

Björn Gryschka  
Vorsitzender des  
Pro Bahn-Regionalverbandes Braunschweig-Hildesheim  
Tel. 05060/608402  
[www.pro-bahn.de/braunschweig-hildesheim](http://www.pro-bahn.de/braunschweig-hildesheim)

Bad Salzdetfurth, den 10.03.2007

## **Rede**

### **zum 10-jährigen Jubiläum von Pro Bahn Braunschweig-Hildesheim im KulturBahnhof Bad Salzdetfurth**

#### **Bahn am Scheideweg? – 10 Jahre Pro Bahn-Arbeit vor Ort**

Sehr geehrte Abgeordnete, verehrte Gäste, liebe Pro Bahn-Mitglieder,

ich danke zunächst allen Rednern sehr herzlich für die freundlichen Worte, die sie über das Wirken von Pro Bahn in den letzten 10 Jahren gefunden haben. Dies ist eine schöne Bestätigung ehrenamtlicher Arbeit, wie natürlich auch die Arbeitsergebnisse selbst.

Lassen Sie mich ein wenig in der Vergangenheit stöbern. Gegründet wurde der Verband Braunschweig-Hildesheim damals 1997, weil es verkehrsmäßig durchaus Gemeinsamkeiten und Beziehungen auch im Gegensatz zu Hannover gibt. Da ist zum einen die damals recht neue ICE-Verbindung, für beide Städte der Hauptstadtanschluss und die Verbindung nach Süden. Immer wieder einmal wurden die ICE-Züge zugunsten einer Umfahrung über Hannover in Frage gestellt. Zeitweise fuhren einzelne ICEs in Hildesheim oder in Braunschweig ohne Halt durch. Damit würde jedoch eine Region von weit über einer halben Million Einwohner abgehängt sein vom Fernverkehr – eine Erkenntnis, die in den zurückliegenden Jahren denn auch zur Stabilisierung der Verbindung geführt und neue Spätverbindungen gebracht hat.

Weiterer Anlass zur Gründung war, uns an den erstmals 1997 aufgestellten Nahverkehrsplänen des Landkreises und des Zweckverbandes Braunschweig zu beteiligen. Hier konnten wir einige grundsätzliche Positionen der Fahrgäste zu Angebotstakten, Fahrzeugqualität und Verfügbarkeit einbringen. Vielversprechendes Aushängeschild für Braunschweig sollte die RegioStadtBahn werden.

Hatten wir bei der Gründung noch 40 Mitglieder, so stieg diese Zahl durch unsere Öffentlichkeitspräsenz und besonders die zahlreichen Tagesausflugsfahrten rasant an: Heute gehören rund 250 Mitglieder zu Pro Bahn; interessanterweise sind es mittlerweile mehr Mitglieder aus dem Landkreis Hildesheim als aus der gesamten Region Braunschweig – ein Hinweis darauf, wohin sich der Schwerpunkt unserer Aktivitäten und auch ihre Erfolge mittlerweile entwickelt haben.

1998 fing diese Entwicklung bei der Lammetalbahn an. Damals hatte die Deutsche Bahn dieses Bahnhofsgebäude soeben ersatzlos geschlossen. Fahrgäste mussten im Regen stehen. Es dauerte fast 1 Jahr und etliche Gespräche mit der DB, bis wenigstens ein einfaches Wartehäuschen aufgestellt wurde. Kurze Zeit darauf wurde wegen desolater Gleislage eine

Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h auf der Lammetalbahn verfügt. Die Strecke stand knapp vor ihrer Stilllegung.

Da traf es sich gut, dass im Jahr 2000 das 100-jährige Jubiläum der Lammetalbahn anstand und gleichzeitig die allerersten neuen Leichttriebwagen die Fabrikhallen in Salzgitter verließen. Mit Unterstützung durch Landesnahverkehrsgesellschaft und DB Regio konnten wir so der Bevölkerung „einen Tag Zukunft“ präsentieren. 800 Fahrgäste nahmen dieses Angebot wahr. Ein Jahr später waren die Würfel für den Ausbau der Lammetalbahn gefallen. Viele Elemente des heutigen Angebotes finden sich im damals herausgegebenen Pro Bahn-Konzept „Lammetal-Express 2003“ wieder. Nur stichwortartig genannt seien die weiteren Aktionen: Preisausschreiben, Großplakate, das zweite Bahnhofsfest mit über 2000 Teilnehmern an den Pendelfahrten, Sonderzüge zum Altstadtfest und Soltmannmarkt. Die Züge der eurobahn sind mittlerweile ein fester Lebensbestandteil in Bad Salzdetfurth geworden. Neben dem Pendeln zur Arbeit führt so mancher Ausflug der Sportvereine, der Feuerwehr, der Ortsräte oder auch ganz privat per eurobahn z. B. nach Hameln. Durch Aktionen wie dem Wellnesstag oder der „Märchenschiene“ erwirbt sich die eurobahn regelmäßig Sympathien und führt – wenn Sie so wollen – die Tradition der Pro Bahn-Aktionen in kreativer Art und Weise fort.

Durch die zahlreichen Aktionen vor Ort und die qualifizierte Arbeit unseres Bundesverbandes ist Pro Bahn in den letzten 10 Jahren zu einem begehrten Ansprechpartner der Medien geworden. Unabhängige Quellen zum ÖPNV, insbesondere zum Bahnverkehr, sind rar. Unsere Unabhängigkeit ist für viele Journalisten ein wichtiger Grund, in ihrer Recherche nicht nur auf Pressemitteilungen oder Meinungsäußerungen aus einer Quelle zu vertrauen, sondern von Pro Bahn Hinweise auf weitergehende Überlegungen oder abweichende Einschätzungen zu bekommen. In diesem Sinne sind wir auch auf regionaler Ebene etabliert.

Außer diesem Handeln in der Öffentlichkeit pflegen wir aber auch Hintergrundgespräche mit Aufgabenträgern, Unternehmen und Fachleuten. Es wird uns in dieser Beziehung viel Offenheit und Vertrauen entgegengebracht, wofür ich dankbar bin. Dies halte ich für die richtige Umgangsweise und für alle Seiten von Vorteil. Gespräche zur rechten Zeit vermeiden spätere Missverständnisse – ein Grundsatz, der nicht nur für den ÖPNV Gültigkeit hat. In diesem Sinne wird Pro Bahn weiterhin ein verlässlicher Ansprechpartner bleiben.

10 Jahre Arbeit vor Ort sind eine gute Grundlage für die Herausforderungen der Zukunft. Und diese Herausforderungen gibt es ganz aktuell stärker denn je. Hier im Lammetal ist die ÖPNV-Welt „noch in Ordnung“, im Landkreis verkehren überwiegend moderne Eisenbahnfahrzeuge. Diese Entwicklung wird nächstes Jahr mit der Einführung der S-Bahn nach Hannover ihren vorläufigen Höhepunkt finden.

Doch schon der Blick nach Braunschweig lässt die dunklen Wolken erahnen, die auf den Schienenverkehr zukommen: Um 9 Prozent wurde dort der Schienenverkehr seit letztem Dezember gekürzt, für mehrere Bahnlinien bedeutete dies bereits die Halbierung des Angebotes, sogar in touristischen Schwerpunktregionen wie dem Harz. Die Landesnahverkehrsgesellschaft wird durch weitere Kürzungen gezwungen, bereits im kommenden Jahr das Zugangebot ähnlich stark zu reduzieren. Grund ist, dass das Land Niedersachsen bisher keine Mittel aus den erhöhten Mehrwertsteuereinnahmen zur Erhaltung des Angebotes einsetzen will.

Hier möchte ich als Fahrgastvertreter auch einmal politisch werden: Natürlich freue ich mich als Vater von 3 Kleinkindern, wenn ich demnächst die Gebühren für ein Kindergartenjahr

spare. Das sind je Kind einmalig 1000 Euro. Doch kann ich mir davon leider nicht einen *einzigsten* der bald fehlenden Züge selbst bestellen. Hier kommt ganz deutlich der Charakter des öffentlichen Verkehrs als Aufgabe der Daseinsvorsorge zum Ausdruck, der sich Land und Bund nicht entziehen dürfen.

Dramatisch und unverständlich ist die Situation besonders deshalb, weil sich Einsparungen in der geforderten Größenordnung in etwa 5 Jahren von selbst ergeben. Die Landesnahverkehrsgesellschaft hat bereits jetzt knapp 50 Prozent der Nahverkehrsleistungen ausgeschrieben, bis 2012 werden praktisch alle niedersächsischen Bahnstrecken im Wettbewerb vergeben sein. Dadurch werden bei gleicher oder besserer Leistung für den Fahrgast die gewünschten Einsparungen erzielt. Mit den Kürzungen auf allen Strecken werden jedoch Erfolge wie hier im Lammetal torpediert. Es ist wesentlich leichter, 30 Fahrgäste zu verlieren als 1 hinzuzugewinnen. Deshalb mein Appell an die Abgeordneten: Gefährden Sie nicht die niedersächsischen Erfolge im Nahverkehr durch kurzfristige Mittelkürzungen nach der „Methode Rasenmäher“! Auch der Nahverkehr kann sicherlich wie andere Felder der Landespolitik einen Konsolidierungsbeitrag zum allgemeinen Haushalt leisten. Aber nur in dem Maße, wie konkrete Einsparungen ohne Verschlechterung des Angebotes erwirtschaftet werden!

Im Bund stellt sich angesichts täglicher Meldungen zum Klimawandel die Frage, ob die im letzten Jahr beschlossene Kürzung der Regionalisierungsmittel überhaupt noch in die Zeit passt. Das Gegenteil muss der Fall sein! Die Institute melden, dass lediglich noch 10 – 15 Jahre Zeit bleiben, um die CO<sub>2</sub>-Emissionen im Verkehr zu reduzieren. Der Kurort Bad Salzdetfurth ist beliebtes Ausflugsziel. Am ersten Frühlingstag des vergangenen Wochenendes war die Innenstadt zugesperrt mit Erholungssuchenden, die eurobahn verkehrte an diesem Sonntag im wenig attraktiven 2-Studentakt. Selbst im Lammetal bleibt also viel zu tun. Die CO<sub>2</sub>-Reduzierung kann nur durch den massiven Ausbau des umweltfreundlichen ÖPNV erreicht werden.

Wenn denn die Züge oder Busse fahren, so ist sofort die Frage, was der Fahrgast dafür zu bezahlen hat. Der Landkreis Hildesheim ist seit fast 10 Jahren ein „weißer Fleck“ zwischen den Tarifverbänden in Hannover, Braunschweig und Südniedersachsen. Die historisch gewachsene Tarifvielfalt im Landkreis ist sogar größer als die Zahl der Bahn- und Busunternehmen. Die passende Fahrkarte ist aber Zugangselement für jede Fahrt. Eine einheitliche Fahrkarte für alle Verkehrsmittel muss deshalb dringend vereinbart werden. Besonders wichtig: Ihre Anwendbarkeit darf nicht an den Kreisgrenzen enden.

Bahn am Scheideweg – Meine Damen und Herren, das Thema ÖPNV wird die Zukunft immer stärker bestimmen, auf den ersten Erfolgen müssen wir aufsetzen. Streiten Sie mit uns für ein gutes Angebot und seinen Ausbau. „Harz statt Mallorca“ ist in diesen Tagen ein Schlagwort in der Klimadiskussion: Sorgen Sie mit uns dafür, dass der Harz auch umweltfreundlich im ÖPNV erreicht werden kann! Unterschriftenlisten dazu und für eine bessere Verkehrspolitik liegen heute aus.

Vielen Dank.