

# **Weshalb gemeinnützige Organisationen für Fahrgastinteressen glauben, bei der Verkehrsplanung anderen voraus zu sein.**

Dr. Hauke Juranek, Pro Bahn, Rostock, Deutschland

## **Einleitung**

Denken wir an gewöhnliche Fahrgastorganisationen, dann stellen wir uns Leute vor, die sich beschwerten über

- Fahrpläne
- Unpünktliche Verkehrsmittel
- Verunreinigte Fahrzeuge

Oder Leute, die begeistert sind von historischen Fahrzeugen. Es spielt keine Rolle, ob dies Busse, Schiffe, Züge oder Kutschen sind.

Was gibt es über Beschwerdende zu sagen? Wir behaupten, es gibt nur einen kleinen Bruchteil Fahrgäste, die sich beschwerten – nicht etwa weil es nichts zu beklagen gäbe – sondern weil Beschwerden meist die Probleme nicht löst. Der Grund dafür ist ziemlich einfach: Solange sich kaum Passagiere beschwerten, bekommen die Firmen überhaupt nicht mit, dass es ernst zu nehmende Probleme gibt, die viele Fahrgäste berühren, genauer genommen mögliche (potentielle) Fahrgäste. Dieses Verhalten ist sehr menschlich: Weshalb sollte man sich mit Schwierigkeiten beschäftigen, wenn sie untergeordnet erscheinen oder zu große Anstrengungen erfordern?

Diese Behauptung mögen Sie in Frage stellen. Um wirklich zu erfahren, dass dies wahr ist, müssen Sie von erfolgreicheren Möglichkeiten überzeugt werden, mit den Schwierigkeiten umzugehen. Mein Thema heute handelt von einem speziellen Typ von Leuten, die sich Gedanken über die Struktur der öffentlichen Verkehrsmittel machen – in anderen Worten: Leute, die sich nicht beschwerten über Probleme, die den Nutzer direkt betreffen wie „zu spät sein“ oder einen „falschen Fahrplan“ haben – sondern Leute, die die Organisationsform des öffentlichen Verkehrs kritisieren.

Themen könnten sein:

- Gesetze im Verkehrsbereich
  - Finanzierung des öffentlichen Verkehrs (zum Beispiel die Regionalisierungsmittel zur Finanzierung des SPNV)
  - Fahrgastrechte (zum Beispiel das Gesetz von 1938, welches Bahnunternehmen von der Gewährleistung ausnimmt.)
- Die Organisationsform staatseigener Verkehrsbetriebe (zum Beispiel die DBAG zum Thema Trennung von Netz und Betrieb)
- Das öffentliche Verkehrssystem in seiner Gesamtheit (zum Beispiel Parallelverkehr, Koordination von Anschlussverkehren)

Ich zeige Ihnen Beispiele aus Mecklenburg-Vorpommern, wo die Organisationsform des öffentlichen Verkehrs durch den Fahrgastverband PRO BAHN e.V. kritisiert wird und ob dies erfolgreich ist und welche Reaktionen es durch die Verantwortlichen gibt.

# 1 Probleme mit dem Fahrpreissystem in Vorpommern

Das neu eingeführte Bahntarifsystem, das in Vorpommern Busse mit einschließt:

- Fahrkarten sind gültig in den Bussen, aber können nur an den Bahnhöfen erworben werden.
- Fahrkarten innerhalb des Gültigkeitsgebiets sind teurer als Fahrkarten, die außerhalb des Gebiets zu irgendeinem Bahnhof in das Gültigkeitsgebiet gekauft werden.
- Die Fahrpläne von Bus und Bahn sind nicht abgestimmt.

Allgemeine Beschwerden:

- „Ich fahre zuerst mit einem Bus und muss dort eine normale Busfahrkarte kaufen. Und dann im Bahnhof muss ich eine Fahrkarte kaufen, die schon in dem Bus gegolten hätte.“
- „Ich komme mit dem Bus/Zug an einem Bahnhof an, aber der Zug/Bus fuhr bereits weg.“
- „Der höhere Fahrpreis ist nicht gerechtfertigt, wenn ich die integrierten Busse überhaupt nicht nutzen kann.“

Nachdem PRO BAHN dies thematisiert hatte:

- Politiker vor Ort stimmen überein, dass dort nachgebessert werden muss und würden einschreiten.
- Staatliche Stellen, die Tarife genehmigen, verweisen darauf, dass es keine gesetzliche Grundlage gibt, ein solches Fahrpreissystem zu untersagen und eine Korrektur zu fordern. Es sei die Verantwortung der Verkehrsunternehmen.
- Die Verkehrsunternehmen stellen sich auf den Standpunkt, dass dies Unstimmigkeiten aufgrund der Neueinführung sind. Das Tarifsystem wird erweitert und verbessert.

ABER: 12 Monate später existieren die gleichen Probleme weiterhin.

## 2 Pünktlichkeitesprobleme auf der ehemaligen Ost-West Hauptstrecke Hamburg-Lübeck-Stettin (Szczecin, Polen), die heute eine eingleisige statt einer zweigleisigen Strecke ist

Als Ursache sind fehlende Ausweichstellen ausgemacht worden. Aufgrund der Organisationsform der DBAG nahmen die Tochterunternehmen für die Stationen (DB Station & Service AG) und für die Schienenstrecken (DB Netz AG) Infrastruktur aus dem Betrieb heraus, die fahrplanmäßig nicht mehr benutzt wird. Zwei Beispiele:

- Bei dem Bahnhof Blumenhagen wurde das Durchgangsgleis erneuert. Dabei wurde versehentlich der Bahnsteig für dieses Gleis mit abgebaut. Das Ergebnis: In Ausnahmesituationen können zwei Personenzüge dort nicht aneinander vorbeifahren. Sollte es auf der Strecke allgemeine Verzögerungen geben, so führt dies bis zum Ende des Tages zu einer Verspätung von 40 Minuten.
- Der Bahnhof Güstrow wurde für das Jahr 2000 zu einem Umweltbahnhof renoviert. Der Bahnhof hat 3 Bahnsteige mit insgesamt 5 Gleisen. Nach der Installation eines elektronischen Stellwerkes im Jahr 2002 konnten nur noch 4 Gleise verwendet werden. Das Ergebnis: Ein Zug von 6 kann nicht in die Station fahren, während

zwischen allen anderen Zügen der Fahrgastwechsel stattfindet. Auf diese Weise können Züge in einer Relation und einer Richtung (Bützow – Güstrow – Waren ) nicht benutzt werden.

Nachdem PRO BAHN dieses thematisiert hatte:

- Politiker vor Ort erkennen, dass dazu etwas unternommen werden muss, aber sie sehen keine Möglichkeit, einzuschreiten.
- Die staatliche Einrichtung, die für die Bestellung des SPNV zuständig ist, sind „überrascht“, dass der öffentliche Verkehr einfach nicht so möglich ist, wie sie ihn bestellen. (zum Beispiel Güstrow). Sie bieten an, die Wiedererrichtung des Bahnsteig für das Hauptgleis in Blumenhagen zu finanzieren.
- Die Infrastruktur Tochterunternehmen planen, den zweiten Bahnsteig in Blumenhagen wiederzuerrichten. Für Güstrow verlangen sie unakzeptable hohe Preise, um das fünfte Gleis in das Netz wieder zu integrieren.

ABER: 3 Jahre später wurde immer noch nichts unternommen.

### 3 Probleme mit den zu kleinen Fahrstühlen an dem vollständig erneuerten Bahnhof Rostock.

Als die Pläne 2001 für die Erneuerung des Bahnhofs veröffentlicht wurden, kritisierten wir fehlende Rolltreppen. Stattdessen wurden nur ein bis zwei Aufzüge pro Bahnsteig geplant.

Mit der Einweihung des neuen Bahnhofs 2003 fand die Öffentlichkeit sehr lange Treppen und viel zu kleine Aufzüge vor. In die Fahrstühle Fahrräder kaum hinein. Ich erwähne Fahrräder, weil in diese Region viele Touristen mit Fahrrädern verreisen.

Bis 2005 versagen die Fahrstühle häufig ihren Dienst. Jetzt, zwei Jahre später akzeptieren die Verantwortlichen die Probleme und versprechen, die Fahrstuhlkapazitäten auszuweiten durch eine höhere Beschleunigung und eine zuverlässigere Steuerungselektronik der Lifte.

### 4 Probleme mit der Koordinierung der Fahrpläne von Zügen, Bussen, Schulen, Arbeitszeiten und Veranstaltungen

Die übliche Herangehensweise ist, dass lokale Behörden, Politiker, Veranstalter, Arbeitgeber ihre Einrichtungen irgendwo planen und bauen und erwarten, dass die öffentlichen Verkehrsunternehmen von sich aus ein angemessenes Angebot anbieten.

ABER: Für IRGENDWO einen attraktiven öffentlichen Verkehr anzubieten ist einfach nicht möglich. Entweder ist er zu teuer oder hat zu lange Reisezeiten; einfach gesagt, er ist unattraktiv.

Für das schwach besiedelte Mecklenburg-Vorpommern ist die Bündelung unterschiedlicher Beförderungswünsche vieler kleiner Gruppen Voraussetzung, überhaupt einen öffentlichen Verkehr anbieten zu können.

Zusätzlich ist das Verkehrssystem auf der Schiene aufgebaut aus einem groben Integralen Taktfahrplan, der Fernzüge mit integriert. Die Schwierigkeiten mit den Fernzügen in Deutschland ist, dass sie nicht von den Landesregierungen oder deren Institutionen bestellt werden – sondern sie werden auf alleinigem Risiko des Verkehrsunternehmens betrieben. In Mecklenburg-Vorpommern ist es aufgrund der niedrigen Bevölkerungsdichte klar, dass die Mehrzahl der Fernzüge keinen Gewinn abwerfen und dass sie lediglich aufgrund politischer Zwänge betrieben werden.

Aus diesem Grund postuliert PRO BAHN für Mecklenburg-Vorpommern, dass auf lange Sicht ein attraktives Angebot auf der Schiene mit dem heutigen Bahnprivatisierungsgesetz nicht umgesetzt werden kann. PRO BAHN verbreitet deshalb gemeinsam mit dem BUND (Bund für Umwelt und Naturschutz Deutschland) einen neuen Integralen Taktfahrplan ([www.mv-takt.de](http://www.mv-takt.de)), der Fernzüge in das System der von staatlichen Institutionen bestellten Züge integriert. PRO BAHN empfiehlt, diese Züge ebenfalls durch die staatliche Stelle zu bestellen, um sicherzustellen, dass ihre Fahrpläne die Verbindungen mit den anderen Angeboten herstellen.

Die Publizierung des Integralen Taktfahrplans hat gerade begonnen. Der Bahnfahrplan für nächstes Jahr (2006) ruft geradezu nach einer Umsetzung: Die Fahrplanlagen der Fernzüge werden fast um eine halbe Stunde verschoben; Anschlussleistungen funktionieren nicht mehr.

Sieht man sich diese Beispiele durch, könnte man sagen: Ist es nicht eine Selbstverständlichkeit für alle Leute, die im Verkehrssektor arbeiten, diese Probleme zu lösen? – Unglücklicherweise ist es nicht selbstverständlich aufgrund des etablierten Systems. Die Situation ist irgendwie vertrackt: Auf der einen Seite tätigen in Mecklenburg-Vorpommern die Unternehmen und die Regierungen gewaltige Investitionen, neue Fahrzeuge zu kaufen oder Bahnhöfe zu sanieren. Aber auf der anderen Seite, wenn man sich die Details der großen Projekte ansieht wie die Erneuerung des Hauptbahnhofs in Rostock, dann erkennt man, dass die Investition um mehr als die Hälfte der investierten Summe übertrieben war. Kleinere Projekte werden vernachlässigt, obwohl sie nur kleinere Beträge verlangen. Zum Beispiel für zuverlässige Fahrpläne Ausweichstellen zu bauen.

Wirkliche Anstrengungen müssen bei der Koordination des öffentlichen Verkehrs unternommen werden, um Anschlüsse sicherzustellen. Das setzt einen neuen Umgang miteinander voraus. Die örtlichen Regierungen bzw. Verwaltungen, Schulen und Verkehrsunternehmen müssen überzeugt werden, dass eine hervorragende Abstimmung einen Gewinn für jeden darstellt. Um dieses zu erreichen, müssen die Finanzierungsstrukturen des öffentlichen Verkehrs verändert werden.

Gemeinnützige Organisationen für Fahrgastinteressen sind frei von allen Gesetzen, finanzieller Unterstützung und Abhängigkeiten. Von daher ist verständlich, dass sie generelle Lösungen vorschlagen können, während Regierungen, Unternehmen und der gewöhnliche Nutzer in seinem Blickwinkel gefangen ist und meistens Schwierigkeiten haben, Veränderungen des Systems zu verlangen.