



## Rechenschaftsbericht PRO BAHN 2002/2003

### Vorstandsmitglieder

- Josef Schneider
- Dr. Wolfgang Staiger
- Lothar Faas
- Christine Schille (Beisitzer)
- Sabine Lacher (Beisitzer)
- Frank von Meißner (Beisitzer)

### Sitzungen

7 Sitzungen Landesausschuß

ca. 15 Sitzungen Landesvorstand

Teilnahme an den Gremien des Bundesverbandes (Bundesausschuß)

### Regionalverbände

- Nordschwarzwald als aktivster RV, ehrenamtlich erstellte Studien für Stadtbahnstrecken werden durch Gutachten von renommierten Ing.-Büros bestätigt, Dank an Dieter Zaudtke. Viele Arbeiten in guter Zusammenarbeit mit den lokalen VCD-Gliederungen. Nachwuchs in der aktiven Arbeit notwendig.
- Südbaden als derzeit ruhender Regionalverband, Reaktivierung wird Aufgabe des neuen Vorstandes sein.
- Mittlerer Oberrhein (Johannes Hertel) beteiligt sieht sich in der Situation, für das S-Bahn-System in seinem Bereich vielfach beneidet zu werden. Aber auch hier sind die erfolgten und absehbaren Kürzungen in Zukunft zu spüren.
- Weithin positive Resonanz auf die Zeitschrift des RV Mittlerer Neckar, regelmäßiger Stammtisch mit wachsender Beteiligung

- Bodensee-Oberschwaben nach einer gewissen führungslosen Zeit neuer Vorstand, inhaltlich fundierte Rundmails ca. drei bis vier Mal jährlich. Stefan Buhl als Aktiver im Raum Konstanz mit aktiver Mitarbeit auch im Landesverband
- Neckar-Alb mit Mangel an aktiven Mitarbeitern, Christine Schille als Einzelkämpfer
- Rhein-Neckar neben der Diskussion zur NBS Frankfurt-Rhein/Neckar laufende Bearbeitung der Fahrplansituation auf der Rhein-Neckar-Bahn.
- Regionalgruppe Main-Tauber mit Stefan Herzog
- Regionalgruppe Hohenlohe mit Oliver Paul und zahlreichen Aktivitäten zur Reaktivierung von Haltepunkten und zur fahrgastfreundlichen Ausstattung bestehender Bahnhöfe mit Zug-/Bus-Fahrplänen

## Themen

- Aufgrund der finanziellen Situation der öffentlichen Haushalte ist die Zeit von wesentlichen Fahrplanausweitungen b.a.W. vorüber, wir müssen uns um die Sicherung des bisher erreichten kümmern;
- dies hat auch mit einer grundsätzlichen Änderung im politischen Bewusstsein zu tun, die verkehrspolitische Wende wird selbst in manchen Kreisen der Grünen zunehmend distanziert gesehen bzw. anders interpretiert (umweltfreundliches Auto).
- Baden-Württemberg ist bisher von Kürzungen im aktuellen SPNV-Angebot verschont geblieben, anders als z.B. beim RMV. Allerdings häufen sich in letzter Zeit Meldungen, über Ausdünnungen im abendlichen Angebot oder an Wochenenden in lokalen Busverkehren, ergänzenden Sammeltaxiangeboten, ... Aber auch aus dem UVM sind immer wieder Stimmen zu hören, dass man auf Dauer keine heiße Luft durch das Ländle fahren kann.
- Wir werden unseren Schwerpunkt daher in nächster Zeit auf die Förderung bzw. Durchsetzung der Qualität im öffentlichen Verkehr legen. Unter Qualität verstehe ich folgende Kernpunkte:
  - Verlässlichkeit
  - Zugänglichkeit
  - Sauberkeit
  - Sicherheit
- Verlässlichkeit ist ein wesentliches Element bei der Auswahl des Verkehrsmittels. Das Thema Pünktlichkeit hat dabei insbesondere im Herbst 03, aber auch schon im Herbst 02 und während des gesamten Berichtszeitraumes zu massiven negativen Reaktion in der Öffentlichkeit geführt. Dabei ist nicht in erster Linie die Verspätung eines einzelnen Zuges das Hauptproblem, sondern der Bruch von Anschlussbeziehungen. Bei längeren Reisen benötige ich persönlich in der Regel 2 Züge bis Stuttgart Hbf, dann ein bis zwei Fernzüge (Umstieg in Mannheim) und zum Ziel nochmals einen Nahverkehrszug. Das sind zusammen 5 Züge mit 4 Umsteigevorgängen. Wenn die DB sich gelegentlich rühmt, 95% aller Anschlüsse könnten gehalten werden, ergibt dies ein rechnerische Risiko von 23% für meine persönliche Reisekette. Bei einer Anschlusssicherheit von 90% steigt dieses Risiko bereits auf über 40%.

- Wir haben uns als PRO BAHN um diese Thematik in der Vergangenheit mehrfach gekümmert. Unter anderem wurden von Stefan Buhl Vorschläge zur besseren Abwicklung im Bahnhof Konstanz und zu kurzfristige realisierbaren Verbesserungen gemacht. Leider ist es äußerst schwer, bei den Verantwortlichen hierzu Gehör zu finden.
- zum Thema Verlässlichkeit gehört auch, das Züge nicht während einer Fahrplanperiode gestrichen werden. Ich fahre persönlich regelmäßig nach Brüssel, da macht sich der kurzfristige Entfall der Entlastungszüge Köln-Stuttgart (- München) durchaus bemerkbar. Wie viele Andere auch, benutze ich hauptsächlich die Städteverbindungen Stuttgart. Dort ist man dann über die vernünftige Übergangszeit dieser Verbindungen in Köln erfreut, anschließend über den zwischenzeitlichen Ausfall umso verärgerter.
- zum Thema Zugänglichkeit hat sich der Landesverband ausführlich mit dem Erscheinungsbild und den Serviceeinrichtungen der Bahnhöfe in Baden-Württemberg befasst. Insgesamt zeigte die Untersuchung einen eher positiven Gesamteindruck. Es zeigt sich aber deutlich, dass unbesetzte Bahnhöfe fast durchweg ein schlechteres Gesamtbild zeigen. Wir werden diese Aktion auch in 2004 wieder durchführen, evtl. auch in Zusammenarbeit mit anderen Organisationen. Damit kann unsererseits dann auch eine Entwicklung über die Jahre dokumentiert werden. Der nächste Test soll dann auch in breitem Masse öffentlichkeitswirksam ausgenutzt werden. Dank für die umfangreiche Arbeit von Sabine und Wolfgang, aber auch an alle Tester.
- Eine einfache Zugänglichkeit bedeutet auch einen nachvollziehbaren Tarif. Der bekannte Tarifschunzel mit den zahlreichen Kleinstverbänden in Baden-Württemberg braucht hier wohl nicht weiter erläutert werden. Wir haben uns als Landesverband hier mehrfach geäußert, die Thematik wird sicher auch ein Schwerpunkt in nächster Zeit sein. Dank hier besonders auch an Dieter Zaudtke und Matthias Lieb für Ihre Aktivitäten zur tariflichen Integration des VPE in den KVV.
- Über das völlig verunglückte DB-Tarifsystem brauchen wir hier wohl nicht weiter nachzutruern. Der Landesverband hat hierzu eine ausführliche Ausarbeitung veröffentlicht. Eine gemeinsame Diskussionsveranstaltung mit der IHK Stuttgart scheiterte am offensichtlich von oben angeordnetem Teilnahmeverbot von DB-Vertretern.
- Die laufende und offensichtlich wieder verstärkt ins Rollen kommende Schließung von Fahrkartenausgaben (aber auch Agenturen und Verkaufsstellen in Reisebüros) haben wir in einer Pressemitteilung kritisch aufgegriffen. So wie die starke Reaktion der Medien war, besteht hier ein offensichtliches Interesse der Öffentlichkeit. Wir werden vermutlich kaum eine Schließung aus wirtschaftlichen Gründen verhindern können, es ist aber angedacht, gemeinsam mit der Verbraucherzentrale darüber nachzudenken, welche Anforderungen wir an eine Ersatzlösung stellen. Ein dummer Automat mit hochkomplexer Software kann hier nicht die kundenfreundliche Ersatzlösung sein.

- Das Thema Sauberkeit spielt auch eine Rolle in der Untersuchung der Bahnhöfe, ein anderes Themenfeld in diesem Zusammenhang ist das Graffiti. Wir erwarten hier ein deutlich konsequenteres Verhalten der Ermittlungs-behörden, aber auch eine schnelle Reaktion der Verkehrsunternehmen. Positives Beispiel sind hier die Stuttgarter Straßenbahnen SSB.
- Beim Thema Sicherheit spielte insbesondere das sogenannte technikbasierte Abfertungsverfahren TAV eine Rolle. Es wird hier für die Zukunft wichtig sein, auf einen jeweils optimalen Sicherheitsstand und laufende Überprüfung der Einrichtungen zu achten.
- Beim Thema Wettbewerb spielte im letzten Jahr die Ausschreibung der Schwarzwaldbahn eine wichtige Rolle. Der Landesvorstand hätte sich ein Ergebnis gewünscht, dass die künftige Basis für einen echten Wettbewerb wesentlich stärker verbessert hätte. Mit der DB Schwarzwaldbahn GmbH ist praktisch wieder das alte Unternehmen beauftragt worden. Wir werden von PRO BAHN den Übergang konstruktiv und kritisch begleiten und hierzu möglichst bald einen ersten Kontakt mit den Verantwortlichen aufnehmen. Auch die DB verdient eine faire Chance im Wettbewerb.
- Erfreut hat uns die Aufnahme des Ringzuges in der Region Schwarzwald-Baar-Heuberg. Auch wenn wir die tarifliche Kirchturmpolitik und das notwendige Tarifabitur deutlich kritisiert haben, zeigen sich hier die Möglichkeiten des Schienenverkehrs auch in einer eher ländlich geprägten Region. Besonders den Mitarbeitern der HzL als sogenannter "Carrier" muss an dieser Stelle für ihr Engagement gedankt werden. Besonders ohne Frank von Meissner müssten wohl noch viel mehr Bahnhöfe und Haltepunkte auf ihre endgültige Fertigstellung und Inbetriebnahme warten. Der künftige Vorstand sollte sich überlegen, zu welchen Terminen eine Bilanz dieses Nahverkehrssystems sinnvoll und umsetzbar ist.
- Ebenfalls grundsätzlich positiv, zumindest in der öffentlichen Wirkung, ist die Aufnahme der S-Bahn Rhein-Neckar. Allerdings haben wir den Eindruck, dass auf baden-württembergischer Seite hier doch weniger für den Fahrgast getan wird. Der Fahrplan ist in vielen Bereichen noch deutlich hinter dem gewohnten S-Bahn-Standard, der Ausbau der Haltestellen ging und geht teilweise doch noch schleppend.
- Fast nicht zu erwähnen braucht man das Netz der Karlsruher Stadtbahn, es ist schon fast nicht zu glauben, was sich hier innerhalb von 10 Jahren entwickelt hat. Auch wenn wir gerne noch weitere Detailverbesserungen sehen würden, wer diese Region über mehrere Jahre nicht besucht hat, kann diese rasante Veränderung kaum glauben.
- Eine ebenfalls rasante Entwicklung ist auf der Südbahn zu verzeichnen. Hier ist inzwischen durch die NVBW ein kundenfreundliches Angebot etabliert, die Anzahl der Direktverbindungen nach Stuttgart auf einem Höchststand, zahlreiche Haltepunkte neu eingerichtet bzw. reaktiviert. Ich persönlich vermisse eigentlich nur den gemütlichen Kaffee im InterRegio-Bistro.

- Künftig weiter wichtig wird die Mitarbeit in den regionalen Fahrplankonferenz und der Landesfahrplankonferenz sein. Wir müssen aber auch hier darauf achten, dass wir sachlich und qualitativ gut arbeiten. Dazu ist es auch notwendig, die Teilnahme an den Sitzungen inhaltlich abzustimmen. Nicht jedes Mitglied kann als Vertreter von PRO BAHN auftreten, sondern dies ist jeweils mit den zuständigen Regionalverbänden bzw. dem Landesvorstand abzustimmen. Ich bedanke mich bei allen, die uns hier unterstützen.
- Besonders erwähnen möchte ich auch den Internetauftritt von PRO BAHN BaWue. Hier ist es vor allem Sabine Lacher gelungen, ins kalte Wasser zu springen, und die vielen vorhandenen Ideen Zug um Zug umzusetzen. Es mag dabei durchaus noch viel zu verbessern geben, aber es ist unheimlich wichtig, hier etwas zu tun, das Optimale kann oft einfach zu lange dauern.
- Zum Schluss erwähnen möchte ich auch die umfangreiche Arbeit im Rahmen der Planfeststellungsverfahren. Die bisher ausgelegten Abschnitte konnten dank der massiven Unterstützung von Hr. Peter Müller ausführlich bearbeitet und aus Fahrgastsicht grundsätzlich und im Detail bewertet werden. Es hat uns bei aller Kritik an dem gesamten Vorhaben Stuttgart 21 einen zuverlässigen Ruf eingebracht, die DB-Vorschläge auch im Detail konstruktiv zu bewerten. Ebenfalls nicht ohne Einfluss ist die Stellungnahme, federführend von Michael Löwe bearbeitet, zur NBS Frankfurt - Rhein/Neckar geblieben. Meldungen der letzten Tage zeigen, dass sich unsere Auffassung zur Umfahrung offensichtlich durchgesetzt hat. Eine weitere Stellungnahme wurden gemeinsam mit dem LV Bayern zum Neubau eines Bahnhofs Lindau-Reutin erstellt.

Sie sehen eine umfangreiche Arbeit für die wenigen Aktiven. Bitte haben Sie Verständnis, wenn wir nicht jeden Hinweis nach dem Motto "da müssten wir dringend etwas tun" umsetzen können, dies scheitert an unseren persönlichen Kapazitäten, insbesondere zeitlicher Art. Wir sind für Vorschläge immer aufgeschlossen, wir werden jeden unterstützen, der in Abstimmung mit dem Landesvorstand Arbeiten auch einmal selbst übernimmt. Mir persönlich hat es bisher (fast immer) Freude gemacht, für PRO BAHN zu arbeiten. Wir laden jeden ein, konkret mitzuarbeiten. Das kann bereits bei der anschließenden Wahl zum Landesvorstand geschehen.

Josef Schneider

Dr. Wolfgang Staiger

Lothar Faas