niederlanden betrachtet werden. Um den Norden des Landes besser an die sogenannte Randstad anzubinden, gibt es konkrete Pläne, eine neue Eisenbahnstrecke von Groningen über Drachten und Heerenveen nach Lelystad zu bauen, wo sie an das bestehende Netz anschließen soll. In Heerenveen soll eine Verknüpfung mit der Hauptstrecke aus Leeuwarden hergestellt werden. Der genaue Streckenverlauf sowie das zukünftige Zugangebot sind noch unklar, jedoch soll die sogenannte Lelylijn für 200 km/h ausgelegt werden und die Reisezeit, abhängig von der konkreten Streckenführung, aus Groningen und Leeuwarden nach Amsterdam Zuid um bis zu 50 Minuten auf idealerweise 70 Minuten verkürzen. Aufgrund explodierender Kosten ist allerdings auch die Umsetzung dieses wichtigen Projekts noch nicht gesichert.

Wenn es aber zum Bau der Lelylijn kommt, ergeben sich dadurch auch für den Fernverkehr neue Optionen mit Blick auf die Wunderline – vorausgesetzt, sie wurde bis dahin hinreichend ausgebaut. Kombiniert man die 70 Minuten für Groningen–Amsterdam mit den gewünschten 90 Minuten für Bremen–Groningen, so könnte sich die Fahrzeit zwischen beiden Zentren auf knapp 2,75 Stunden reduzieren. Heute ist man im günstigsten Fall mit dem Zug etwa 4,25 Stunden unterwegs, oft auch bis zu 5 Stunden, und mit dem Auto circa 3,5 Stunden. Der Marktanteil der Schiene auf dieser Relation könnte sich also stark erhöhen. Auch weiter entfernte Großstädte wie Hamburg oder Den Haag würden dadurch verkehrstechnisch deutlich enger zusammenrücken. Die meisten Flüge von Bremen oder Hamburg nach Amsterdam könnten entfallen.

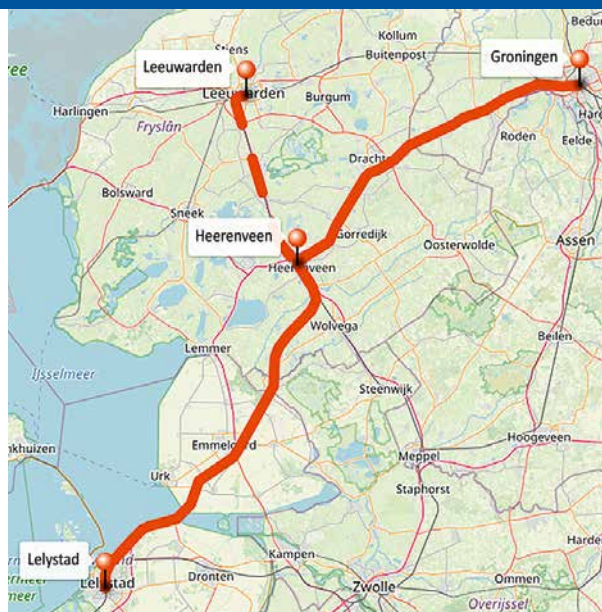
Angesichts der immer neuen Verzögerungen des Streckenausbaus auf deutscher, aber auch auf niederländischer Seite dürfte das zumindest auf mittlere Sicht ein schöner Traum bleiben. Derzeit haben die Verant-

4 <https://t1p.de/1n33u>

wortlichen auf beiden Seiten der Grenze nicht einmal eine entsprechende Vision vor Augen. Es bleibt zu hoffen, dass sich das irgendwann ändert – dazu muss sich aber zunächst die Einstellung der Verantwortlichen ändern. Und genau hier darf man skeptisch sein, nicht zuletzt, weil die unter anderem vom scheidenden niedersächsischen Ministerpräsidenten Weil und anderen immer wieder ausgegebene Devise lautet: Niedersachsen ist und bleibt Autoland.

 MALTE DIEHL

FAHRGASTVERBAND PRO BAHN
VORSITZENDER LANDESVERBAND
NIEDERSACHSEN/ BREMEN



In den Niederlanden wird der Bau der sogenannten Lelylijn intensiv diskutiert. Falls sie gebaut wird, wird sie in Groningen beginnen und nach Lelystad führen, wobei auch die Bestandsstrecke nach Leeuwarden angebunden wird. Das Bild zeigt einen der möglichen Linienverläufe.

PRO BAHN: Fahrplanentwurf Wunderline-Express

km	Linie		RS 30	WLE	RB	RE 1	RB 57	RS	WLE	RB	IC 56	RB 57
	Hamburg Hbf		7 14	7 44		7 44		8 14	8 44		8 44	
	Bremen Hbf		8 09	8 39		8 39		9 09	9 39		9 39	
	Hannover Hbf		6 53	7 40		7 40		7 53	8 23		8 40	
	Bremen Hbf		8 13	8 39		8 39		9 13	9 39		9 45	
	von					Braunsch.	Emden				Leipzig	Emden
0	Bremen Hbf		8 27	8 47		8 52		9 27	9 47		9 52	
14	Delmenhorst		8 37	8 57		9 04		9 37	9 57		10 04	
45	Oldenburg (Oldb) Hbf		8 55	9 13		9 23		9 55	10 13		10 23	
	Oldenburg (Oldb) Hbf		9 01	9 15		9 33		10 01	10 15		10 33	
48	Oldenburg-Wechloy		9 04					10 04				
60	Bad Zwischenahn	o	9 12	9 25		9 43		10 12	10 25		10 43	
	Bad Zwischenahn		9 13	9 26		9 44		10 13	10 26		10 44	
68	Westerstede-Ocholt		9 19			9 50		10 19			10 50	
74	Apen		9 26					10 26				
77	Augustfehn		9 29			9 56		10 29			10 56	
100	Leer (Ostfriesl)	o	9 43	9 48		10 10		10 43	10 48		11 10	
	Leer (Ostfriesl)			9 49			10 19		10 49			11 19
107	Ihrhove	o					10 24					11 24
	Ihrhove						10 24					11 24
115	Weener			9 59			10 29		10 59			11 29
121	Bunde						10 34					11 34
126	Bad Nieuweschan						10 38					11 38
138	Winschoten	o		10 13			10 46		11 13			11 46
	Winschoten			10 14	10 18		10 48		11 14	11 18		11 48
172	Groningen	o		10 33	10 49		11 19		11 33	11 49		12 19
	nach			Leeuwarden	Norddeich				Leeuwarden		Norddeich	

Auszug aus dem von PRO BAHN erdachten Fahrplankonzept mit einer stündlichen, schnellen Direktverbindung zwischen Bremen, Oldenburg, Leer, Groningen und Leeuwarden (Wunderline-Express, WLE) mit Halt nur an den wichtigsten Bahnhöfen. Die Fahrzeiten sind auf den 3. Entwurf des Deutschlandtaks abgestimmt, können aber im Minutenbereich abweichen. Vorausgesetzt werden die genannten zweigleisigen Abschnitte westlich von Oldenburg, Kreuzungsbahnhöfe in Apen und Weener sowie eine bessere zeitliche Verfügbarkeit der Friesenbrücke für Zugfahrten. Die Anschlüsse aus Hamburg und Hannover sind ebenfalls dargestellt und zeigen eine erheblich verkürzte Gesamtfahrzeit aus diesen Ballungsräumen bei gutem Anschluss in Bremen.

Bundesverbandstag 2025

Bericht zum BVT des Fahrgastverbands PRO BAHN in Trier

Bundespreise

Traditionell vergab der Bundesverband mehrere Preise. Dieses Jahr haben wir zwei Preisträger ausgewählt, die sich besonders um die Fahrgäste verdient gemacht haben.

Lebenslanges Engagement für die Schiene in Rheinland-Pfalz

Fragt man die Freunde und Wegbegleiter unseres Preisträgers, was ihn auszeichnet, dann sind Teamwork, Kreativität und Konfliktbereitschaft unter den Antworten. Noch stärker wird aber sein Weitblick und sein unermüdlicher Einsatz für die Verkehrswende hervorgehoben.

Fritz Engbarth ist Politikwissenschaftler und begann seine Karriere als Referent der Bündnis-90/Grünen-Fraktion im rheinland-pfälzischen Landtag (1992–2006). Heute wirkt er im Zweckverband SPNV Rheinland-Pfalz Süd, wo er als Referent für Angebotsplanung, Presse und Infrastruktur den Nahverkehr mitgestaltet. In jeder seiner Funktionen hat er sich unermüdlich für bessere Angebote und die Interessen der Fahrgäste eingesetzt – immer sachkundig, mit Herzblut und Verve.

Neben dem großen Taktfahrplan engagiert sich Engbarth besonders für den ländlichen Raum. Seit vielen Jahren setzt er sich leidenschaftlich

für die Reaktivierung stillgelegter Nebenbahnstrecken ein. Insbesondere in seiner Westpfalz-Heimat förderte er Pläne zur Wiederbelebung alter Bahntrassen. Dieses Wirken unterstreicht, dass er auch abgelegenen Regionen neue Mobilitätsperspektiven eröffnen will.

Typisch für Fritz Engbarth: Er glänzte mit Bescheidenheit und hob vor allem hervor, dass er ohne ein gutes Team und einen Chef, der ihm bei seinen Herzensprojekten unterstützt, nur einen Bruchteil erreicht hätte. Engbarth erhielt nicht nur ein Präsent zu seiner Auszeichnung, sondern brachte selbst etwas für die Fahrgastvertreter mit: Aktuelle ausführliche Publikationen zu den Projekten des Zweckverbands – illustriert natürlich weitgehend mit Fotos, die er selbst geschossen hatte.



Von links nach rechts:

Prof. Dr. Lukas Iffländer (Fahrgastverband PRO BAHN, stellvertretender Bundesvorsitzender), Fritz Engbarth (Zweckverband SPNV Rheinland-Pfalz Süd), Detlef Neuß (Fahrgastverband PRO BAHN, Bundesvorsitzender).

Weil der Zug doch kommt

Kaum ein deutscher Fahrgast entkommt ihnen – Zugausfälle. Wenn der Grund nicht in der Infrastruktur zu suchen ist, weil Stellwerke gestört oder nicht besetzt sind, Weichen ausfallen oder die Strecke für eine Generalsanierung gesperrt ist, liegt es oft an fehlenden Fahrzeugen. Auch hierfür gibt es unterschiedliche Ursachen. Mal wurden zu wenige Fahrzeuge bestellt oder kommen nicht rechtzeitig (wie aktuell zum Beispiel zwischen Chemnitz und Leipzig), mal muss eine Fahrzeugflotte umgebaut werden (ETCS-Einbau bei Stuttgart 21) oder ein Unternehmen hat zum Betriebsstart noch nicht genug Lokführer, die die neuen Fahrzeuge fahren können. Wenn der Zug dann trotzdem kommt, ist dies oft Unternehmen zu verdanken, die auf eigenes unternehmerisches Risiko alte Fahrzeuge von der Deutschen Bahn erworben haben und nun für solche Zwecke vermieten und oft auch das kompetente Personal mitstellen.

Ein solches Unternehmen ist die **Wedler Franz Logistik GmbH & Co.** aus Potsdam. Das Unternehmen ist auf ausrangiertes Wagenmaterial, Sonder- und Ersatzverkehre spezialisiert. In Zeiten von Personalmangel, Fahrzeugmangel und Kostenkürzungen kommt es auf Unternehmen wie WFL an. Nur sie gewährleisten einen halbwegs passablen Ersatzdienst bei Ausfällen. Sie sind da, wo es knapp wird. WFL fängt Ausfälle auf, wenn andere Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVUs) unzureichende Reserveplanungen machen oder unternehmerische Fehlentscheidungen treffen. Fahrgäste sind dankbar für den Mut der WFL, auf eigenes unternehmerisches Risiko bewährtes Wagenmaterial anzukaufen. Für die dadurch erungene Fähigkeit, Ausfälle aufgrund von Fahrzeugmangel bundesweit zu kompensieren, wird die WFL mit dem Fahrgastpreis prämiert.

Landespreis

Traditionsgemäß zeichnet auch der Gastgebende Landesverband einen Preisträger aus.

Eisenbahnpoet Andreas Frank

Im Auftrag des Mainzer Eisenbahnverkehrsunternehmens VLEXX unterwegs, hat Andreas Frank aus der Not eine Tugend gemacht: Ausfälle, Störungen, Verspätungen sind nicht nur uns Fahrgästen eine Plage – auch dem Triebfahrzeugführer machen sie zu schaffen. Zugleich fordern sie Lokführer heraus, ihre kommunikativen Fähigkeiten gegenüber Fahrgästen unter Beweis zu stellen. Dabei zeichnet sich Andreas Frank durch Kreativität und Witz aus. In gereimter Form schafft er es, Fahrgäste auch in schwierigen Zeiten bei Laune zu halten. Das kommt an: Im Netz hat sich

Andreas Frank alias „Eisenbahnpoet“ zu einer wahrlich bekannten Größe gemausert. Der Fahrgastverband PRO BAHN ehrt ihn 2025 für seine Verdienste um die gute Laune der Fahrgäste im Nahverkehr, die er durch seine gereimten Durchsagen im Zug herbeiführt. Den Landespreis überreichten der Bundesvorsitzende Detlef Neuß und der Landesvorsitzende Rheinland-Pfalz/Saarland, Noah Wand. In ihrer Laudatio begründeten sie die Verleihung in gereimter Form.



Von links nach rechts:
Andreas Frank (Eisenbahnpoet),
Noah Wand (Fahrgastverband PRO BAHN,
Landesvorsitzender Rheinland-Pfalz/Saarland),
Detlef Neuß (Fahrgastverband PRO BAHN,
Bundesvorsitzender).

Sitzung

Der Bundesverbandstag ist das höchste Gremium unseres Verbands. Als solches hat er nicht nur die Aufgabe, den Vorstand zu wählen und zu kontrollieren, sondern herrscht auch über wichtige Rechtsordnungen wie Satzung, Schiedsordnung und Wahl- und Abstimmungsordnung. Mehrere dieser Ordnungen standen auch dieses Jahr zur Überarbeitung an.

Sitzungsbeginn

Die Sitzung wurde durch den Bundesvorsitzenden Detlef Neuß eröffnet, der nach einer kurzen Begrüßung als erste Aufgabe die Aufsicht über die Wahl der Sitzungsleitung hatte. Für dieses Amt wurden Tom Bruchholz, stellvertretender Vorsitzender des Landesverbands Mitteldeutschland, und Prof. Dr. Lukas Iffländer, stellvertretender Bundesvorsitzender und bayerischer Landesvorsitzender, gewählt. Die Protokollierung übernahmen Timm Kretschmar, Marco Kragulji (beide LV Bayern) und Felix Gryschka (LV Niedersachsen). Zum Glück arbeitslos blieb an diesem Nachmittag die Zählkommission für geheime Abstimmungen.

Ehrungen

Detlef Neuß ehrte zahlreiche Aktive. Martin Pogatzki (LV Berlin-Brandenburg) wurde für die Übernahme von Aufgaben der Koordination Facharbeit geehrt. Gerold Sarimski und Marcel Drews erhielten besonderen Dank für ihren Einsatz um die Verbandsfinanzen. Bei Noah Wand und Martin Mendel bedankte sich Neuß besonders für die Unterstützung bei der Planung des Bundesverbandstags.

Eine ausführlichere Ehrung erhielt Wilfried Staub aus dem Regionalverband Frankfurt. Dort ist er seit Langem im Regionalvorstand aktiv und zeichnet sich besonders durch die Erstellung mehrerer ausführlicher Studien aus, die einige verkehrspolitische Entscheidung im Rhein-Main-Gebiet beeinflusst haben.

Vorstandsbericht

Der Bundesvorstand, unterstützt durch den Ehrenvorsitzenden Karl-Peter Naumann, präsentierte seine zahlreichen Aktivitäten. Während die Pressearbeit im Volumen nach dem vorhergehenden Rekordjahr mit Deutschlandticket-Einführung und GDL-Streik etwas zurückging, ist der Verband in noch mehr Gremien direkt eingebunden. Wo die Fahrgäste direkt mitreden dürfen, muss nicht über die Presse kommuniziert werden.

Wichtige Themen waren und sind die Zukunft des Deutschlandtickets, die Digitalisierung (beziehungsweise vor allem die Probleme bei deren Umsetzung) und die Finanzierung der Schieneninfrastruktur. Das am Vortag des Bundesverbandstags beschlossene Sondervermögen muss nun auch intelligent angelegt werden. Es reicht nicht, auf das bisherige System mehr Geld zu werfen – es müssen auch Potenziale im System gehoben werden.

Nennenswerten Raum nahm auch der Bericht des Schatzmeisters Gerold Sarimski ein. Die Aufgaben und Berichtspflichten wachsen kontinuierlich. Nur durch die Unterstützung sind manche Aufgaben bewältigbar. Der Verband braucht faktisch zwei Finanzvorstände.

Die Delegierten des Bundesverbandstags quittierten die Arbeit des amtierenden Vorstands mit dessen Entlastung. Der Vorstand ist noch bis 2026 gewählt.

Berichte der Facharbeit

Einen großen Teil nahmen die Berichte aus der Facharbeit ein, die durch den stellvertretenden Koordinator Facharbeit Martin Pogatzki eingerahmt wurden. Besonders stach Jörg Bruchertseifer heraus, der nicht nur die Fachausschüsse Touristische Verkehre sowie Tarife und Fahrgastrechte leitet, sondern auch noch die Referate Südeuropaverkehre sowie Integrierte Mobilität und Fahrgastinformation begleitet. Seine Berichte zeigten die Vielschichtigkeit der Arbeit unseres Verbands auf.

Änderung der Rechtsordnungen

Unsere Rechtsordnung wurde auf dem Bundesverbandstag weiterentwickelt. Dabei wurden Satzung, Wahl- und Abstimmungsordnung und die Geschäftsordnung des Bundesverbandstags geändert.

Die Satzung lässt zukünftig keine Doppelmitgliedschaften mehr zu. Bisher war es möglich, Mitglied in mehreren Landesverbänden zu sein. Viele Landesverbände haben dies in ihren Satzungen bereits ausgeschlossen, darunter die beiden größten Landesverbände Bayern und Nordrhein-Westfalen. Durch die Änderung ist dies nun auch in der Satzung des Bundesverbands verankert und für alle Landesverbände verbindlich.

Wie bereits erwähnt, ist die Arbeit des Bundesvorstands in den letzten Jahren immer umfangreicher geworden. Dies ist nicht nur auf die steigende Zahl der Mitglieder zurückzuführen, sondern auch auf die Vielzahl der Themen, die es zu bearbeiten gilt. Um dem Rechnung zu tragen, wächst der Bundesvorstand um einen weiteren Stellvertreter.

Nicht nur das Grundgesetz und die Geschäftsordnungen unserer Parlamente werden aktuell gegen den Missbrauch bestimmter Rechte gehärtet, sondern auch unsere Regeln. So wurde auf dem Bundesverbandstag die Wahl- und Abstimmungsordnung geändert. Diese sieht nun vor, dass eine geheime Abstimmung nur noch dann durchgeführt werden muss, wenn dies mindestens 15 Prozent der Delegierten fordern. Zudem werden die für die Konstituierung des Bundesverbandstags notwendigen Wahlen (Sitzungsleitung, Protokollführung, Zählkommission) immer offen durchgeführt. Zuvor gab es bereits in mindestens einem Landesverband den Versuch, eine Landesversammlung durch Beantragung geheimer Abstimmungen und Wahlen bei jedem Punkt der Tagesordnung zu blockieren.

Zahlreiche Aufgaben für die Facharbeit

Insgesamt neun Anträge wurden an die zuständigen Fachausschüsse und Referate überwiesen oder zur Diskussion im Fachausschuss überwiesen, da sie allesamt ausführlicher diskutiert werden müssen, als dies im Rahmen des Bundesverbandstags möglich ist.

Exkursionen



Die Mitarbeiter geben eine Einführung in die Geschichte des Bahnbetriebswerks.

Ein Blick hinter die Kulissen: Das Bahnbetriebswerk Trier

Am 14. März 2025 hatten die Teilnehmenden des Bundesverbandstags des Fahrgastverbands PRO BAHN in Trier die Gelegenheit, das Bahnbetriebswerk der DB Regio Trier zu besichtigen. Diese Exkursion bot spannende Einblicke in die Abläufe eines wichtigen Standorts für den regionalen Zugverkehr.

Das Bahnbetriebswerk Trier ist eine zentrale Anlaufstelle für Wartung, Instandhaltung und Reinigung der Regionalbahnen und Regionalexpresses der DB Regio, die auf der Moselstrecke und in Teilen des Saarlandes verkehren. Die Exkursion dauerte rund zwei Stunden, und die Teilnehmenden wurden in vier Gruppen durch das historisch gewachsene Werk geführt. Einmalig war die Möglichkeit, einmal auf das Dach eines Zuges zu steigen oder die Führerstände zu erkunden.

Der persönliche Austausch mit den Fachkräften vor Ort förderte das Verständnis für die Herausforderungen und Abläufe im Bahnverkehr. Für die Mitglieder des Fahrgastverbands war die Besichtigung nicht nur eine informative Erfahrung, sondern auch eine Gelegenheit, Fragen zu stellen und wertvolle Einblicke zu gewinnen.

Entdeckungsreise entlang der Mosel: Von Trier nach Bullay und Traben-Trarbach

Am Sonntag begaben sich die Teilnehmenden des Bundesverbandstags des Fahrgastverbands PRO BAHN auf eine besondere Exkursion. Mit der Regionalbahn ging es von Trier nach Bullay, wo die Gruppe von einem Vertreter des Zweckverbands SPNV Nord empfangen wurde. Der Bahnhof Bullay ist einer der Umweltbahnhöfe in

Rheinland-Pfalz, die im Rahmen eines speziellen Programms ökologisch und barrierefrei umgestaltet wurden.

Der Bahnhof Bullay blickt auf eine reiche Geschichte zurück: Er wurde 1879 eröffnet und entwickelte sich zu einem wichtigen Verkehrsknotenpunkt an der Mosel. Im Jahr 2003 wurde er neu als „Umweltbahnhof“ mit neuen Bushaltestellen, umfangreichen Sanitäranlagen und einem „Bücherbahnhof“ eröffnet. Außerdem ist Bullay besonders bekannt für die historische Doppelstockbrücke, die als kombinierte Eisenbahn- und Straßenbrücke eine bauliche Besonderheit darstellt.

Von Bullay aus ging es für die Gruppe mit der „Moselweinbahn“ weiter nach Traben-Trarbach. Dort wartete eine Stadtführung, bei der auch der alte Bahnhof besichtigt wurde, der aufgrund eines Gleisrückbaus rund 200 Meter hinter dem aktuellen Bahnhof liegt. Die Teilnehmenden erhielten interessante Einblicke in die Geschichte der Region und die Entwicklung des Bahnhofs.

Auf dem Rückweg führte die Route mit dem Bus entlang der gegenüberliegenden Moselseite, die einen atemberaubenden Blick auf die Moselweinbahn ermöglichte. Zurück in Bullay wurde die Reisegruppe durch den Umweltbahnhof geführt, inklusive der Besichtigung der Doppelstockbrücke. Anschließend ging es für die Teilnehmenden weiter nach Koblenz, von wo aus sie die Heimreise antraten.



PROF. DR. LUKAS IFFLÄNDER

STELLVERTRETENDER BUNDESVORSITZENDER,
LANDESVORSITZENDER BAYERN

NOAH WAND
LANDESVORSITZENDER RHEINLAND-PFALZ/SAARLAND



Der Ausstieg aus der MoselWeinBahn am Endhaltepunkt in Traben-Trarbach.

Das Motto von Leo Demuth:

„Hartnäckig bleiben, nicht so schnell aufgeben“

Der Schienen-Globetrotter ist in Lüneburg für PRO BAHN aktiv



„Ich bin nicht wirklich frustriert. Dazu bin ich zu realistisch eingestellt. Ich sehe, dass es notwendig ist, und lasse mich nicht beirren“, resümiert Leo Demuth über seinen mehr als 50-jährigen ehrenamtlichen Einsatz für den Erhalt und Ausbau von Bus und Bahn. Der bald 78-Jährige, dem man sein Alter nicht ansieht, hat sich den größten Teil seines Lebens für den öffentlichen Verkehr eingesetzt, sein bewegtes Leben im wahrsten Sinne des Wortes in vollen Zügen genossen. Er wird nicht müde, sich weiter für Bus und Bahn zu engagieren – auch wenn der Lüneburger immer wieder Rückschläge einstecken muss.

Gerade hat sich Leo Demuth wieder für einen Fahrradbus von seiner Heimatstadt an die Elbe eingesetzt, ein Projekt, das er vor fünf Jahren vor der Corona-Pandemie schon einmal forciert hat. Er konnte den Redakteur der Lokalzeitung überzeugen, dazu einen fünfspaltigen Artikel zu schreiben. Ein Bahn-Haltepunkt wird wohl wieder reaktiviert, auch dafür hat sich der ehemalige Berufsschullehrer immer wieder eingesetzt.

Die politische Plattform, auf der sich Leo Demuth einbringen kann, ist der Mobilitätsausschuss des Landkreises Lüneburg. Diesem Gremium gehören neben dem Kreisrat Vertreterinnen und Vertreter aller im Kreistag vertretenen Parteien sowie als Berater je

ein Vertreter von PRO BAHN, dem ADFC und der Leuphana Universität in Lüneburg an. In seiner letzten Sitzung Anfang April 2025 befasste sich der Mobilitätsausschuss unter anderem mit einer Biomethan-Fähre über die Elbe, dem Nahverkehrsplan für den Kreis Lüneburg, die Einrichtung eines Fahrgastbeirats und besseren Rufbus-Angeboten.

Gremium Mobilitätsausschuss

„Als PRO-BAHN-Mitglied bin ich relativ schnell in den Mobilitätsausschuss des Kreises reingerutscht. Dieser Sitz ist allerdings nicht fest. Nach der nächsten Kommunalwahl muss man sich wieder neu bewerben“, sagt Leo Demuth im Interview mit *derFahrgast* schmunzelnd. „Ich gehe den Leuten im Mobilitätsausschuss manchmal schon auf den Geist. Ich bin auch berechtigt, Anträge zu stellen. Meine Einflussmöglichkeiten sind aber eher gering. Auch hier gilt das olympische Motto: Nicht gewinnen, aber dabei sein ist wichtig.“

Politisch engagiert hat sich Leo Demuth schon in Hamburg, wo der gebürtige Kölner aufwuchs. Nach einer Lehre bei der Deutschen Bundespost merkte der junge Leo, dass die geordneten Bahnen eines Postbeamten nicht seine Welt sind, und studierte Sozialpädagogik. Das Land Niedersachsen beorderte ihn schließlich an

eine berufsbildende Schule nach Lüneburg, wo er Erzieherinnen ausbildete. Zu der Zeit, 1974, schaffte er auch sein Auto ab und fuhr fortan als einziger Lehrer mit dem Fahrrad zur Schule. „Ich will nicht sagen, dass ich da eine Vorbildfunktion hatte. Aber die Kollegen sagen, der Demuth macht das so, und dann haben sie es nachgemacht.“

Museumsbahn

Noch während seiner „Schulzeit“ war Leo Demuth an der Gründung eines Museumseisenbahnvereins beteiligt. Die Ostthannoversche Eisenbahn, einst Betreiber des größten nicht bundeseigenen Bahnnetzes in Deutschland, stellte 1978 die Personenbeförderung ein. „Mit dieser politischen Entscheidung wollten wir uns nicht abfinden. Da habe ich im falschen Moment Ja gesagt und war dann 29 Jahre lang Vorsitzender des Museumsbahnvereins.“

Die Gründung fiel in die Zeit seines Vorruhestands. So hatte der Ex-Lehrer genügend Zeit, um sich um den Verein zu kümmern, eigentlich ein Fulltime-Job. Aber eine hauptamtliche Kraft konnte sich der Verein nicht leisten. Für Leo Demuth war auch dies Verkehrspolitik: „Museumseisenbahnen sind kein klassisches verkehrspolitisches Instrument. Aber sie tragen immerhin dazu bei, dass die Schienenwege befahren werden.“

Ich will auch nicht sagen, dass Museums-eisenbahnen Strecken vor der Stilllegung und dem Abbau bewahren. Aber immerhin kann man damit einen gewissen Wirbel erzeugen und das habe ich auch gemacht. Aber die meisten anderen Mitglieder wollten nur Eisenbahn spielen.“

Verkehrspolitik über Verbände

Am Ende seiner Vorstandszeit bei der Museumseisenbahn wurde Leo Demuth von einer Lüneburger Ratsfrau angesprochen, ob er nicht in den Verkehrsclub Deutschland (VCD) eintreten wolle. Er kümmerte sich zunächst um lokale Themen, stieg dann aber schnell bis in den VCD-Landesvorstand von Niedersachsen auf. Der VCD ist für Leo Demuth allerdings zu zersplittert, weil er sich mit allen Verkehrsformen, vom Zu-Fuß-Gehen über Fahrrad, Bus und Bahn bis zum Auto befasst. Das funktioniert nicht wirklich gut, meint er.

Deshalb fand Leo Demuth vor gut fünf Jahren seine verkehrspolitische Heimat bei PRO BAHN. „Ich bin immer noch VCD-Mitglied, aber meine Aktivitäten liegen eindeutig bei

von PRO BAHN bekannt ist. Dann hat man Kontakte zu den Medien. Man wird von den Zeitungen befragt, der Norddeutsche Rundfunk meldet sich und man kann ein Statement abgeben und seine verkehrspolitischen Vorstellungen in die Öffentlichkeit tragen. Aber der Erfolg ist nicht so einfach messbar, dass ich sage, ich habe jetzt dafür gesorgt, dass eine bestimmte Buslinie bis 23 Uhr fährt. So einfach ist es leider nicht.“

Weltreisender

Nicht nur lokal und regional ist Leo Demuth ein großer Bahn-Freund: „Ich habe früh angefangen, große und lange Bahnreisen zu machen, weil ich Schiss hatte, in ein Flugzeug zu steigen. Auch deshalb habe ich eine gewisse Affinität zur Bahn entwickelt.“ Seine erste große Bahnreise ging 1978 in den Iran, 1980 war Jerusalem das Ziel. Später fuhr er mit der Transsibirischen Eisenbahn bis nach Hongkong, Singapur und Saigon. Als er seine Flugangst überwunden hatte, folgten Bahnreisen in Südamerika. „Ich vertraue dem System Flugzeug/Flugverkehr inzwischen.“

Inzwischen ist Leo Demuth auf Kreuzfahrtschiffen auch Lektor – so werden die Vortragenden für landeskundliche Vorträge bei Schiffsreisen genannt. „Was dabei aus dem Schornstein des Schiffes gepustet wird, sehe ich schon sehr kritisch. Aber Schiffsreisen haben auch viele Vorteile: Es ist eine kompakte Reise ohne Bettenwechsel und es gibt viel zu sehen.“

Mehr Bus in Lüneburg

Wenn er nicht auf Nord- und Ostsee unterwegs ist, setzt sich Leo Demuth jetzt vor allem für ein besseres Bussystem in seiner Heimatstadt ein. Im nächsten Jahr wird der Busverkehr in Stadt- und Landkreis durch die neue Betreibergesellschaft „Moin“ neu geordnet. Leo Demuth ist zufrieden, weil einige seiner seit Jahren vorgetragenen Vorschläge nun endlich umgesetzt werden: „Manche Leute sagen, ich habe einen Holzkopf. Ich würde sagen, ich habe hohes Durchhaltevermögen. Man kämpft oft gegen Windmühlenflügel.“

Seine Ratschläge an andere Mitglieder, die vor Ort für PRO BAHN aktiv werden wollen:



Protestaktion gegen die Einstellung des Personenverkehrs 1981 auf der Strecke Lüneburg–Buchholz, an der Leo Demuth (2. von rechts) beteiligt war.



29 Jahre im Museumsbahnverein aktiv: Leo Demuth (2. von rechts) und seine Mitstreiter erhalten von einer Bank einen Scheck als finanzielle Hilfe für die Hauptuntersuchung der im Bild sichtbaren Diesellokomotive.

PRO BAHN, weil mich die Ziele des Fahrgastverbands ansprechen.“ In Lüneburg ist Leo Demuth der einzige Aktive. Wegen der Nähe zu Hamburg engagiert er sich aber weniger im Landesvorstand Niedersachsen, sondern mehr im Regionalverband Hamburg und Umgebung, wo er auch als Beisitzer im Regionalvorstand fungiert.

Sein Wirken und seine Erfolge sieht Leo Demuth bescheiden aber auch realistisch: „Es sind immer nur kleine Schritte. Es ist schon ein Erfolg, wenn man als Vertreter

Inzwischen ist für den reiselustigen 77-Jährigen noch ein weiteres Verkehrsmittel dazugekommen. Das kam indirekt auch wieder durch die Bahn: Bei einer Schiffs-tour nach Norwegen hörte Leo Demuth an Bord einen landeskundlichen Vortrag. Darin hatte er einen Fehler über das norwegische Eisenbahnsystem entdeckt und sprach die vortragende Lektorin darauf an.

„Und dann hat diese Frau zu mir gesagt: Herr Demuth, bewerben Sie sich mal bei uns. Solche Leute wie Sie brauchen wir.“

„Mit Begeisterung Vorbild sein. Man muss glaubhaft auftreten und überzeugend wirken. Man muss an den Themen dranbleiben, nicht so schnell aufgeben. Man hält auch nur Stand, wenn man über eine gute Fachkunde verfügt. Man muss die einschlägigen Gesetze kennen, die Verwaltung. Man muss netzwerken, Klinken putzen, Kontakte knüpfen, bei Parteien und Mandatsträgern vorstellig werden. Das sind meine wichtigsten Botschaften, damit die Lobbyarbeit für Bus und Bahn vor Ort klappt.“

(wb)

TRITT- BRETT



So viel Schienenverkehr wie möglich, so wenig Schienenersatzverkehr wie möglich

Das sollte die Maxime für Aufgabenträger und Eisenbahnverkehrsunternehmen für die Planung der Baustellen- und Schienenersatzverkehrsfahrpläne für Baustellen an der Schieneninfrastruktur sein.

Die Herausforderungen der Planung der Baustellen- und Schienenersatzverkehrsfahrpläne für Baustellen an der Schieneninfrastruktur bestehen allerdings schon lange bevor sich Aufgabenträger und Eisenbahnverkehrsunternehmen an die konkrete Planung eines Baustellen- und Schienenersatzverkehrsfahrplans einer konkre-

ten Baustelle an der Schieneninfrastruktur setzen.

Es beginnt mit der Frage, ob die vorhandene Leit- und Sicherungstechnik es erlaubt, bei Baustellen an der Schieneninfrastruktur auf zweigleisigen Bahnstrecken einen baustellenbedingt erforderlichen eingleisigen Streckenabschnitt und auf eingleisigen Bahnstrecken eine baustellenbedingt erforderliche Streckensperrung auf einen möglichst kurzen Streckenabschnitt zu begrenzen.

Als Nächstes muss geklärt werden, ob die Bahnstationen, an denen baustellenbedingt ein Umstieg von RE- und RB-Linien auf andere RE- und RB-Linien oder ein Umstieg auf die Linien des Schienenersatzverkehrs vorgesehen ist, über ausreichend dimensionierte Bahnsteige, ausreichend dimensionierte Umsteigewege mit mehreren Aufzügen, Rampen und Treppen sowie über ausreichend dimensionierte Wartebereiche und eine ausreichend dimensionierte Anbindung an

die Straßeninfrastruktur für den Schienenersatzverkehr verfügen.

Des Weiteren ist entscheidend, ob die vorhandenen Haltestellen und Haltestellen eines ZOB, an denen ein Umstieg auf die Linien des Schienenersatzverkehrs vorgesehen ist, über ausreichende Flächen für den Halt sowie den bequemen und sicheren Ein- und Ausstieg für alle Linien des Schienenersatzverkehrs verfügen, weil bei mit Blick auf die Anforderungen unterschiedlicher Nutzergruppen geplanten Linien des Schienenersatzverkehrs immer mehrere Busse an den Haltestellen stehen.

 (sb)

Bildbeschreibung:

Im Rahmen der Modernisierung und Sanierung der Bahnstation Pinneberg sind unter anderem der Mittelbahnsteig Gleis 4 und 5 neu sowie ein neuer Aufzug und zwei neue Treppen errichtet worden. Aus dem Grund, dass der Spurplan nicht verändert werden konnte, konnte die Breite des Mittelbahnsteiges Gleis 4 und 5 nicht verändert werden, so dass die neuen Treppen sehr schmal ausgefallen sind.

DAS NÄCHSTE HEFT

Die nächste Ausgabe von *derFahrgast* erscheint am 1. November 2025. Sie haben Wünsche und Anregungen für das nächste Heft? Schreiben Sie der Redaktion eine E-Mail an: chefredakteur@der-fahrgast.de

Fachwissen, auch für Amateure

Das Buch „Systemtechnik des Schienenverkehrs“ hat unbestreitbare Qualitäten. Die Fachpresse hat es zur „Pflichtlektüre für Führungskräfte“ erklärt, hat es sogar schon als „Klassiker“ der Ausbildungsliteratur geadelt. Sigrid Nikutta, Vorstandsvorsitzende der DB Cargo, nannte es „das Standardwerk für Profis“. Dass es inzwischen in der 12. Auflage vorliegt, bezeugt ebenfalls seine Qualität. Die Rezension könnte deswegen kurz ausfallen.

Allerdings richtet sich *derFahrgast* nicht an Profis, sondern eben an Fahrgäste: Menschen, die vor allem von A nach B wollen, die gern reisen – oder zumindest gern reisen würden und sich deswegen für Verbesserungen einsetzen. Bei den meisten kann man eine gewissen Faszination für die Eisenbahn unterstellen. Diese Rezension ist daher ein Experiment – lohnt sich auch ein Fachbuch für dieses Publikum und, wenn ja, für wen?

Zunächst beschreibt die „Systemtechnik des Schienenverkehrs“ nicht die Details der Bahntechnik, sondern erklärt grundsätzlich, wie der Betrieb auf der Schiene funktioniert und organisiert ist. Die Technik von Signalen, Weichen und Stellwerken wird stark vereinfacht dargestellt – das erleichtert das Verständnis enorm. Die Darstellung bezieht sich primär auf das deutsche Eisenbahnwesen, die Unterschiede zu anderen Eisenbahnkulturen, wie der osteuropäischen oder der angelsächsischen, werden aber dargestellt.

Los geht es mit einer Erläuterung der prägenden Eigenschaften der Eisenbahn. Daraus leitet Pachtl dann ab, warum die Eisenbahn so betrieben wird, wie sie betrieben wird: So machen es die langen Bremswege erforderlich, dass im festen Raumabstand gefahren wird. Er setzt das in den weiteren Kapiteln fort und erläutert jede Eigenschaft des Bahnbetriebs von den Notwendigkeiten her, was die komplexe Materie gut verständlich macht.

Allerdings: Was ist Fahren im Raumabstand? Das deutsche Eisenbahnwesen hat in seiner langen Geschichte einen eigenen Wortschatz ausgebildet, der eine Barriere sein kann. Aber Pachtl macht seine Sache wirklich gut. Kein Begriff wird vorausgesetzt und er liefert überwiegend knackige Definitionen, sperrige Begriffe werden zusätzlich erläutert oder umschrieben.

In den weiteren Kapiteln wird dargestellt, wie Zugverkehr auf der freien Strecke und in Bahnhöfen gesteuert und gesichert wird. Das muss man wissen, um dann zu verstehen,

wie Bahnbetrieb geplant wird: Wie sich die Kapazität einer Bahnstrecke berechnen lässt, wie (und warum) Fahrpläne erstellt werden und wie diese dann im alltäglichen Betrieb umgesetzt oder wegen Störungen und Verspätungen angepasst werden. Dazu kommt ein Kapitel zu den Abläufen in einem Rangierbahnhof.

Das Buch bleibt ein Lehrbuch, an manchen Stellen muss man sich als Leser oder Leserin deswegen schon mal Mühe geben. Aber das liegt an der Materie, denn Pachtl schreibt klar und gut verständlich. Er kommt auf den Punkt und beschränkt sich auf das Nötigste, um zu erklären, wie und warum die Eisenbahn betrieben wird. Das Buch wurde sicherlich nicht zur Unterhaltung geschrieben, aber man kann es mit Vergnügen lesen.



Wer allergisch gegen Mathe ist, sollte sich beim Kapitel zur Leistungsuntersuchung auf Schweißausbrüche und leichte Benommenheit einstellen. Schulmathematik genügt aber und das Buch lässt sich weitestgehend auch ohne erschließen, denn vieles wird grafisch dargestellt und erläutert.

Also: Wer sich dafür interessiert, wie der Eisenbahnbetrieb funktioniert, wird etwas mit dem Buch anfangen können. Dazu bietet sich ein Selbsttest an: Wer die Videos von Gustav Richard mag, wird auch mit diesem Buch Spaß haben (es ist auch ein Favorit von Richard). Wer sich als Fahrgastvertreterin oder -vertreter schon mit der Materie beschäftigt hat, wird vielleicht nichts Neues lernen, aber ein deutlich besseres Verständnis gewinnen. Vieles

könnte man sich tatsächlich mit Wikipedia erschließen, aber hier wird es kompakt und verständlich aufbereitet – das ist die herausragende Leistung von Pachtl. Wer einfach nur ein Wörterbuch sucht, wird angesichts des Preises und Umfangs wahrscheinlich nicht glücklich. Dankenswerterweise hat Herr Pachtl das sehr hilfreiche Glossar als frei nutzbares Dokument auf seine Internetseite geladen und wir haben es verlinkt.

<http://www.joernpachtl.de/glossar.htm>

 (jn)

Jörn Pachtl – Systemtechnik des Schienenverkehrs
Bahnbetrieb planen, steuern und sichern
 ISBN: 978-3-658-45731-0 (Print), 978-3-658-45732-7 (E-Book)
 Preis: 37,99 € (Print), 29,99 € (E-Book)





Das Karriereportal für Bahnberufe

**Einfach
zurücklehnen**
und Jobangebote
aus der Bahnbranche
bekommen

Mein SchienenJobs: Unternehmen bewerben sich bei Dir
Bahn frei für Deine Karriere!

Ein Projekt von:



Unterstützt durch:

