



Laudatio
anlässlich der Verleihung des
Silbernen Schienennagels 2005
an Herrn Dr. Wolf Gorka

Meine Damen und Herren.... als Fahrgastverband legen wir Wert auf Pünktlichkeit, wir wollen anfangen.

Sehr geehrte Abgeordnete, sehr geehrte Gäste, liebe Mitglieder – und natürlich, sehr geehrter Herr Dr. Gorka!

Wir sind heute hier, um einen Mann für seine Verdienste um die Fahrgäste auszuzeichnen, der seit über 20 Jahren für „die Eisenbahn“ in unserem Lande steht. Seit 1982 leitete Herr Dr. Gorka das Referat Eisenbahnwesen im Niedersächsischen Wirtschaftsministerium. Die 80er Jahre waren eine Zeit, in der die damalige Bundesbahn gerade in Niedersachsen öfter Strecken stilllegte als ausbaute: Esens – Norden in Ostfriesland, Göttingen – Hannoversch Münden im Süden, Derneburg – Seesen am Harz und Osnabrück – Dissen-Bad Rothenfelde im Westen sind einige Beispiele für die Betroffenheit sämtlicher Regionen.

Den Stilllegungen voraus ging ein einheitlicher Teufelskreis: Weniger Züge bedeuteten weniger Fahrgäste, was wiederum Anlass für weitere Zugstreichungen war. Schließlich wurde oft der gesamte Zugverkehr eingestellt. Der Omnibus war und ist für die großen Distanzen im Flächenland Niedersachsen kein geeigneter Ersatz.

Aus diesen Erfahrungen heraus bildeten sich viele örtliche Initiativen, um die Bahnstrecken zu erhalten. Unter dem damals neuen Namen „Pro Bahn“ gab es eine solche sehr aktive Initiative seit 1986 um Werner Stommel in Wildeshausen an der stilllegungsbedrohten Strecke Delmenhorst – Hesepe. Stießen die Vorschläge und Ideen von Pro Bahn bei der damaligen Bundesbahn in Hannover stets auf Ablehnung, so hatte Herr Dr. Gorka im Wirtschaftsministerium dafür ein offenes Ohr. Bis zur Mitte der 90er Jahre konnte so die Stilllegung dieser Strecke immer wieder verhindert werden. 1997 nahm das Land Niedersachsen diese Strecke schließlich in das SPNV-Konzept auf - sie war damit gerettet. Diese gute Nachricht überbrachte Herr Dr. Gorka eines Nachmittags höchstpersönlich nach Wildeshausen – und zwar an Werner Stommel von Pro Bahn.

Mittlerweile weist die Strecke ein stündliches Angebot auf, viele Züge müssen mit doppelter Kapazität verkehren – die Wurzeln dieser Entwicklung liegen in den damaligen Kontakten.

Überhaupt scheint es kein Zufall zu sein, dass da, wo in Niedersachsen engagierte Pro Bahner zu Hause sind und konkrete Konzepte für Bahnstrecken vorgelegt haben, der Schienenverkehr prosperiert: Das gilt für das Oldenburgische, Ostfriesland und den Landkreis Hildesheim ebenso wie in nächster Zeit für den „Haller Willem“ Osnabrück – Bielefeld.

Seit dem Amtsantritt Dr. Gorkas als Geschäftsführer der LNVG bewegt sich was in Niedersachsen: Dabei stehen bei einem neuen Bahnprojekt nicht nur Streckensanierung und der reine Bahnverkehr im Blickpunkt – es geht um eine ganzheitliche Betrachtungsweise der Verkehrsströme in der jeweiligen Region. Dem Verkehrsträger Bahn wird dabei eindeutig die Rückgratfunktion zuteil. Regionale Buskonzepte, die diese Funktion stärken, werden begleitet und gefördert. Das funktioniert z. B. bei der Lammetalbahn seit 1 Jahr reibungslos zur vollen Zufriedenheit der Fahrgäste. Selbst im Südharz, wo 4 km Bahnstrecke unlängst stillgelegt wurden, blutet zwar dem Eisenbahnfreund das Herz – der Fahrgast aber findet ein deutlich verbessertes, vor allem vernetztes Angebot von Bahn und Bus im Stundentakt vor. Steigende Fahrgastzahlen bei allen neuen Projekten sind die logische Folge, die den Teufelskreis der 80er Jahre durchbrechen.

In Zeiten knapper öffentlicher Mittel darf eines nicht verkannt werden: Die genannten Projekte beinhalten nicht das maximal Mögliche; sie sind aber immer durchdacht angelegt und stufenweise ausbaufähig. Der Nutzen jedes in Strecken, Bahnsteige oder Fahrzeuge investierten Euros bleibt erhalten im Unterschied zur schnellen konsumtiven

Investition in gefahrene Zugkilometer – eine ganz wesentliche Maxime für Herrn Dr. Gorka. Durch die konsequente Anwendung dieser Erkenntnis schafft sich die Landesnahverkehrsgesellschaft langfristig mehr Raum, um flexibel zukünftigen Anforderungen des SPNV-Marktes gerecht zu werden.

Ein besonderes Instrument, Nahverkehrsmittel in Niedersachsen investiv zu verwenden, findet bundesweit Beachtung: der landeseigene Fahrzeugpool, dessen Vater Herr Dr. Gorka ist. Die Idee dazu ist schon 20 Jahre alt, doch erst durch die Bahnreform konnte sie umgesetzt werden. Der Fahrzeugpool bildet die Grundlage dafür, dass der Wettbewerb im SPNV in größerem Umfang überhaupt möglich wurde. Mit seiner Hilfe haben alle interessierten Eisenbahnunternehmen dieselbe Startchance. Die ausgewählten Fahrzeuge sind auf dem technisch neuesten Stand und überzeugen durch eine angenehme Reiseatmosphäre. Die Doppelstockwagen der Strecke Bremen – Hamburg – Uelzen sind nach wie vor das einzige Angebot in Deutschland, das im schnellen Regionalverkehr mit bis zu 160 km/h schnellen Nicht-DB-Zügen verkehrt. Ein Ausbau des erfolgreichen Fahrzeugpools ist wünschenswert und kann außerdem Kosten sparen helfen.

Den Erfolg des Fahrzeugpools hat jetzt auch der Rhein-Main-Verkehrsverbund erkannt: Für das Streckennetz im Odenwald wurden 22 schnelle Dieseltriebwagen bestellt, die der neue Betreiber zur Verfügung gestellt bekommt. Auch hier hatten damit die interessierten Bahnunternehmen dieselben Startchancen, zumal vergleichbare Fahrzeuge bisher nirgends im Einsatz stehen. Das Vorbild des niedersächsischen Fahrzeugpools macht also Schule.

Lassen Sie mich nun einige Worte zu unserem Preis, dem „Silbernen Schienennagel“ sagen. Pro Bahn Niedersachsen hat die Auszeichnung erstmals 1999 verliehen und zwar an die Stadt Peine für den ersten in kommunaler Regie erbauten Bahnhof. Ich freue mich besonders, heute auch den Peiner Bürgermeister Udo Willenbücher unter unseren Gästen begrüßen zu können, herzlich willkommen! Im Jahre 2001 erhielt die Gemeinde Dörverden den Preis für den ersten reaktivierten Bahnhof in Niedersachsen. Im Jahre 2003 wurde die Auszeichnung nicht vergeben, weil damals zwar Manches bereits auf dem Wege war, aber es keine herausragende Verbesserung für die Fahrgäste gab.

Dies ist durchaus unser Anspruch, den wir mit der Verleihung eines **silbernen** Schienennagels verfolgen: Er ist Anerkennung für Geleistetes und Verpflichtung für die Zukunft zugleich; denn wer Silber erhält, sollte „Gold“ folgen lassen. Sehr geehrter Herr Dr. Gorka, die Ziele und Wünsche der Fahrgäste gehen noch über das bisher Erreichte hinaus: Nur Hannover hat ein S-Bahn-System, das aber Hildesheim nicht erreicht, die Räume Bremen und Braunschweig sind noch völlig ohne leistungsfähige Stadt-/Umlandsysteme. Es gibt in den Weiten Niedersachsens manch stillliegende Bahnstrecke, die nur knapp unter einer angenommenen Rentabilitätsgrenze liegt und die wichtige Erschließungsfunktionen erfüllen kann. Wer hätte denn vor 20 Jahren an eine Bahnzukunft in Wildeshausen, Jever, Bodenburg, in Osterode oder Oesede geglaubt?

Manches Bundesland hat mittlerweile einen flächendeckenden eigenen Tarif, der leicht verständliche und klare Angebote bietet. Das Potential des Schienenverkehrs liegt in den über 80 % aller Personenbewegungen, die im Modal Split nicht auf die Schiene, sondern vor allem auf das Auto entfallen. Um im Hinblick auf das Auto konkurrenzfähig zu werden, sind abgestimmte Fahrpläne mit funktionierenden Rundum-Anschlüssen in vielen Knotenbahnhöfen erforderlich: Der integrale Taktfahrplan erfordert gezielte Investitionen in Streckenkapazität und Streckengeschwindigkeit.. Schauen Sie in die Schweiz! Landesweit wird dort jetzt durch eine einzige kurze Neubaustrecke ein Fahrzeitgewinn für jede denkbare Relation im Lande erzielt. Wie das geht? Die Fahrzeiten der Züge sind absolut abgestimmt!

Für diesen „großen Wurf“ stimmen leider in Deutschland und Niedersachsen die Rahmenbedingungen noch nicht. Hier müssen alle Beteiligten, gerade auch die Fahrgast- und Umweltverbände, weiterhin viel Überzeugungsarbeit in den Parlamenten und der Gesellschaft leisten. Herr Dr. Gorka, tragen Sie durch Ihr Wirken weiterhin dazu bei, dass die Distanz zwischen „silbernem“ und „goldenem“ Schienennagel kleiner wird! Gehen Sie weiter auf einem pragmatischen Weg, der das **Nötige** erfüllt, ohne das **Mögliche** aus den Augen zu verlieren. Dafür sind Ihnen die Fahrgäste heute zu Dank verpflichtet und werden es in Zukunft bleiben.

Ich möchte Ihnen deshalb nun den Silbernen Schienennagel offiziell überreichen und darf Sie zu mir bitten. Da es sich um ein Original-Schienenprofil „S 49“ mit einem Metergewicht von 50 Kilogramm handelt, erlauben Sie mir, ihn hier zunächst stehen zu lassen. Folgende Urkunde möchte ich Ihnen aber nun im Namen des Fahrgastverbandes Pro Bahn überreichen: „In Anerkennung seiner Verdienste um das Verkehrsmittel Eisenbahn in Niedersachsen und damit insbesondere um jetzige und künftige Fahrgäste verleihen wir Herrn Dr. Wolf Gorka den Silbernen Schienennagel 2005. Hannover, den 19. Februar 2005.“ - Herzlichen Glückwunsch!

*gez. Björn Gryschka,
stv. Landesvorsitzender*

Es gilt das gesprochene Wort.