

■ International

Fahrgastverbände arbeiten international zusammen

aus SIGNAL 02/2002 (April/Mai 2002), Seite 30-31 (Artikel-Nr: 10002209)
 Deutscher Bahnkunden-Verband, Ressort Internationale Beziehungen

Seit Anfang der 90er Jahre arbeitet der DBV aktiv am Projekt Euregio mit. Zunächst erstreckten sich die Aktivitäten ausschließlich auf den Südwesten der Republik. Inzwischen gibt es aber auch eine Vielzahl von Kontakten zu gleichgesinnten Verbänden und Einzelpersonen in Tschechien und Polen.



(Foto: DBV)

»Pro Bahn Interregional«

Beteiligt sind außer uns die Organisationen FNAUT (Frankreich), Pro Bahn Schweiz, Aöt/A.L.A.C.F. (Luxemburg) und Pro Bahn Deutschland. Zielstellung ist die Verbesserung des grenzüberschreitenden Schienenverkehrs in der Grenzregion zwischen den beteiligten vier Ländern. Es finden regelmäßig Konsultationstreffen in Strasbourg statt, um gemeinsame Beschlüsse zu fassen, die von den beteiligten Verbänden an die politischen Entscheidungsträger herangetragen werden. Nahezu jährlich wird ein Kongress veranstaltet - in der Regel an einem Ort, wo nach Auffassung von Pro Bahn Interregional Verbesserungen im grenzüberschreitenden Eisenbahnverkehr möglich und notwendig wären.

Am 14. Oktober 2000 wurde auf dem Kongress in Lauterbourg (Frankreich) insbesondere die Aufnahme des ganzwöchigen Personenverkehrs zwischen Lauterbourg und Wörth als Teilstück einer möglichen Verbindung Strasbourg - Karlsruhe erörtert. Dies hat nun Früchte getragen, denn am 1. März 2002 wurden die notwendigen Vereinbarungen getroffen, um ab 15. Dezember 2002 die SPNV-Bedienung im Stundentakt aufnehmen zu können.

AEDTF

Seit dem 1. Januar 2000 ist der DBV Mitglied im Europäischen Eisenbahnbenutzerverband Association Europeenne pour le Developpement du Transport Ferroviaire (AEDTF) mit Sitz in Grenoble. Dieser Verband koordiniert die Aktivitäten auf europäischer Ebene und versucht, eine tatkräftige Lobbyarbeit beim Europäischen Kommissar für Verkehr und beim Europäischen Parlament aufzubauen.

Europäische Fahrgastkonferenz

Am 28. April 2001 tagte in Paris zum dritten Mal die Europäische Fahrgastkonferenz, die federführend von der britischen Organisation RDS (Railway Development Society) organisiert wird. Unter dem Motto »Easy Rail Travel in Europe« bieten Fahrgastvertreter aus acht Ländern darüber, wie europäischer Eisenbahnverkehr in Zukunft aussehen sollte und welche Rechte den Reisenden durch die europäische Gesetzgebung eingeräumt werden sollten. Als Gastredner war Herr Günther Ellwanger von der UIC eingeladen, der insbesondere Fragen zum europäischen Hochgeschwindigkeitsverkehr erörterte.

Am 15. Oktober 2001 fand in Brüssel ein Hearing der Europäischen Kommission zu Fahrgastrechten statt, zu dem unter anderem die Teilnehmerorganisationen der

Europäischen Fahrgastkonferenz eingeladen wurden. So konnte auch der Deutsche Bahnkunden-Verband seine Vorstellungen zu diesem Thema darlegen.

Wichtig erscheint uns vor allem die Verbindlichkeit der Fahrplaninformation für die gesamte Reisekette zum Zeitpunkt des Fahrscheinkaufs und die damit verbundene Pflicht der Verkehrsunternehmen, die Reisenden auf den gelösten Fahrausweis bis an ihr Ziel zu befördern, auch wenn wegen Verspätung, fehlerhaften Fahrplandaten oder einer kurzfristigen Fahrplanänderung ein Anschluss nicht erreicht wurde. Da die Europäische Fahrgastkonferenz mittlerweile zum Hauptansprechpartner für die Europäische Kommission geworden ist, gibt es Überlegungen, diese als Dachorganisation für europäische Fahrgastverbände zu strukturieren.

Zusammenarbeit mit tschechischen und polnischen Organisationen

Ein wichtiger Ansprechpartner in der Tschechischen Republik ist die Assoziation RD Rozvoj dopravnich systemü (Entwicklung von Verkehrssystemen). Diese veranstaltet jährlich eine Konferenz mit dem Namen »Verkehr und Region" in der nordböhmischen Stadt Decin (Tetschen-Bodenbach), an der wir regelmäßig teilnehmen.

Nachdem es auch aufgrund unserer Bemühungen Verbesserungen im grenzüberschreitenden Regionalverkehr gegeben hat (Einführung von Nahverkehrszügen am Wochenende zwischen Decin und Bad Schandau, Anerkennung des Wochenend-Tickets auch im tschechischen Grenzgebiet), ist unser Ziel, den SPNV entlang der deutsch-tschechischen Grenze weiter zu vernetzen. Im Vogtland ist dies mit der Einführung des »EgroNet" bereits gelungen. Schlechter sieht es dagegen im Erzgebirge, der Sächsisch-Böhmischen Schweiz und in der Oberlausitz aus. Häufig enden die Züge auf beiden Seiten kurz vor der Grenze, während es einen grenzüberschreitenden SPNV nicht oder nur im sehr geringen Umfang gibt. Leider betrifft dies seit dem Ende der Expo auch wieder den Grenzübergang Johannegeorgenstadt Potucký (Breitenbach), obwohl dieser auch in das »EgroNet" einbezogen ist.

Im August 2001 erarbeiteten wir ein Fahrplankonzept für die Grenzregion Oberlausitz/Schluckenauer Zipfel/Sächsisch-Böhmische Schweiz und streuten dieses im Rahmen eines Serienbriefes breit an deutsche und tschechische politische Entscheidungsträger. Vor dem Beitritt Tschechiens zur EU wird kaum etwas davon verwirklicht werden; darüber hinaus wird zum 15. Dezember 2002 der SPNV auf dem Streckenabschnitt Löbau - Ebersbach (Sachs) abbestellt. Wir glauben aber, dass wir viele Politiker davon überzeugen konnten, dass sehr wohl ein attraktives grenzüberschreitendes Verkehrsangebot möglich wäre, so dass es gegen den Rückbau der dazu erforderlichen Schieneninfrastruktur beachtliche Widerstände gibt.

In Polen arbeiten wir mit dem Institut für Entwicklung und Förderung der Eisenbahnen (Instytut Rozwoju i Promocji Kolei, IRiPK) zusammen. Leider ist die Situation bei der Eisenbahn in Polen wesentlich schlechter als in Tschechien. Immer mehr Strecken werden stillgelegt; erfolgreiche Privatbahnen gibt es in Polen bisher nicht.

Haupttätigkeit im grenzüberschreitenden Verkehr sind zur Zeit die astronomischen

Fahrpreise, die die Polnischen Staatsbahnen für die Fahrt vom Grenzpunkt bis zum jeweiligen polnischen Grenzbahnhof erheben (zum Beispiel etwa vier EUR von Zgorzelec Grenze bis Zgorzelec - etwa ein km). Unter diesen Umständen ist die Nutzung der Eisenbahn im grenzüberschreitenden Regionalverkehr nicht mehr möglich. Wir haben mehrfach dagegen protestiert; der Mitteldeutsche Rundfunk drehte einen Kurzfilm zu diesem Thema unter Mitwirkung von Michael Cleve, DBV-Regionalvorsitzender Oberlausitz-Niederschlesien. Ein Erfolg hat sich bisher allerdings nicht eingestellt.

Dieser Artikel mit allen Bildern online:

<http://signalarchiv.de/Meldungen/10002209>.

© GVE-Verlag / signalarchiv.de - alle Rechte vorbehalten