



## Vom Verein zur Organisation

# 20 Jahre PRO BAHN e.V.

## Fahrgäste emanzipieren sich zum Verband

Bis Fahrgäste vom Untertanen und Beförderungsfall zum selbstbewussten Verbraucher wurden, hat es lange gedauert, deutlich länger als bei der Vertretung anderer Interessen. Das liegt daran, dass die Deutschen im Westen Demokratie und Interessenvertretung in den gleichen Jahren gelernt haben, in denen sie auch das Autofahren lernten. In den neuen Bundesländern ist diese Entwicklung in gleicher Weise verlaufen, nur viel rascher. Wie wurden und werden Fahrgäste mündig?



**Die Anfänge:** Paul-Heinz Straka hatte früher als andere erkannt, dass der öffentliche Verkehr nur dann den Wettbewerb mit der Straße bestehen kann, wenn er flächendeckend ist. Voller Neid ging sein Blick in die Schweiz, wo ein auf alle Bahn- und Buslinien abgestimmter Taktfahrplan eine echte Alternative bot. Dagegen waren die Verkehrsunternehmen in der Bundesrepublik Deutschland noch wenig auf Kooperation eingestellt.

Das gleiche Bild zeigte sich bei den Fahrgästen, die sich in den siebziger Jahren zu Interessen- und Aktionsgemeinschaften zusammenschlossen. Straka machte die Erfahrung, dass die oft gegensätzlichen Ansichten der meist lokal geprägten Fahrgastinitiativen ein überregionales, gemeinsames Auftreten verhinderten. Alle Bemühungen, einen Dachverband der bestehenden Fahrgastinitiativen zu gründen, schlugen fehl – und sind bis heute fehlgeschlagen. So entschied sich Paul-Heinz Straka im März 1981, einen Verein zu gründen, der bundesweit um Mitglieder warb und der die bundesweite Vernetzung des öffentlichen Verkehrs in den Vordergrund stellte: PRO BAHN. Damit wurde der Hauptträger des öffentlichen Verkehrs in den Vereinsnamen übernommen.

Unter Straka verstand sich der noch junge Verein in erster Linie als überregionales, zentral organisiertes Sprachrohr der Fahrgäste. Doch die regionalen Interessen meldeten sich bald zu Wort: Fünf Jahre nach der Gründung begannen Mitglieder, sich regional zu organisieren, zuerst im Oldenburger Land, am Niederrhein und in und um München.

Der Gegensatz von zentraler Führung und regionalen Interessen führte 1988 zu einem Vorstandswechsel, der von

den Vertretern der regionalen Gruppen getragen wurde. Diese waren die Vorboten der Regionalisierung des öffentlichen Nah- und Regionalverkehrs, wie sie sich bei der Bundesbahn zuerst in Abkommen mit den Ländern und dann in der Bahnreform verwirklichte.

**Die Regionalisierung bei PRO BAHN:** Unter dem neuen Vorstand, geprägt von Kurt Bielecki und Gerhard J. Curth, wurde der Mitgliederverein zu einem Dachverband von Landesverbänden umstrukturiert. Innerhalb weniger Jahre wurden Landes- und Regionalverbände gegründet. Doch der Umbruch wurde von Auseinandersetzungen begleitet, die sich nicht nur um Sachfragen und Vereinsziele drehten. Es gab auch persönliche Auseinandersetzungen. Die Entscheidung, dass der Verband ein „Fahrgastverband“ und nicht ein „Bahnkundenverband“ sein sollte, führte zu einer Abspaltung, in der Curth den Verband verließ. Aus dem von ihm in den letzten Monaten der DDR gegründeten unabhängigen PRO BAHN Hauptverband wurde der Deutsche Bahnkundenverband (DBV).

Kurt Bielecki hatte sich schon mit den „Horber Schienentagen“ einen Namen gemacht, als er das Vorstandsamt bei PRO BAHN übernahm. Mit Realismus und Geschick ließ



*PRO BAHN-Bundesvorsitzender Kurt Bielecki am Rednerpult.*

er den neuen Kräften, die die regionalen Organisationen in den Verband brachten, Raum und Eigenständigkeit. Die Erfahrungen mit den Horber Schienen-Tagen bestärkten ihn darin, dass der PRO BAHN-Bundesverband auf politischer Ebene Einfluss gewinnen müsse. Es gelang Bielecki, für dieses Konzept und für die wachsenden Aufgaben im Bundesvorstand Mitstreiter zu werben, die mehr als „Vereinsvorstand“ waren. 1996 gab er den Vorsitz an Karl-Peter Naumann weiter und wurde zum Ehrenvorsitzenden gewählt.

Als ob es eine Parallele zur Bahnpolitik gäbe: Mit dem Jahr 1994 bekam die PRO BAHN Zeitung unter ihrem neuen Chefredakteur Rainer Engel ein neues Gesicht. Im Gegensatz zur Entwicklung der Deutschen Bahn AG, bei der Bilanzen und Zukunftsprognosen schöngeredet wurden, begann bei PRO BAHN eine Phase der geordneten und soliden Aufwärtsentwicklung. Der Bundesverband ist seither ein Dach, unter dem viele, auch divergierende regionale Interessen einen Platz finden.

Es war schwer für PRO BAHN, in den neuen Bundesländern Fuß zu fassen. Der politische Umbruch, aber auch der Kauf eines eigenen Autos beschäftigte die Menschen so, dass sie kaum Anlass hatten, sich für die Zukunft von Bahnen und Bussen einzusetzen, und wenn, dann ging es um den Erhalt lokaler Bahnlinien. Der Erhalt von Schienen ist aber nicht unbedingt gleichbedeutend mit der Wahrnehmung von Fahrgastinteressen.

Zuerst in Thüringen, dann in Berlin und Brandenburg und jetzt auch in Sachsen und Sachsen-Anhalt fanden sich Mitglieder zusammen, um Fahrgastinteressen auf Landesebene zu vertreten. Ist es ein Zufall, dass dieser Prozess zu dem Zeitpunkt in Gang kommt, zu dem die Fahrgastzahlen in den Städten der neuen Länder wieder steigen?

**Eschede und die Folgen:** Das ICE-Unglück von Eschede: So sehr der Schock dieses Tages allen, die für die Benutzung öffentlicher Verkehrsmittel eintreten, bis auf den heutigen Tag in den Knochen steckt, so sehr ist der Tag ein Meilenstein in der Geschichte von PRO BAHN geworden. Denn auch der Deutschen Bahn AG hatte es die Sprache verschlagen – im wahrsten Sinne des Wortes. Die Journalisten suchten Ansprechpartner und fanden sie bei PRO BAHN und ihrem Pressesprecher Holger Jansen. Gerade die Journalisten der seriösen Medien merkten schnell: Hier ist der Verband, der viel von der Eisenbahn versteht, der Fachkunde hat und sie auch weitergeben kann und will. Seither stehen die Telefone bei PRO BAHN nicht mehr still, wenn in der Öffentlichkeit ein neues Bahnthema hochkommt.

**Konzepte und Information:** Die Information der Öffentlichkeit ist das wichtigste Arbeitsfeld für PRO BAHN. Der Fahrgast mit seinen Bedürfnissen prägt die Arbeit des Verbandes. Das darf nicht verwechselt werden mit dem Protestieren gegen defekte Toiletten, verdreckte Bahnhöfe und verpasste Anschlüsse. Denn der öffentliche Verkehr



*PRO BAHN im Kontakt mit den Bürgern, hier auf der Hannover-Messe.*

ist für den Außenstehenden unüberschaubar, was hinter den Fahrplänen steckt, nicht sichtbar. Ob öffentliche Gelder effektiv verwendet werden, ist selten messbar. Die Strukturen offen zu legen, damit wirksame Abhilfe möglich ist, ist der Weg zum Erfolg. Journalisten und Politiker, aber auch die noch jungen Aufgabenträger, die die Regionalisierung des öffentlichen Verkehrs geschaffen hat, brauchen fachkundige und unabhängige Beratung, damit sie den Finger wirklich in die Wunde und nicht auf die Kruste legen.

**Der Einfluss wächst:** Die Fachkunde von PRO BAHN schlägt sich aber auch in zahlreichen Entwürfen nieder, die von lokalen Verkehrskonzepten bis zum bundesweiten integralen Taktfahrplan unter dem Titel „Der letzte Fahrplanwechsel“ (1999) reichen. Das Thema „Rahmenbedingungen für die Eisenbahnen“ wurde erstmals von PRO BAHN wirksam in die Öffentlichkeit gebracht und fand von dort den Weg bis in die Vorlagen, die Hartmut Mehdorn, Vorstandsvorsitzender der Deutschen Bahn AG, dem Deutschen Bundestag präsentierte. Die Vorschläge, die PRO BAHN zur Trennung von Netz und Betrieb am 11. Oktober 2000 vor dem Verkehrsausschuss des Deutschen Bundestags vorstellte, werden derzeit ernsthaft diskutiert. Dass von der Bundesregierung in diesem Jahr ein Gesetz vorgelegt wird, nach dem das Eisenbahnbundesamt zu einer Regulierungsbehörde werden soll, ist wesentlich auf die fachlichen Informationen von PRO BAHN zurückzuführen. Der Einfluss von PRO BAHN wächst, aber auch Aufgaben und Verantwortung.