

An den Bayerischen Staatsminister
für Wirtschaft und Verkehr
Herrn
Erwin Huber
München

Per Telefax: 089-2162-2797

19.03.2007

**Anhaltende Bahnmisere in Bayern begünstigt Klimakatastrophe:
Protest gegen Einstellung des Fahrkartenverkaufs in Zügen, Serviceeinschränkungen
und chronische Unpünktlichkeit der Bahn**

Sehr geehrter Herr Staatsminister,
lieber Herr Huber,

als Vorsitzender der Umweltorganisation David gegen Goliath und fast täglich die Bahn mit einer Jahreskarte nutzender Fahrgast möchte ich Ihnen aus intensiver Beobachtung des Bahnbetriebs meine Sorge und meinen Ärger vortragen und um kurzfristige Abhilfe bitten. In diesem Zusammenhang weise ich darauf hin, dass die Kritik, die ich aus vielen Gesprächen mit Schaffnern und Fahrgästen gehört habe, von der Mehrzahl der Bahnfahrer geteilt wird, als deren Anwalt ich mich verstehe.

Als engagierter Umweltschützer habe ich mich bereits in den vergangenen Jahren immer wieder mit zunehmenden strukturellen Mängeln des Groß-Verkehrssystems Bahn auseinandergesetzt, weil nur eine gut funktionierende, pünktliche saubere und reichlich erträgliche Bahn viele Autofahrer zum Wohle der Umwelt von der Straße auf die Schiene bringen und dadurch den CO₂-Ausstoß als primäre Ursache für die Klimakatastrophe zu verringern helfen kann.

Ich weise mit aller Deutlichkeit darauf hin, dass die Bahn de facto immer noch ein Monopolunternehmen und noch dazu in 100 %igem Bundes- also Volksbesitz ist und somit eine besondere Verantwortung gegenüber den sich ihr täglich zu Hunderttausenden anvertrauenden Fahrgästen hat. Wir, die Fahrgäste, sind in keiner Weise an größenwahnsinnigen Börsenplänen interessiert, die die Bahn noch mehr unter den Zugzwang kurzfristiger Gewinne setzen und mit Sicherheit zu weiterem Personalabbau, Streckenstilllegungen und Serviceeinschränkungen aus kurzfristigen betriebswirtschaftlichen Überlegungen heraus führen wird. Wir wollen die Bahn als Mittel der Daseinsvorsorge und damit als wesentliche staatliche Aufgabe jetzt und auch in Zukunft behalten

- mit freundlich-kompetentem Personal,
- mit auch ästhetisch ansprechendem Wagenmaterial (was mit den Doppeldeckerwagen z.T. schon recht gut gelungen ist),
- mit auch bei schlechtem Wetter funktionierenden Schienen und Weichen,
- mit angemessenen Preisen,
- mit kalkulierbarer Pünktlichkeit ,
- mit funktionierendem Krisenmanagement in Notfällen

Diese mehr als verständlichen Forderungen sehen wir trotz mindestens einmal jährlich steigender Fahrpreise immer weniger erfüllt: Das Verhältnis zwischen unserer Leistung, dem jährlich erhöhten Fahrpreis, und der zu erwartenden Gegenleistung, einem rundum funktionierenden Verkehrssystem, klafft immer weiter auseinander.

Nach diesen grundsätzlichen Überlegungen nun zum konkreten Anlass:

1. Einstellung des Fahrkartenverkaufs in Zügen ab 01.04.07

Seit Anfang dieses Monats ist die Bahn offensichtlich wild entschlossen, zur offenkundigen Ablenkung von größeren Mißständen im eigenen Bereich und als weitere Einschränkung ihrer Dienstleistungen, den Fahrkartenverkauf in den Zügen einzustellen. Auf diese bevorstehende Änderung werden Fahrgäste täglich durch Lautsprecherdurchsagen und Aushänge hingewiesen.

Begründet wird diese Serviceeinschränkung mit einer angeblich wachsenden Zahl von Schwarzfahrern, wobei jeglicher seriöser statistischer Nachweis unterbleibt. Diese völlig verfehlte Initiative, die eine stressfreie Inanspruchnahme der Bahn weiter erschwert und jeden Reisenden ohne Fahrkarte einer faktischen Kriminalisierung unterwirft, ist allein schon deshalb fragwürdig, weil die Bahn durch die Schließung bzw. Reduzierung von Kundenshaltern an Bahnhöfen oft selber, einen geordneten Fahrkartenerwerb unmöglich macht. Dabei ist es völlig unredlich, um nicht zu sagen zynisch, die Fahrgäste zum Ticketkauf an Fahrkartenautomaten zu verweisen, von denen es viel zu wenige und noch dazu meist schlecht funktionierende gibt. Wenn bei einem solchen Ticketkauf in der Schlange nur ein technisch unkundiger anderer Fahrgast oder ein der Sprache nicht mächtiger Ausländer steht, oder kein passendes Geld zu Hand ist, oder der Automat eine Störung hat, ist es völlig unmöglich, in angemessener Zeit eine Fahrkarte vor Fahrtantritt zu erwerben. Um diesen von ihm nicht zu verantwortenden möglichen Störfaktoren begegnen zu können, müsste jeder Fahrgast mindestens 15 Minuten mehr Zeit einplanen, um ordnungsgemäß sein Ticket vor Fahrtantritt zu erwerben. Das ist eine inakzeptable Zumutung, zumal die Bahn schon heute wegen ihrer chronischen Verspätungen der größte Zeitdieb und dadurch Verursacher von wirtschaftlichen Millionenschäden ist, die durch nicht eingehaltene Termine zustande kommen.

Möge die Bahn doch einmal ihre Schaffner befragen, dann würde mit Sicherheit das Problem der Schwarzfahrer an letzter Stelle im Vergleich zu viel dringenderen Problemen rangieren.

Deshalb ist diese Maßnahme sowohl treuwidrig gegenüber den Fahrgästen als auch eine Ablenkung von weitaus dringenderen Problemen. Deshalb wird eine sofortige Rücknahme dieser Maßnahme gefordert.

Sinnvoll und ohne weiteres für den Fahrgast ohne Fahrkarte zumutbar wäre allerdings die **Forderung**, dass sich jeder Fahrgast ohne Ticket von sich aus beim Schaffner zu melden hat.

2. Geplanter Abbau von Schaffnern und weitere Personaleinsparungen

Offenkundig will die Bahn im Zuge ihrer beabsichtigten Total-Ökonomisierung zu Lasten Ihrer Fahrgäste, vor allem im täglichen Berufsverkehr, dem Ziel von schaffnerlosen Zügen mit Volldampf entgegenfahren. Diese Entwicklung erfüllt Fahrgäste und Schaffner mit wachsender Sorge. Bei der fast täglich erlebbaren Anfälligkeit des überalterten

Schienen- und Weichennetzes kommt es fast täglich zu Störungen im Betriebsablauf, wobei in einem solchen Fall die Information der Reisenden in der Regel chaotisch, d.h. gar nicht, verspätet oder unvollständig erfolgt.

In Krisensituationen hat der Schaffner eine nicht zu ersetzende vertrauensbildende und zumindest den Anschein von Sicherheit vermittelnde Schutzfunktion für beunruhigte Fahrgäste, insbesondere für ältere und behinderte Fahrgäste, oder für die Vielzahl von ausländische Touristen, die häufig gerade die Strecke München-Salzburg und zurück nutzen.

Deshalb lautet unsere **Forderung** aus Fürsorgepflicht des Monopolunternehmens Bahn gegenüber seinen Fahrgästen: Kein weiterer Abbau von Schaffnern und Zugpersonal. Jeder Zug muss mit mindestens einem Schaffner, Züge mit mehr als fünf Wagen, also mit mehr als 500 Fahrgästen, müssen mit mindestens zwei Schaffnern besetzt bleiben.

3. **Zwingende Aufnahme von funktionierenden Bus-Ersatz-Konzepten für Notfälle in Streckenausschreibungen**

Bisher ist es offenbar so, dass bei der Ausschreibung von Bahnstrecken keine funktionierenden Notfallpläne für den Busersatzverkehr vorgelegt werden müssen.

Das führt regelmäßig, wie ich es zuletzt bei dem Sturm Kyrill und seinem Äusläufer miterleben konnte, zu einem unfassbar chaotisch-hektischen Durcheinander, falls eine Weiterfahrt der Bahn unmöglich ist und Schienenersatzverkehr angefordert werden muss. In solchen Situationen müssen sich die überforderten Schaffner mittels ihres Handys bei einer oft gar nicht oder wegen Überlastung nur schwer zu erreichenden Einsatzzentrale melden, wobei eine Rückmeldung eher Glückssache ist. Ein derart jedes Mal neu dilettantisches Krisenmanagement bei Notfällen bedeutet für die Fahrgäste einen völlig unhaltbarer Zustand, der die weitere Tagesplanung mit vielfältigen beruflichen und privaten Verpflichtungen unkalkulierbar und teilweise sogar völlig unmöglich macht.

Deshalb lautet unsere **Forderung**: Bei künftigen Streckenausschreibungen müssen Notfallpläne mit aufgenommen und sie müssen vor allem auch auf ihre Praktikabilität hin kontrolliert werden.

4. **Chronische Verspätungen und dadurch bedingte volkswirtschaftliche und persönliche Schäden in Millionenhöhe**

Die zunehmende Verspätung von Zügen vor allem im Nahverkehr ist eine absolute Zumutung für die Fahrgäste und ein vermeidbarer Vertrauensbruch zwischen den Fahrgästen und der Bahn. Außerdem bedeuten die Verspätungen ein wachsendes Schadenspotential, sowohl für die Volkswirtschaft als auch für die individuell davon Betroffenen. Die Verspätungen führen zu negativen Kettenreaktionen am Arbeitsplatz, bei Arzt-, Anwalts- oder Gerichtsterminen. Auf vielen Strecken sind heute die Fahrzeiten länger als vor zehn Jahren, wobei die Pünktlichkeit nicht besser geworden ist. Das ist in der Regel auf das völlig veraltete Schienen- und Weichenmaterial zurückzuführen. Die Vertragsstrafen der Bahn an den Freistaat müssten bei dieser Sachlage jedes Jahr ansteigen, so dass die Bahn sinnvollerweise dieses Geld in eine dringend notwendige Verbesserung der Infrastruktur stecken sollte.

In jedem Fall muss hinsichtlich der Konsequenzen bei Verspätungen eine Gleichstellung

von Fern- und Nahverkehr bezüglich der Entschädigungszahlungen erfolgen.

Es ist eine schamlose Ausnutzung der Monopolstellung der Bahn, wenn sie ihren Kunden bei Schlechtleistung oder selbst bei Leistungsentfall keine Minderung oder Entschädigung gewährt, so dass das Risiko für allein von der Bahn aus Organisationsmängeln zu vertretenden Schlechtleistungen einseitig auf den Kunden abgewälzt wird.

Gestatten Sie mir zum Schluss noch folgende konkrete Nachfragen:

1. Wie hat sich der Anteil der Schwarzfahrer im Nahverkehr in den letzten fünf Jahren entwickelt und worauf beruhen die entsprechenden Feststellungen?
2. Wie hat sich der Personalstand des Zugpersonals in den letzten fünf Jahren entwickelt und wie sehen hier die Zukunftspläne aus?
3. Wie sieht die Pünktlichkeits-Statistik der Bahn im Regionalbereich und bei der S-Bahn überhaupt speziell im Bereich München – Oberbayern in den letzten fünf Jahren aus?
4. Welche Entwicklung haben die Zahlungen von Vertragsstrafen für Verspätungen in den letzten fünf Jahren genommen und wofür wird dieses Geld ausgegeben?

Außerdem möchte ich zur Absicherung und Bestärkung der in diesem Schreiben angesprochenen Problemkreise eine Fahrgastbefragung durch eine neutrale Stelle anregen, die einen dringenden Handlungsbedarf untermauern wird.

Wie gerade die Entwicklungen der letzten Zeit gezeigt haben, gelten Sie als besonders durchsetzungsstark, zumal wenn Sie von der Wichtigkeit eines Problems überzeugt sind. Dies dürfte im vorliegenden Fall sicherlich der Fall sein, weil die lebhaften öffentlichen Diskussionen hinsichtlich eines ernsthaften Umgangs mit der immer deutlicher sichtbar werdenden Klimakatastrophe auch zutage gebracht haben, dass der Verkehr daran einen ganz wesentlichen Anteil hat.

Da zudem angesichts Ihrer bekannt gewordenen Karrierepläne nicht zu vermuten ist, dass Sie, wie Ihr Amtsvorgänger, in eher bedenklicher Weise die Seiten zu einem deutlich besser bezahlten Bahnjob wechseln werden, dürfen wir Sie hoffentlich zu Recht als Anwalt der Bahnkunden, einer besonders umweltbewussten und deshalb förderungswürdigen Spezies betrachten.

Ich darf Sie daher um kurzfristige Beantwortung der Fragen und um Ihre persönliche Unterstützung bei der Lösung der angesprochenen Probleme, auch zum Wohle des Freistaates Bayern und eines besseren Schutzes des Klimas auf unserer einzigen Erde bitten.

Mit freundlichen Grüßen

Vorsitzender David gegen Goliath e.V.