

Aus der Arbeit von PRO BAHN Bayern im Jahr 2006

Liebe Mitglieder von PRO BAHN,

den Einleitungssatz dieses Rundbriefes können wir leider unverändert vom Vorjahr übernehmen. Damals hieß es: „die ehrenamtliche Arbeit von PRO BAHN findet zunehmend unter schwierigen Rahmenbedingungen statt“. Ursache ist weiterhin die dünne Personaldecke, die unseren Aktivitäten Grenzen setzt. Andererseits haben sich einige Randbedingungen verbessert:

- Am 28. April 2006 konnten wir in München die neue Geschäftsstelle beziehen. Damit stehen uns Räume mit einer neu sortierten Bibliothek und einem repräsentativen Versammlungsraum in einem ansprechenderen Umfeld als in der Schwanthalerstraße zur Verfügung.
- Im Mai 2006 fand eine Versammlung von Mitgliedern in Bogen statt, bei der der Regionalverband Niederbayern-Oberpfalz „reaktiviert“ wurde. Somit stehen Fahrgästen aus diesen Bezirken wieder PRO BAHN-Ansprechpartner vor Ort zur Verfügung.
- Im Rahmen der Mitgliederversammlung des RV Mittel- und Oberfranken wurde eine verstärkte Zusammenarbeit mit unseren Kollegen in Thüringen vereinbart, um den länderübergreifenden Nahverkehr im Raum Coburg – Südthüringen zu fördern. Dazu wurde unsere neue Regionalgruppe Coburg/Südthüringen gegründet.

Kooperationen: lokal und international

Neu ist die Unterstützung örtlicher Initiativen, die sich um den Erhalt der Ilztalbahn von Passau nach Freyung bemühen. Derzeit stehen Befürworter einer Reaktivierung für einen Touristikbahn-Betrieb einer Radweg-Fraktion gegenüber. PRO BAHN hatte in der Vergangenheit bereits den Grundstein für ein Touristikbahn-Konzept für die Strecke Bad Endorf–Obing gelegt – die Bahn konnte in diesem Sommer ihren Betrieb aufnehmen.

Internationale Kooperationen pflegt PRO BAHN im Süden Bayerns: Die Zusammenarbeit der Arbeitsgruppe Allgäu mit den Kollegen vom Fahrgast Tirol, die schon seit Februar 1999 besteht, ist weiterhin aktiv und hat nun schon den dritten Wanderweg ausschildern lassen, um den sanften Tourismus mit der Außerfernbahn zu fördern. Dazu erschien im September auch die dritte Auflage des vielgelobten Wanderführers. Eine trilaterale Zusammenarbeit mit Verkehrsinitiativen in Österreich und der Schweiz gibt es im Bereich Bodensee mit der „Plattform Zu(g)kunft Euregio Bodensee“. Sichtbares Ergebnis ist die im Frühjahr 2006 erschienene Broschüre „Bodensee-S-Bahn“ unter Federführung unseres Lindauer Regionalgruppenleiters Hans-Dietrich Koch.

Politik für Fahrgäste

Auf unserer politischen Tagesordnung standen vor allem zwei Themen: die Situation des Schienennetzes und die Reduzierung der Regionalisierungsmittel. Beide Themen sind von bundesweiter Relevanz, so dass hier vor allem der Bundesverband die Position von PRO BAHN in die Öffentlichkeit trägt. So war der Vorstand unter anderem bei der Bundestagsanhörung als Sachverständiger geladen, wo er Argumente gegen eine Privatisierung des Schienennetzes vorbrachte und eindringlich vor der Gefahr einer Stilllegungswelle ungeahnten Ausmaßes warnte. Für die kompetente Vertretung von Fahrgastinteressen sei dem Bundesvorstand, der dafür sehr viel Zeit und Arbeit investiert, herzlich gedankt. Für den Landesverband bleibt somit die Aufgabe, diese Positionen auch Politikern im Freistaat und auf kommunaler Ebene darzulegen.

Um die Problematik der in vielen Bereichen Bayerns unzureichenden Eisenbahninfrastruktur auf drastische Weise deutlich zu machen, hat der Landesverband auch die zuerst 1999 erstellte Liste der Reisegeschwindigkeiten auf dem Zweigstreckennetz aktualisiert. Es ist kaum zu glauben, dass sich in den letzten dreißig(!) Jahren auf kaum einer Strecke die Reisegeschwindigkeit signifikant erhöht hat. Positiv ausgewirkt hat sich lediglich mancherorts der Einsatz beschleunigungsstärkerer Fahrzeuge. Auch im Jahr 2006 liegt die Reisegeschwindigkeit bei über 30 Zweigstrecken aber noch unter 50 km/h. In einem Schreiben an den bayerischen Verkehrsminister und die Landtagsfraktionen hat PRO BAHN eindringlich auf diesen blamablen Mißstand hingewiesen und gefordert, auf Bund und DB hinzuwirken, endlich das Zweigstreckennetz auszubauen.

Die von der großen Koalition inzwischen beschlossenen Kürzungen der Regionalisierungsmittel war der zweite politische Schwerpunkt. Obwohl PRO BAHN zusammen mit zahlreichen anderen Verbänden vor den Kürzungen gewarnt hatte, ließen sie sich politisch nicht verhindern. Als kleiner Erfolg kann höchstens angesehen werden, dass die Kürzungen nicht ganz in dem Maße wie zunächst befürchtet umgesetzt wurden. Trotzdem ist die Situation beängstigend: zwar hat sich Bayern bisher zur grundsätzlichen Beibehaltung des Bayern-Taktes geäußert, aber wie lange diese Ankündigungen gelten, wenn die Kürzungen im vollen Umfang wirksam werden, wird man sehen müssen. Um hier etwaiges Unheil zu verhindern, ist besonders auch von den Regionalverbänden und Aktiven vor Ort erhöhte Aufmerksamkeit gefordert. Nach Auffassung von PRO BAHN muß das zu erwartende höhere Mehrwertsteueraufkommen verwendet werden, die Lücken bei den Regionalisierungsmitteln (zumindest teilweise) zu schließen. Im Zusammenhang mit der Diskussion um die Regionalisierungsmittel hatten wir auch die Gelegenheit, in einem ausführlichen Interview in der Süddeutschen Zeitung unsere Vorstellungen zu verdeutlichen.

Praktische Hilfe für Fahrgäste

Die Unterstützung von Fahrgästen mit Wort und Tat war auch in 2006 sehr vielfältig, so dass hier nur wenige Beispiele genannt werden können.

Als landesweit bedeutsames Themenfeld ist die Organisation von Schienenersatzver-

kehren (SEV) zu erwähnen. Die vielen Baustellen im Jahr 2006 waren eine reichhaltige Fundgrube für Verbesserungsmöglichkeiten. Ständige Kritikpunkte sind dabei schlecht durchdachte Ersatzfahrpläne, die unübersichtliche Darstellung der Ersatzfahrpläne und die ungenügende Bekanntmachung im Vorfeld, die ungenügende Kundenberatung vor Ort während der Gültigkeit der Ersatzfahrpläne, sowie die wenig angemessene Behandlung solcher Kunden, die durch die zuerst genannten Punkte Nachteile erlitten haben. Unsere Ansprechpartner waren dabei DB Regio Bayern und die Bayerische Eisenbahngesellschaft (BEG). Von Seiten der BEG wurde uns bescheinigt, dass die Bemühungen von PRO BAHN in den letzten vier Jahren bereits zu einer deutlichen Sensibilisierung der Verantwortlichen geführt hätte. Auch von Seiten der DB war zu hören und auch teilweise zu erleben, dass sie den SEVs mehr Aufmerksamkeit widmet. Jedoch sind wir von idealen Zuständen noch weit entfernt, solange immer noch viele Fahrgäste durch SEV überrascht werden oder aus den vorhandenen Aushängen und Handzetteln nicht ermitteln können, wann denn nun (k)ein Zug und wann ein Bus fährt. Die DB hat für die nächsten Monate Verbesserungen in mehreren Bereichen angekündigt; wir werden die Ergebnisse kritisch würdigen. Auch Ihre Erfahrungen sind daher stets gefragt!

Überaus rege genutzt wird unser Internet-Kummerkasten. Inzwischen liegt die Zahl der Eingaben bei über 4600. Da wir nicht mit Textbausteinen, die, wie ein großes Verkehrsunternehmen vormacht, doch nicht immer zum Thema passen, arbeiten, sondern jedes Mail individuell beantworten, ist das ein immenser Arbeitsaufwand. Die Mitteilungen von Fahrgästen geben uns im übrigen wertvolle Hinweise darauf, wo wir Schwerpunkte in unserer praktischen Arbeit setzen sollen.

Zum Abschluß noch zwei „fahrplantechnische“ Aktivitäten: Als im Jahr 2001 der bayerische Verkehrsminister Otto Wiesheu viele neue S-Bahn-Strecken für Nürnberg versprochen hatte, konnte niemand ahnen, dass diese nicht im geplanten Zeitrahmen (2006 bis 2010) fertiggebaut oder dass im Jahr 2007 die Regionalisierungsmittel gekürzt würden. Daher haben wir beim jetzigen Verkehrsminister Erwin Huber ange-regt, die Mehrleistungen, die ab Dezember 2006 in die S-Bahn fließen sollten, doch ab dem gleichen Zeitpunkt wenigstens für Verbesserungen bei den althergebrachten Regionalbahnen zu verwenden. Denn auf mehreren Strecken rund um Nürnberg wären mehr Züge nicht nur sinnvoll und notwendig, sondern auch ohne Streckenausbau schon heute fahrbar. Dies betrifft zum Beispiel die Linie Nürnberg–Neustadt/Aisch, die bis heute keinen Bayern-Takt kennt und die Linie Nürnberg–Erlangen, die in ihrer Zugzahl doch weit hinter ihrer Bedeutung zurückbleibt. In seinem Antwortschreiben teilte der Minister jedoch mit, dass er mit Verbesserungen auf die Fertigstellung der S-Bahnen warten will.

Die Nordanbindung Augsburgs und des südlichen Schwabens im Fernverkehr nach Inbetriebnahme der ICE-Neubaustrecke über Ingolstadt beschäftigte den Regionalverband Schwaben. Es gelang PRO BAHN, eine parteiübergreifende Sitzung mit MdBs und MdLs jeweils von CSU und SPD zu initiieren. Ergebnis waren (leider noch getrennte aber wenigstens inhaltlich gleichlautende) Initiativanträge im Landtag. Der Erfolg sind vier neue RE-Direktverbindungen zwischen Lin-

dau/Kempten/Augsburg und Nürnberg. Südlich von Augsburg handelt es sich um Fahrplanlagen bisheriger Verbindungen, die anstatt nach München nun über Augsburg nach Nürnberg geführt werden, zwischen Augsburg und Nürnberg um weggefallene ICE-Verbindungen.

... und sonst: Kurzmeldungen

- Im März 2006 erhielt der PRO BAHN Arbeitskreis Walpertskirchen zusammen mit der Gemeinde den bayerischen ÖPNV-Preis der Staatsregierung verliehen. 2002 war bereits der Landesverband ausgezeichnet worden.
- Einer von zahlreichen Infoständen: PRO BAHN Unterfranken am ÖPNV-Tag im Würzburger Hauptbahnhof mit Forderungen zum längst fälligen Umbau des Hauptbahnhofes und zur Weiterentwicklung des ÖPNV in Mainfranken.
- Die „Schiene-Aktuell“ bekommen unserer fränkischen Mitglieder bereits im 6. Jahr, die „PRO BAHN Post“ des RV Oberbayerns erscheint im 20. Jahrgang und der „Schwaben-Treff“ hat die Zahl von 140 Veranstaltungen überschritten.
- Im Jahr 2005 hatten wir knapp 400000 Besuche auf unseren Webseiten mit über 5 Millionen Zugriffen. Diese Werte werden dieses Jahr deutlich überboten werden.
- Die Internet-Eingabe von Verspätungen über 10 Minuten für die Bahnstrecke München – Mittenwald („QUAK“) ist weiterhin aktiv und wird dieses Jahr leider sehr stark in Anspruch genommen.
- Andreas Frank wurde vom Bundesausschuß zum Abteilungsleiter „Fahrgast-Dialog“ bestellt.
- Eine Übersicht über unseren Zeitschriftenbestand in unserer Geschäftsstellen-Bibliothek wird in Kürze online verfügbar sein.
- Der Materialversand bleibt auch nach der Einrichtung des Berliner Büros weiterhin beim Landesverband Bayern in München.

Auch im Namen meiner Vorstandskollegen Winfried Karg, Matthias Beß und Siegfried Weber bedanke ich mich besonders bei allen unseren aktiven Mitstreitern. Bei unseren passiven Mitgliedern bedanken wir uns für ihre finanzielle Unterstützung und bieten ihnen an, sich in unsere Arbeit zum Wohle der Fahrgäste einzubringen oder an dem geselligen Verbandsleben teilzunehmen. Auch über Ihre Zuarbeiten zu aktuellen Themen – zum Beispiel in Form von Hinweisen auf Schwachstellen im ÖV oder durch Verbesserungsvorschläge – würden wir uns freuen.

Mit freundlichen Grüßen

gez. Dr. Matthias Wiegner