

## Jahresbericht 2018

Als Bundesvorstand informierte ich die neuen Kollegen und Kolleginnen in den DBV-Landesvorständen über die Möglichkeiten der Unterstützung bei der eigenen Presse- und Öffentlichkeitsarbeit durch den Bundesvorstand. Hierzu zählen das Einstellen von Pressemitteilungen auf der DBV-Internetseite und der Versand an regionale Verteiler. Auf Wunsch half ich bei der Formulierung und dem Redigieren von Pressemitteilungen.

Zur vereinsinternen Information der DBV-Mitglieder über die Arbeit der DBV-Mitgliedsvereine (sowohl Länder-, Regional- als auch korporative Mitglieder) gibt es seit Herbst 2018 die DBV-Mitgliederinformation „Bahnsteig“. Sie erscheint in unregelmäßigen Abständen.

Zur Sitzung des Bundesverbandsrats am 5. Mai 2018 in Göttingen gab es einen Gastvortrag mit anschließender Diskussion über den Umgang des DBV mit rechtsextremen Parteien auf Landes- und Bundesebene. Referent war ein Mitarbeiter des Göttinger Instituts für Demokratie.

In der Pressearbeit zu dem Themenkomplex wurden mehrere eigene Presseinformationen gefertigt:

3. Januar 2018	Ausreichende Finanzierung des öffentlichen Bahn- und Busverkehrs muss in den Regierungsgesprächen auch eine Rolle spielen!
4. Mai 2018	DBV fordert Entrümpelung des Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetzes (GVFG)
27. Juli 2018	DBV stellt Umfrage zu den Regionalisierungsmitteln vor
31. Juli 2018	2 % des BIP für den Verteidigungshaushalt! Nur 0,26 Prozent für den ÖPNV?
4. Dezember 2018	DBV fordert Investitionen in den ÖPNV, um den Städten zu helfen
28. Dezember 2018	Entfall des "Schönen Wochenend-Tickets" ab Sommer 2019: DBV sieht Chance für viel Reise-Freiheit im Nah- und Regionalverkehr

Insbesondere die Auswertung der Umfrage zu den Regionalisierungsmitteln war sehr zeitaufwändig. Dennoch hat sich diese Arbeit gelohnt, da durch sie der Bahnkunden-Verband auch in den Länderministerien bekannter wurde.

Zu den Deutschen Schienenverkehrs-Wochen gab es eine Diskussionsveranstaltung mit der Verdi-Bundesfachgruppenleiterin Busse und Bahnen, Frau Mira Ball. In dieser Veranstaltung ist den interessierten Zuhörern der ÖPNV aus Sicht des Fahrpersonals näher gebracht worden. Die Zusammenarbeit und der Meinungsaustausch soll 2019 fortgesetzt werden.

gez. Frank Böhnke

Das vergangene Jahr stand weiter im Zeichen der Suche nach einer Lösung für den Betrieb mit muskelkraftbetriebenen Draisinen auf nicht stillgelegten Bahnstrecken. Problematisch ist vor allem der Betrieb auf Pachtstrecken, die die DRE von der DB Netz gepachtet hat. Da das Ziel der „Alternativen Schienennutzung“ im DBV letztlich immer die Rückkehr zu einem „richtigen“ Bahnverkehr sein soll, ist dies von entscheidender Bedeutung. Beispielsweise, um bei der schrittweisen Wiederinbetriebnahme einer Bahnstrecke, die zunächst nur durch Sonderfahrten genutzt wird, weiterhin Draisinenfahrten anbieten zu können, um durch die Fahrgeldeinnahmen an Finanzmittel für die weitere Entwicklung der Bahnstrecke zu kommen.

Als Beispiel für eine angestrebte Mischnutzung von Draisinen- und Zugverkehr wurde die Bahnstrecke „Wuppertrail“ Wuppertal-Beyenburg – Radevormwald in NRW besucht. Hier ist der dortige Verein (<https://www.wuppertrail.com/2019/index.php>, leider nicht im DBV vertreten...) eifrig bemüht, in intensivem Dialog mit der Bahnaufsichtsbehörde in NRW eine Betriebsform zu entwickeln, bei der Museumszüge und Draisinen auf der selben Strecke unterwegs sein sollen. Man steht allerdings beim Bahnbetrieb noch am Anfang, während der Draisinenverkehr bereits rollt und auch ordentlich Einnahmen generiert, die u.a. in die Instandsetzung der Strecke fließen. Die Bahnaufsichtsbehörde hat dem Verein allerdings sehr enge Auflagen erteilt, welche Draisinentypen dort zum Einsatz kommen dürfen.

Auch in Niedersachsen ist ein Museumsbahnverein dabei, Draisinen- und Zugverkehr zu kombinieren: Die „Kalibahn“ in Hänigsen bei Hannover <http://www.kalibahn.de/>. Hier fährt man bereits mit einem Schienenbus. Da es sich bei der Strecke allerdings um eine nichtöffentliche Anschlussbahn handelt, war die Betriebsaufnahme hier relativ unproblematisch. Wie das Ganze genau rechtlich geregelt ist, soll demnächst bei einem Treffen mit den „Kalibahnern“, die mit ihren Draisinen auch schon auf DRE-Strecken im Einsatz waren, noch erörtert werden.

Von besonderer Bedeutung ist in diesem Zusammenhang das ganz aktuelle, wenige Tage alte Urteil (Az.: 3 C 8.16) des Bundesverwaltungsgerichts Leipzig im Rechtsstreit zwischen dem Draisinenunternehmer Oliver Victor und dem Landesbetrieb Straßenbau und Verkehr Schleswig-Holstein. Der Draisinenunternehmer wollte eine vor allem wegen der Bahnübergänge eine Zulassung als Eisenbahninfrastrukturunternehmen behalten, obwohl dort statt Zügen immer nur Draisinen gerollt waren, so dass er diese Zulassung wieder verlor. Dagegen klagte er zunächst erfolglos vor dem Oberverwaltungsgericht Schleswig und verfolgte dann den Rechtsweg weiter bis zum Bundesverwaltungsgericht. Dieses hat jetzt ganz offiziell und höchstrichterlich feststellen lassen, dass sich die Verweigerung der Genehmigung nicht auf den Draisinenbetrieb bezieht und dieser weiterhin möglich ist. Dass die „Erlebnisbahn“ damit vor dem Aus stünde, wie mehrere Zeitungen mangels Ahnung von der Materie vorschnell meldeten, stimmt also nicht. Die jetzt ein für alle Male klare Trennung von Draisinen- und Eisenbahnbetrieb ist aber für alle Draisinenbetreiber, egal ob temporär oder dauerhaft, von Bedeutung.



## **Tätigkeitsbericht des Bundesvorstands Personenverkehr im Zeitraum 2018 bis 2020**

Die Aufgaben und Themen in o. g. Fachbereich waren im Berichtszeitraum (und sind es auch weiterhin) sehr vielfältig. Im Zeitraum 2018 bis 2020 wurden seitens des Bundesvorstands bzw. der zugehörigen Arbeitsgruppe „Personenverkehr“ folgende Themen-Schwerpunkte bearbeitet:

### **1.) Ausbau bzw. Weiterentwicklung des Nachtreisezugverkehrs**

In Zusammenarbeit von DBV, weiteren Fahrgastverbänden und der ÖBB-Personenverkehr AG fand im August 2018 in Nürnberg ein Workshop zur Weiterentwicklung des Nachtreisezugverkehrs statt. Vorgestellt wurde seitens der ÖBB-Personenverkehr AG u. a. der aktuelle Arbeitsstand zur neu entwickelten Inneneinrichtung der zwischenzeitlich bei der Industrie bestellten 13 neuen Nightjet-Züge.

### **2.) Zukunftsbündnis Schiene / Mitarbeit des DBV in der BMVI-Arbeitsgruppe 1 (Deutschlandtakt)**

Der DBV war seit Oktober 2018 u. a. in der BMVI-Arbeitsgruppe (AG) 1 – Deutschlandtakt – des Zukunftsbündnisses Schiene vertreten.

Seitens der DBV-Abteilung „Personenverkehr“ wurden zu den von Fa. SMA und Partner AG entwickelten und im Rahmen der turnusmäßigen Sitzungen vorgestellten Entwürfe der Zielfahrpläne schriftliche Stellungnahmen ausgearbeitet, darüber hinaus auch zum Masterplan Schienenverkehr bzw. zum Abschlussbericht der AG 1.

Die Tätigkeit der AG 1 wird inzwischen als Koordinierungsgruppe Deutschlandtakt fortgesetzt.

### **3.) Gespräch DBV / DB-Vorstand Personenverkehr**

Im Juni 2019 erfolgte ein Gespräch zwischen DBV und dem DB-Vorstand Personenverkehr, Herrn Berthold Huber, bezüglich der weiteren Entwicklung bzw. zu Verbesserungspotenzialen des Angebots im Schienenpersonenfernverkehr (SPFV).

Vorbereitend dazu erfolgte durch die Arbeitsgruppe „Personenverkehr“ die Ausarbeitung eines entsprechenden Themenkatalogs.

### **4.) Gespräch DBV / Ministerium für Wirtschaft, Arbeit, Energie und Verkehr Saarland**

Im September 2019 fand ein Gespräch mit der zuständigen Frau Ministerin Anke Rehlinger statt. Schwerpunktmäßig wurden hierbei die Arbeit des Zukunftsbündnisses Schiene und die Grundlagen für einen flächendeckenden Schienenpersonenfernverkehr (SPFV) erörtert.

### **5.) Wiederaufbau und Elektrifizierung der Dresdener Bahn**

Bezüglich dieses Infrastruktur-Projekts erfolgten in den Jahren 2018 und 2019 mehrere

Gespräche mit Vertretern der DB Netz AG, Regionalbereich Ost, und dem Eisenbahn-Bundesamt (Außenstelle Berlin) bezüglich Optimierungsmöglichkeiten der Planung schwerpunktmäßig im Planfeststellungsabschnitt (PFA 3) Berlin (Stadtgrenze) – Blankenfelde. Einen Schwerpunkt der Gespräche bildete dabei die Planung eines kundenfreundlichen Wetterschutzes auf den neu zu errichtenden Bahnsteigen.

#### **6.) Planfeststellungsverfahren zum Umbau des Bahnhofs Berlin-Köpenick**

Im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens für obiges Projekt wurde seitens der DBV-Arbeitsgruppe „Personenverkehr“ entsprechend Fristvorgabe im Oktober 2019 eine schriftliche Stellungnahme ausgearbeitet.

Kritisiert wurde seitens des DBV an der Planung u. a. der mangelhafte Wetterschutz auf dem geplanten Regionalbahnsteig, die geplante Ausführung der Personenunterführung am Ostzugang ohne Aufzüge (nur optional vorgesehen) und die Planungen zum Schallschutz.

#### **7.) Ausbau der Ostbahnstrecke Berlin – Küstrin-Kietz – Grenze Deutschland/Polen**

7.1) Nach entsprechenden Abstimmungsgesprächen mit der IHK Ostbrandenburg erfolgte im März 2019 die Mitzeichnung der „Seelower Erklärung“ durch den DBV. In diesem Positionspapier sind verschiedene Maßnahmen zur grundlegenden Verbesserung der Angebotsqualität auf der Ostbahnstrecke zusammengestellt.

7.2) Im Rahmen der Ostbahnkonferenz am 09. September 2020 wurde die Notwendigkeit des zweigleisigen Ausbaus dieser Strecke (mit Berücksichtigung der Elektrifizierung) durch den Bundesvorstand „Personenverkehr“ im Rahmen eines Vortrags dargestellt.

Nachfolgend fanden zu diesem Thema auch Gespräche mit der IHK Ostbrandenburg und der Interessengemeinschaft Ostbahn (IGOB) statt.

#### **8.) Wahlprüfsteine anlässlich der Landtagswahlen in Mecklenburg-Vorpommern**

Anlässlich der für Herbst 2021 vorgesehenen Landtagswahlen in Mecklenburg-Vorpommern wurden im 4. Quartal 2020 von der Arbeitsgruppe „Personenverkehr“ Wahlprüfsteine zur Verkehrspolitik in der kommenden Legislaturperiode ausgearbeitet (übergeordnet sowohl für den Personen- als auch für den Güterverkehr).

#### **9.) Bahnhöfe des Jahres**

Mit dem Wettbewerb "Bahnhof des Jahres" prämiiert die Allianz pro Schiene nunmehr bereits seit 2004 in jedem Jahr die kundenfreundlichsten Bahnhöfe in Deutschland. Ausgezeichnet werden grundsätzlich nur Bahnhöfe, die nach einer festen Kriterienliste am besten auf Bedürfnisse von Besuchern bzw. Bahnkunden eingehen und somit Vorbildfunktion für andere Projekte haben.

Ausgezeichnet wurden im Berichtszeitraum, nach jeweiliger Prüfung und Bewertung vor Ort, folgende Bahnhöfe:

2018 – Bahnhof Eppstein und Bahnhof Winterberg

2019 – Bahnhof Bad Bentheim und Bahnhof Cuxhaven (Sonderpreis)

2020 – Bahnhof Altötting und Bahnhof Rottenbach (Sonderpreis)

Die Jury, welche die Bahnhöfe bewertet, besteht dabei neben dem DBV aus Vertretern

- der Allianz pro Schiene,
- von Pro Bahn,
- des Auto Club Europas (ACE),

- des Verkehrsclubs Deutschland (VCD)
- des Allgemeinen Deutschen Fahrrad-Clubs (ADFC) und
- des Bundesverbands CarSharing (bcs).

Für die Bewertung touristischer Qualitäten sind an der Entscheidung u. a. der „Deutscher Tourismusverband“ (DTV) sowie die Kooperation „Fahrtziel Natur“ beteiligt.

### **10.) Eisenbahner mit Herz**

Auch in dieser Jury der „Allianz pro Schiene“ ist der DBV-Bundesvorstand „Personenverkehr“ vertreten. Gewürdigt werden hierbei überdurchschnittliche Leistungen von einzelnen Eisenbahnern zum Wohl der Bahnkunden. Der Wettbewerb stellt damit bewusst einen Gegensatz zu vielen Negativberichten bezüglich des Schienenverkehrs in den Medien dar.

### **11.) Schienenverkehrswochen**

Turnusmäßig erfolgte auch in den Jahren 2018 und 2019 die Organisation von verkehrspolitischen Veranstaltungen (Besichtigungen, Informationsveranstaltungen) anlässlich der Schienenverkehrswochen. Bedingt durch die Corona-Pandemie konnte dies jedoch im Jahr 2020 vorerst nicht fortgesetzt werden.

### **12.) Zeitschrift SIGNAL / Pressemitteilungen**

Über die Ergebnisse aus den internen DBV-Diskussionen bzw. aus dem Schriftwechsel mit Eisenbahnverkehrsunternehmen und Politik wurde im Berichtszeitraum in diversen Beiträgen in allen Ausgaben der Zeitschrift SIGNAL, des Weiteren über Pressemitteilungen, informiert.

Erfreulich ist in diesem Zusammenhang, dass mehrere Pressemitteilungen in der Fachzeitschrift „Privatbahn-Magazin“ veröffentlicht werden konnten, u. a. zu den Themen Ausbau der „Lehrter Stammbahn“, Ausbau „Nordzulauf Brenner-Basistunnel“ und zum Wiederaufbau der Südanbindung Usedom (Ducherow – Swinemünde – Seebad Ahlbeck). Damit erreicht die Verbandsarbeit nicht zuletzt ein erweitertes Publikum.

03.01.2021

Christian Schultz

07.11.2021

## **Bericht über meine Tätigkeit als Bundesvorstand Umweltschutz in den Jahren 2018 bis 2021**

Während der zurückliegenden Wahlperiode beteiligte ich mich als Vertreter des DBV am Aktionsbündnis Klimaschutz der Bundesregierung. Damit wirkten wir als Verband an der Erarbeitung der Klimaschutzprogramme 2020 und 2050 mit.

Im Juni 2018 nahm ich an der Konferenz „Verkehrsökonomik und Politik“ an der TU Berlin teil. Hierbei ging es u.a. um eine Änderung der politischen Voraussetzungen für den Verkehrsträger Schiene und die Frage, wie statt des Gewinns wieder die Daseinsvorsorge in den Mittelpunkt gerückt werden kann.

Ich nahm an einer Tagung des Sachverständigenrates für Umweltfragen teil, die sich mit der Dekarbonisierung des Verkehrs beschäftigte.

Im September 2019 organisierte ich im Rahmen der 35. Deutschen Schienenverkehrs-Wochen eine Veranstaltung zum Thema „Ein Ticket für Bus, Bahn und Auto – ein pragmatischer Vorschlag für weniger Stadtverkehr“ mit Prof. Ronnie Schöb von der TU Berlin.

In der Klima-Allianz arbeitete ich mit, um dort Verkehrsthemen stärker in den Fokus zu rücken.

Weiterhin war ich an der Erstellung mehrerer Presseerklärungen zu unterschiedlichen verkehrs- und umweltpolitischen Themen an einem beteiligt und arbeitete an Presseartikeln für die Zeitschriften Signal und Bahnimpulse zu den Themen Güterverkehr, Umweltschutz und Personenfernverkehr mit.

Ich arbeitete mehrere Jahre in der gemeinsamen Fernverkehrsgruppe von DBV und IGEB mit. Dort forderten wir von der Bundesregierung den Beschluss des bisher fehlenden Fernverkehrsgesetzes zur Gewährleistung der Daseinsvorsorge im Eisenbahnfernverkehr nach Art. 87 e Grundgesetz ein. Weiterhin diskutieren wir u.a. mit dem ADFC über gemeinsame Forderungen zur Verbesserung der Fahrradmitnahme in Zügen.

Im Jahr 2019 arbeitete ich in der Arbeitsgruppe 4 „Lärmemission senken“ des Zukunftsbündnisses Schiene beim BMVI mit. Hierbei ging es uns als Bahnkunden darum, den vom Schienenverkehr ausgehenden Lärm zu senken, dies aber mit vertretbarem Kostenaufwand zu tun. Beispielsweise sollten Lärmschutzwände nur dort aufgestellt werden, wo es unvermeidbar ist. Lärmschutzwände machen das Bahnfahren oftmals weniger attraktiv, da sie aus dem Fenster eines Zuges keinen sehr schönen Anblick bieten. Außerdem führen sie zu mehr Lärm im Innenbereich des Zuges. Sinnvoller ist es, den Lärm möglichst direkt an der Quelle, also im Zusammenwirken von Rad und Schiene zu vermindern sowie leisere Motoren zu entwickeln, leisere Bremsen einzusetzen etc..

  
Frank Petrovsky