



1 **Antragsteller: RV Oldenburger Land/Bremen**

2 **Titel: Verbindliche Mindeststandards für Schienenersatzverkehr im SPNV**

3 **Die Landesversammlung am 14.06.25 beschließt:**

4 Der Fahrgastverband PRO BAHN fordert die Aufgabenträger in Niedersachsen und Bremen auf, bessere Mindest-
5 standards im Schienenersatzverkehr (SEV) vorzuschreiben und deren Durchsetzung zu überwachen. Vorbild soll
6 die Organisation des SEVs für die vergleichsweise reibungslos verlaufene Generalsanierung zwischen Mannheim
7 und Frankfurt sein. Dazu gehören folgende Punkte:

- 8 - Sicherstellung einer hinreichenden Sitzplatzzahl für alle Verbindungen unter Berücksichtigung von
9 Nachfragespitzen, etwa in den Hauptverkehrszeiten oder bei Großveranstaltungen.
10 - Einrichtung von Expressverkehren ohne oder nur mit wenigen Zwischenhalten bei langen gesperrten
11 Abschnitten
12 o Beispiel: Bei Sperrung zwischen Verden und Nienburg Direktbusse Bremen – Hannover ohne
13 Zwischenhalt
14 - Vermeidung mehrfachen Umsteigens gerade auf Hauptstrecken
15 - Ausreichend der deutschen Sprache mächtiges und sachkundiges Personal an allen wesentlichen SEV-
16 Haltestellen
17 - Hinreichende Ausschilderung und Wegweisung zwischen Bahnhof und SEV-Haltestelle
18 - Bereitstellung eines angemessenen Platzangebots für Rollstühle, Kinderwagen etc.
19 - Mindestens auf touristisch wichtigen Strecken Einsatz von Fahrradanhängern

20 Zur Sicherstellung von genügend Kapazität und qualifiziertem Personal ist auch die Möglichkeit eines Landes-
21 buspools analog zum Fahrzeugpool für Schienenfahrzeuge zu prüfen, aus dem der SEV vorrangig bedient wird.

22 Gleichzeitig fordert PRO BAHN die Aufgabenträger auf, auf offensichtlich unsinnige SEV-Leistungen zu verzichten,
23 wodurch ein Teil der Mehrkosten gespart werden kann. Dies ist etwa dann der Fall, wenn bei baubedingten Ka-
24 pazitätseinschränkungen auf der Schiene der Ausfall einer Linie durch andere Linien ersetzt werden kann.

25 **Begründung:**

26 *Die Zustände im Schienenersatzverkehr sind oftmals eine Zumutung für Fahrgäste und Personal. Ob annehmbare*
27 *Qualität erreicht wird, ist meist der Willkür der Eisenbahnverkehrsunternehmen und der angeheuerteten Busunter-*
28 *nehmen überlassen. Meist gibt es kein Personal vor Ort, das Fragen beantworten oder bei Problemen helfen*
29 *könnte. Die Fahrer sprechen oft nicht vernünftig Deutsch. Auch zu geringe Kapazitäten mangels verfügbarer oder*
30 *angemieteter Busse sind die Regel.*

31 *Die Zugfahrpläne werden zudem meist nicht auf den SEV abgestimmt, so dass an einem Anfangspunkt kurze*
32 *Übergangszeiten bestehen, aber am Endpunkt 30 Minuten oder länger auf den Zug gewartet werden muss – bei*
33 *Wind und Wetter und minimalen Unterstellmöglichkeiten. Expressbusse, die nur die wesentlichen Zwischenhalte*
34 *ansteuern, sind die absolute Ausnahme, wodurch die Fahrzeiten unnötig verlängert werden.*

35 *Bedauerlicherweise wird derzeit viel Zeit und Geld auch auf die Organisation unnützer SEV-Leistungen verwendet.*
36 *Wenn etwa zwischen Delmenhorst und Bremen wegen Bauarbeiten die RB 58 einige Wochen nicht fahren kann,*
37 *können deren Fahrgäste problemlos und mit kurzer Wartezeit auf die Linie RS 30 umsteigen und sind noch früher*
38 *am Ziel als mit dem Bus, der infolgedessen meist leer fährt. SEV, nur um aus Prinzip einen Verkehrsvertrag zu*
39 *erfüllen, braucht niemand.*