



# Darf ein Fahrgastverband Angebotseinschränkungen fordern?

**A**nlass für das vorliegende Pro und Contra ist eine Pressemitteilung des PRO BAHN-Landesverbandes Berlin-Brandenburg vom 6. November 2020 mit dem Titel „PRO BAHN fordert vorübergehende Einstellung des Flughafen-Expresses“.

Grundlegend stellt sich für mich die Frage, was ist denn überhaupt die Aufgabe eines Fahrgastverbandes, um dann anschließend diskutieren zu können, was legitime politische

Forderungen sind. Ein Blick in die Satzung des PRO BAHN-Bundesverbandes verrät: „Der Verband beteiligt sich durch Veröffentlichungen, Stellungnahmen und eigene Veranstaltungen

[...] an der fachlichen und öffentlichen Diskussion zu diesem Themenbereich.“ Der Themenbereich ist „die Beratung der Fahrgäste als Verbraucher von Dienstleistungen öffentlicher Verkehrsmittel und Information über ihre Rechte.“ Abschließend wird es konkreter: „Im Rahmen dieser Zwecke nimmt er [der Verband] die Interessen der

Allgemeinheit an einem funktionsfähigen attraktiven öffentlichen Verkehr als Daseinsvorsorge und soziale Einrichtung wahr und setzt sich für die Belange der Fahrgäste ein.“

Sehen wir uns das oben stehende Bild an, ist klar, das PRO BAHN dafür eintritt, stillgelegte Strecken zu reaktivieren, auszubauen, zu erweitern, mit neuen Haltepunkten zu versehen und ein attraktiveres Angebot für die Fahrgäste zu fordern. Auch juristische Auseinandersetzungen werden geführt, wie zum Beispiel die Klage gegen den Stilllegungsbescheid der Bahnstrecke von Reitmehring in die Wasserburger Altstadt. Die Revision gegen die ablehnende Urteil des Bayrischen Verwaltungsgerichtes wurde vom Leipziger Bundesverwaltungsgericht Anfang November 2020 zurückgewiesen. Die Strecke bleibt stillgelegt.

Taktverdichtungen, Spät- und Nachtverkehre als Angebotsausweitungen stehen regelmäßig im Forderungskatalog – Umsteigebeziehungen, Anschlussgewährung und falls es mal daneben geht, die Fahrgastrechte ebenso. Alles Inhalte, bei denen PRO BAHN entsprechend dem

Satzungszweck agiert. Alles im Sinne der Fahrgäste.

Nun ist die Positionierung innerhalb PRO BAHN wahrlich nicht immer ein einfaches Unterfangen. Menschen, die Interesse an Fahrgastthemen haben, kommen im Rahmen der Facharbeit zusammen und entwickeln Positionen, die der Verband eventuell übernimmt. Sei es zu Themen wie der Abschaffung der BahnCard 50 im Dezember 2002 oder zum Alkoholkonsum im ÖPNV. Nicht immer herrscht Einigkeit und eine Verbandsposition kommt eventuell gar nicht zustande.

Neben PRO BAHN gibt es noch weitere Fahrgastverbände wie die IGEB in Berlin und auch Verbände, die sich verkehrspolitisch mit dem Schienenverkehr beschäftigen. Das Bündnis „Bahn für Alle“ vertritt zum Teil andere Positionen als PRO BAHN, obwohl beide das Ziel eint, mehr Verkehr auf die Schiene zu bringen.

Es somit nicht immer trivial, verbandsintern einheitliche Positionen zu finden. Ein entsprechend diskutiertes Thema ist Gegenstand des hiesigen Pro und Contra.

(mm)

## IHRE MEINUNG

Was meinen Sie zu diesem Thema? Schreiben Sie uns Ihre Meinung als Leserbrief an: [leserbriefe@der-fahrgast.de](mailto:leserbriefe@der-fahrgast.de)



# Pro

PRO BAHN Berlin-Brandenburg hat im Herbst 2020 die vorübergehende Einstellung des Flughafen-Express FEX vom Berliner Hauptbahnhof zum Flughafen BER gefordert. Es ergibt keinen Sinn, Bahnstrom zu verheizen und Personal sinnlosen Dienst schieben zu lassen, um zum leeren Flughafen zwei weitere leere Züge zu schicken, zusätzlich zu sechs S-Bahn- und zwei Regionalzügen, die die Pendler tatsächlich brauchen. Einige fanden es richtig, andere waren entsetzt: Ein Fahrgastverband, der sich für weniger Züge einsetzt?

Doch es gibt höherrangige Ziele als möglichst viele Züge fahren zu lassen, auch für PRO BAHN. Bahnfahrgäste sind (meist) klimabewusste Bürgerinnen und Bürger. Sie haben ein Interesse an möglichst guten Verbindungen, dichten Takten und Zügen mit ausreichend Sitzplätzen, zu vertretbaren Preisen, mit einem einfachen Tarifsystem. Dafür setzt sich PRO BAHN ein. Aber ist es gerechtfertigt, jedes Angebot um jeden Preis aufrechtzuerhalten?

PRO BAHN und andere Fahrgast- und Umweltverbände haben die Aufgabe, den staatlichen Akteuren bei der Bestellung der Züge auf die Finger zu schauen. Dazu gehört auch, auf sinnlose Angebote hinzuweisen, die den Fahrgästen nicht nutzen und nur aus politischen Gründen gefahren werden sollen, zum Beispiel um ein unglückliches Flughafenprojekt besser aussehen zu lassen.

Die Klimakrise wird über kurz oder lang unser aller Leben verändern, das dümmert vielen. Jeder zeigt auf andere, die sich ändern müssen. Wer sich für den Schienenverkehr einsetzt, zeigt auf Diesel-SUV, Luftverkehr oder Motorsport. Das sind für uns die Klimasünder, wir sind ja auf der Seite der Guten. Ist das aber immer so? Leere Züge helfen niemandem, schon gar nicht als Zusatzangebot zu einem Flughafen, der derzeit so gut wie keine Fluggäste hat. Auch sonst sind Situationen denkbar, in denen ein ehrlicher Fahrgastverband, der auch die Umwelt und unsere Zukunft im Auge hat, wird sagen dürfen, nein – wird sagen müssen: Dieser oder jener leere Zug macht keinen Sinn, besser die Ressourcen umschichten und woanders einsetzen – oder einsparen.

Auch einige andere liebgewonnene Dinge werden wir uns vielleicht abgewöhnen müssen. Nur ein Beispiel: Kohlegefeuerte Dampffzüge sind eindrucksvolle Industriedenkmäler, sie können beim Nachwuchs die Liebe zur Eisenbahn befeuern. Ist aber Kohle-Dampflokbetrieb in Zeiten des Klimanotstands noch vertretbar? Sollten Museumsdampffzüge nicht ebenso eingeschränkt werden wie der Luftverkehr, solange sie nicht auf Biogas-Feuerung umgestellt sind?

**Aber ist es gerechtfertigt, jedes Angebot um jeden Preis aufrechtzuerhalten?**



Hans Leister  
PRO BAHN Landesverband  
Berlin-Brandenburg e.V.

# Contra

April 2020, mitten im ersten Lockdown. „Wann kann ich endlich wieder mit der Bahn zur Arbeit fahren?“, fragt ein verzweifelter Krankenpfleger bei PRO BAHN an. „Ich bin Spezialist für Intensivmedizin, ich kann nicht einfach den Arbeitgeber wechseln, ich werde dringend gebraucht, wo ich arbeite. Schon dreimal musste ich mit dem Taxi fahren, 50 Kilometer weit.“ Was war geschehen? „Wegen Corona“ war der letzte Zug am späten Abend aus dem Fahrplan gestrichen worden – weil sich das aus der Umlaufplanung so ergab, hieß es dann vonseiten des Nahverkehrsbestellers. Und weil um diese Zeit doch nur Nachtschwärmer unterwegs sind, die zu Hause bleiben sollten, sagte ein Verbandskollege.

Ein Einzelfall? Nein. Noch mehr Fahrgäste stellten solche Fragen, auch jetzt wieder, als sich der Winter-Lockdown abzeichnete. Sie haben sich auf die Bahn verlassen, sind von ihr existenziell abhängig, haben auf den Autokauf verzichtet oder können sich das nicht leisten oder haben wegen eines Handicaps keinen Führerschein. Sie haben sich auf die Bahn verlassen – und nun sind sie verlassen, ausgegrenzt, diskriminiert und fühlen sich auch so.

Während inzwischen allgemein anerkannt wird, dass für Kinder im Kita- und Grundschulalter Notbetreuungen notwendig und systemrelevant sind, damit die Eltern arbeiten können, gilt das für den öffentlichen Verkehr und die Pendler zum Arbeitsplatz keineswegs. Diese Haltung zieht sich durch den gesamten Verkehrssektor. Fernbusse werden bejubelt, wenn sie mit Billigpreisen Konkurrenz machen, aber es kommt keine Kritik, wenn sie in der Krise den Betrieb einfach einstellen. Dass die Deutsche Bahn mit Milliarden gestützt wird, wird kritisiert. Lob hört man nicht dafür, dass sie den Betrieb aufrechterhält.

Aus dieser Haltung kommt auch die Forderung, dass im Lockdown weniger Bahnen und Busse fahren sollen. Natürlich soll und darf ein Fahrgastverband dafür eintreten, dass Steuermittel sparsam verwendet werden. Aber mit der Gießkanne austeilen ist genauso falsch wie mit der Heckenschere das Angebot zu rasieren. Wenn „ad hoc“ an Bahn und Bus gespart wird, dann geschieht das immer mit der Heckenschere, mehr Zeit ist nicht. Dabei bleiben Schicksale auf der Strecke, im wahrsten Sinne des Wortes. Und ein Fahrgastverband ist zuallererst diesen Schicksalen verpflichtet und der Verlässlichkeit des öffentlichen Verkehrs auch in der Krise.

**Wenn „ad hoc“ an Bahn und Bus gespart wird, dann geschieht das immer mit der Heckenschere, mehr Zeit ist nicht.**



Rainer Engel  
PRO BAHN Landesverband  
Nordrhein-Westfalen e.V.