



25 Jahre PRO BAHN in Bayern

Liebe Mitglieder von PRO BAHN,

Am 31. Oktober 1985 gab es in München das erste PRO BAHN Mitgliedertreffen in Bayern. Erste Aktivitäten datieren sogar noch ein paar Monate früher: im Juli hatte PRO BAHN bereits Fahrplankärtchen für Bahnverbindungen von und nach Ansbach herausgegeben und kostenlos verteilt.

Jetzt, 25 Jahre später, ist PRO BAHN immer noch aktiv – für einen kleinen ehrenamtlichen Verband eine beachtliche Zeit. Allerdings hat sich in der Arbeitsweise und den Schwerpunkten von PRO BAHN einiges geändert. In den späten 1980'er Jahren und den frühen 1990'er Jahren galt es zunächst einmal, den öffentlichen Verkehr in das Bewusstsein der Bevölkerung zurückzubringen und ihm auf der politischen Tagesordnung einen größeren Stellenwert einzuräumen. Als die Züge der Deutschen Bundesbahn noch unregelmäßig und nur nach auf Pendlerbedürfnisse zugeschnittenen Fahrplänen verkehrte, am Wochenende der Schienenverkehr auf dem immer kleiner gewordenen Streckennetz praktisch ruhte, musste zunächst einmal „mental“ der Weg bereitet werden. Gemeinsam mit weitsichtigen Politikern und Verkehrsplanern wurde nachgewiesen, dass der Schienenverkehr aus sozial-, raumordnungs- und umweltpolitischen Gründen unverzichtbar ist. Einher ging die Forderung nach einer Wende in der Strategie der vorausgegangenen Jahrzehnte: Erhalt und Ausbau eines dichten Streckennetzes sowie Bereitstellung eines vertakteten Fahrplans an sieben Tagen pro Woche und bis in die Nacht. Unter den zahlreichen Konzepten, die damals erstellt wurden, war die Publikation „Citybahn für Oberbayern“ sicher wegweisend, nahm sie doch viele Ideen, die später (teilweise) umgesetzt wurden, schon vorweg.

Um mehr Bewusstsein für den öffentlichen Verkehr zu schaffen und manch einen Mitbürger wieder an die Benutzung der Eisenbahn zu gewöhnen, bot PRO BAHN neben „theoretischen Studien“ auch „praktische Übungen“ an: da es noch weder BahnCard noch Bayern-Ticket gab, wurden preiswerte Gruppenfahrten in Planzügen mit Wanderungen und Besichtigungen angeboten, aber auch spektakuläre Sonderaktionen wie Weihnachtsfeiern und „Kaffee und Kuchen im Zug“. Auch die Herausgabe von kostenlosen Handzetteln mit Fahrplanhinweisen und Ausflusstipps machte die Bevölkerung wieder mehr auf die Bahn aufmerksam.

Heute sind Informationen zu Fahrplänen vergleichsweise leicht zugänglich, und es gibt einige attraktive Fahrpreisangebote – auch wenn hier noch manches Problem einer Lösung harrt, z.B. beim Übergang von einem Verkehrsunternehmen zum anderen. Im neuen Jahrtausend hat sich deshalb der Fokus von PRO BAHN etwas mehr in Richtung „Fahrgastrechte“ verschoben: Als Kunde hat der Fahrgast Anrecht auf die ordentliche Erbringung der gezahlten Leistung. Sollte diese nicht erbracht werden, muss eine angemessene Kompensation erfolgen. Auch auf diesem Themengebiet hat PRO BAHN beachtliche Erfolge erzielt, insbesondere

durch jahrelange Berichterstattung in der PRO BAHN Zeitung „der Fahrgast“. Die Regelungen im Bereich des Nahverkehrs sind allerdings noch suboptimal.

Schwerpunkt Zweigstrecken und Infrastruktur

Über all die Jahre hat sich bei PRO BAHN (leider) ein Thema als Dauerbrenner ergeben: die Infrastruktur, vor allem die des Zweigstreckennetzes. PRO BAHN hat sich immer als Fürsprecher eines flächendeckenden Schienennetzes gesehen, d.h., den Erhalt des aktuellen Netzes, die Wiederaufnahme des Verkehrs auf stillgelegten Strecken, und die Modernisierung des Netzes abseits der Hauptmagistralen. Schon seit den ersten Jahren der PRO BAHN Aktivitäten galt (und gilt) dem Filzenexpress (München – Grafing – Wasserburg Stadt) besonderes Augenmerk, fast ebenso lange unterstützt PRO BAHN Bemühungen um die Staudenbahn (Augsburg – Gessertshausen – Türkheim). Weitere Schwerpunkte sind die Ilztalbahn (Passau – Freyung), die Höllentalbahn (Marxgrün – Blankenstein), die Strecke Selb – Asch, die Bibertbahn (Nürnberg – Zirndorf-Leichendorf) und die Werrabahn (Coburg – Eisfeld), bei denen PRO BAHN zum Teil federführend, zum Teil als Partner regionaler Initiativen für die Wiederaufnahme von Bahnverkehr kämpft. Jüngst wurden auch die Bemühungen für die Sinnthalbahn verstärkt, einer Strecke im bayerisch-hessischen Grenzgebiet, der der Gesamtabbau droht. Auch die Tatsache, dass auf der Chiemgauer Lokalbahn zwischen Bad Endorf und Obing wieder touristischer Verkehr angeboten wird, ist nicht unwesentlich auf PRO BAHN-Aktivitäten vor und hinter den Kulissen zurückzuführen.

Allgemeines Ziel von PRO BAHN ist es, dass mehr Investitionen in das bereits befahrene Zweigstreckennetz getätigt werden. Sorge bereitet hier vor allem der permanente Rückbau von scheinbar nicht mehr benötigten Gleisanlagen (Ausweichgleise, Abstellanlagen, Güteranschlüsse) mit der Folge, dass die Leistungsfähigkeit des Netzes zurückgeht: Verspätungen übertragen sich, Reisegeschwindigkeiten werden reduziert und Fahrplanausweitungen werden erschwert. Positiv, aber noch nicht ausreichend, sind die verstärkten Anstrengungen zur Auflassung von Bahnübergängen bzw. deren technische Sicherung in den letzten Jahren. PRO BAHN fordert Verbesserungen der Signalisierung und des Oberbaus sowie Trassenbegradigungen: damit könnten erhebliche Fahrzeitgewinne für hunderttausende von Fahrgästen realisiert werden – Reisegeschwindigkeiten von derzeit unter 50 km/h sind für ein hochtechnisiertes Land wie Bayern peinlich. Das immer wieder gebrauchte Argument der knappen Finanzmittel ist eine bequeme Ausrede: Man scheut sich, die notwendigen Prioritäten zu setzen und zuzugeben, dass ein Großprojekt nicht finanzierbar ist. So fehlt dann das Geld nicht nur für Zweigleisabschnitte von wenigen Kilometern Länge, oft sogar für akzeptable Fahrplandabstellanlagen oder nur ein Bahnsteigdach. Dabei wären diese Maßnahmen in der Summe hilfreicher als so manches Prestigeprojekt. Um sich zum Vergleich die Finanzausstattung des Straßenbaus zu vergegenwärtigen, sollte man sich beispielsweise die Maßnahmen im Vorfeld der olympischen Bewerbung für 2018 anschauen.

In Bezug auf die Infrastruktur sind wir in einer ähnlichen Situation wie vor knapp 20 Jahren: damals war die Idee der Regionalisierung des Betriebs geboren worden, die PRO BAHN tatkräftig politisch unterstützt hatte – man denke nur an die Broschüre „Regionalisierung, eine Chance für den Nahverkehr auf der Schiene“, die 1992 in drei Auflagen mit insgesamt 2000(!) Exemplaren an Entscheidungsträger verteilt wurde. Nun gilt es, einer Lösung für eine

ausreichende und zielgerichtete Finanzierung und Bewirtschaftung des Zweigstreckennetzes den Weg zu bereiten, einer „Regionalisierung des Schienennetzes“. Der Übergang der Verantwortung auf die Länder bei gleichzeitiger Übertragung der entsprechenden Finanzmittel analog der Regionalisierung von 1994, scheint uns der vielversprechendste Weg.

PRO BAHN online

Bereits Ende des letzten Jahrhunderts hat PRO BAHN auch das Internet als Informationsplattform für die politische Arbeit und Fahrgastinformation genutzt. Die Sammlung „Fahrplanauskünfte weltweit“ hatte im Jahre 1999 für bundesweites Medienecho gesorgt und schlagartig www.pro-bahn.de „berühmt“ gemacht. Die Webseite wurde seit 2002 mehrfach als zu den wichtigsten deutschen Webseiten gehörend ausgezeichnet.

Auch die Pressearbeit konnte durch den Einsatz elektronischer Medien effizienter gestaltet werden. In diesem Zusammenhang wird auch unsere Bereitstellung von Hintergrundinformationen gerne genutzt. Der Kontakt zu Fahrgästen konnte intensiviert werden, z.B. durch den (leider) immer häufiger genutzten „Kummerkasten“ (seit November 2002) und den Verspätungsmonitor „QUAK“ (seit 2001). Zeitlich befristet waren Fahrgastumfragen, etwa die überaus erfolgreiche Aktion zum Einsatz des ET425 im Werdenfeler Land.

Auch für die interne Information unserer Mitglieder bewähren sich die neuen Medien. Es gibt Mailinglisten zu verschiedenen Themenbereichen und zu verschiedenen Gebieten sowie eine Presseschau. Darüber hinaus halten wir – weiterhin in gedruckter Form – seit 1987 die PRO BAHN-Post, das Schwaben-Info und die Schiene-Aktuell aus Franken (seit 2000) bereit. Die PRO BAHN-Post gibt es seit 2008 aber auch im Online-Abonnement.

PRO BAHN in der öffentlichen Wahrnehmung

Dank der seriösen Arbeit von PRO BAHN ist es gelungen, dass unsere Meinung auch von offizieller Seite zur Kenntnis genommen wird und oft auch Vorschläge umgesetzt werden. Wenn man das mit den Anfängen vergleicht, als viele Menschen PRO BAHN mit der Deutschen Bundesbahn verwechselt hatten oder meinten, etwas von „Propan“ gehört zu haben, ist das natürlich erfreulich. Inzwischen sind PRO BAHN Mitglieder in zahlreichen Fahrgastbeiräten (z.B. MVV, SOB, BOB), im Beirat der BEG (seit 1996) und der Ombudsstelle Nahverkehr des VDV und des LBO (seit 2004) vertreten. PRO BAHN wird vom Eisenbahnbundesamt für Stellungnahmen angefragt, von Politikern verschiedener Parteien und lokalen Initiativen um Unterstützung gebeten (z.B. S7-jetzt) oder als Referent eingeladen. Die öffentliche Anerkennung gipfelte in der Verleihung des bayerischen Nahverkehrspreises im Jahre 2002.

Schwerpunkte und Tätigkeiten der vergangenen 12 Monate

In den letzten 12 Monaten folgten die Schwerpunkte der Tätigkeiten der Linie der Vorjahre: in erster Linie wurde für den Ausbau der Infrastruktur der Zweigstrecken geworben, so z.B. bei einem Gespräch mit dem verkehrspolitischen Sprecher der SPD, Herrn Dr. Wengert, und bei Terminen bei der Bayerischen Eisenbahngesellschaft.

Ein spektakulärer Erfolg ist sicher die Wiederinbetriebnahme des Abschnitts Freyung – Waldkirchen der Ilztalbahn am 12. September, zu der PRO BAHN wesentlich beigetragen hat.

Zum Dauerthema „Reaktivierung der Werrabahn“ gab es insofern positive Anzeichen, als die Auffassung von PRO BAHN, dass die vorliegende Potenzialanalyse der ARGE ÖPNV Coburg ungenügend sei, von prominenter Seite unterstützt wurde. „Wirtschaftsminister Martin Zeil regte an, den Lückenschluss erneut von Gutachtern prüfen zu lassen. Dabei müsse ganz Südthüringen einbezogen werden“, berichtete die Coburger Neue Presse. Aufgrund von PRO BAHN-Vorschlägen konnte der Busersatzverkehr während der sechswöchigen Sperrung der Bahnlinie Ansbach – Nürnberg wesentlich fahrgastfreundlicher als bei früheren Gelegenheiten durchgeführt werden. Dafür gab es viel Anerkennung in der lokalen Presse und der DB.

Schwerpunkte in Oberbayern waren unter anderem Vorschläge für Investitionen in das Schienennetz im Rahmen der Bewerbung für die olympischen Spiele 2018. In diesem Zusammenhang konnte dem Bundesverkehrsminister, Herrn Dr. Ramsauer, im August eine Resolution zum Wiederaufbau der Königsseebahn übergeben werden. Arbeitsintensiv und nervenaufreibend war der Kampf um die Verlängerung der S7 nach Geretsried, vergleichsweise „locker“ die Organisation der Premierenfahrt eines ICEs ab Tutzing. Sehr konstruktiv verlief auch ein Gespräch mit der neuen Chefin von DB Regio Oberbayern, Frau von Bassewitz. Überaus erfolgreich ist weiterhin die Veranstaltungreihe „PRO BAHN Treff“ in Augsburg, die mit hochkarätigen Gästen aufwarten konnte.

Die Notwendigkeit der Stärkung der Fahrgastrechte und eine Schwachstellenanalyse waren zentraler Punkt eines Gastbeitrags des PRO BAHN-Vorsitzenden im Rahmen des Bayerischen Nahverkehrstags. Überaus arbeitsintensiv war die Beantwortung der Eingaben über den Fahrgastkummerkasten im Internet. In den ersten acht Monaten des Jahres 2010 mussten bereits mehr Vorgänge bearbeitet werden als im gesamten Vorjahr!

Die Gremienarbeit in regionalen Fahrgastbeiräten sowie im BEG-Beirat wurde fortgesetzt, das Mandat für den Beirat der Ombudsstelle Nahverkehr um fünf Jahre verlängert. PRO BAHN war auch wieder in der Jury für die Vergabe des Bayerischen Nahverkehrspreises vertreten.

Erstmals konnte im Jahr 2010 der neugestaltete Mitgliederwerbeprospekt an den zahlreichen Infoständen eingesetzt werden, z.B. auf dem ÖPNV-Tag in Würzburg oder den Bahnfesten in Freilassing und Traunstein.

Dank

Der Dank des Vorstands geht vor allem an alle Mitglieder, die seit vielen Jahren PRO BAHN unterstützen sowie die Funktionsträger, die zum Teil von Anfang an Verantwortung für unseren Verband übernommen haben und ihre Ämter trotz zunehmender Beanspruchung in Beruf und Familie ausüben. Daneben gilt auch für PRO BAHNER: Wir werden alle älter! Doch die Arbeit der „Altvorderen“ wird weiter gebraucht, da es sehr schwer ist, „junge Leute“ für die PRO BAHN-Arbeit zu gewinnen. Hilfe wäre dringend nötig! Etwas hoffnungsvoll stimmt, dass nach einigen Jahren mit einem leichten Mitgliederrückgang die Mitgliedszahlen seit 2010 wieder steigen.

gez.

Dr. Matthias Wiegner, Vorsitzender des Vorstands