

Pro Bahn Niedersachsen
Björn Gryschka, Landesvorsitzender

Rede

am 21.04.2007 im Bahnhof Osnabrück-Sutthausen

**anlässlich der Verleihung des Silbernen Schienennagels 2007 an die
„Initiative Haller Willem“**

Sehr geehrter Herr Bartelt, sehr geehrte Mitglieder der Initiative, sehr verehrte Gäste, liebe Pro Bahn-Mitglieder,

der „Haller Willem“ steht in dieser Region synonym für innovative Mobilität mit hoher lokaler Verwurzelung, gleichzeitig für eine gewisse Gewitztheit, für die der Namensgeber Willem Stuckemeyer aus Halle in Westfalen bekannt gewesen sein soll. Seit dem Jahr 2000 in Westfalen und seit dem Jahr 2005 in Niedersachsen ist der Haller Willem zudem tägliche Realität als moderne Bahnstrecke und modernes Nahverkehrsangebot. Wir haben uns eben auf der Anreise davon überzeugen können.

So ist es selbstverständlich, dass auch die ideellen Väter dieses Projektes seit jeher den Namen Haller Willem führen: Wir haben uns heute versammelt, um die „Initiative Haller Willem“ mit dem Silbernen Schienennagel des Fahrgastverbandes Pro Bahn auszuzeichnen. Hierzu möchte ich Sie alle herzlich begrüßen.

Die Initiative wurde im Jahre 1991 gegründet und besteht damit länger als zum Beispiel der Landesverband Niedersachsen von Pro Bahn. Sie dürfte bundesweit die älteste, vor allem aber die effektivste Initiative ihrer Art sein. Denn wir können feststellen, dass ihr Hauptziel erreicht ist: Die Rettung und Wiederbelebung der Bahnstrecke Haller Willem.

Machen wir uns einmal bewusst, was 1991 war: Der niedersächsische Teil der Bahnlinie war seit 7 Jahren stillgelegt, auf dem westfälischen Ast fuhren noch Züge, aber Wochenendverkehr gab es fast gar nicht mehr. Parallel entstand die Autobahn A 33, und es gab nicht wenige Stimmen, die die endgültige Stilllegung der Strecke forderten, um Brückenbaukosten für die Autobahn zu sparen. Auch ich selbst habe mich damals beeilt, wenigstens den westfälischen Teil bis Dissen-Bad Rothenfelde noch einmal zu bereisen. Eine Perspektive schien nicht in Sicht, und die Stilllegung nur eine Frage der Zeit, ähnlich wie bei den Strecken Bielefeld – Paderborn oder Rahden – Bassum.

Da gehörte schon Mut dazu, in die Öffentlichkeit zu gehen und eine Perspektive für die Bahn zu fordern. Und noch mehr waren Ausdauer und Phantasie gefragt, um in unzähligen Gesprächen mit Bahn, Aufgabenträgern, Kommunen, Geschäftsleuten und Bahnfreunden durch Aktionen und Informationen immer wieder den Haller Willem im Gespräch zu halten.

Erster Meilenstein dazu war die Idee der Initiative, die Modernisierung des westfälischen Teils als dezentrales Projekt zur Weltausstellung EXPO 2000 anzumelden.

„RegionalStationZukunft“ wurde der Ausgangspunkt, um sichtbare Erfolge zu erzielen. Für die Baumaßnahmen wurden etliche Millionen DM in die Hand genommen, um ein Vorzeigeprojekt von weltweiter Ausstrahlung im Sinne der EXPO 2000 zu schaffen. Ein satellitengestütztes Sicherungssystem sollte für flexible Zugfolgen sorgen. Bis auf diesen letzten Punkt wurde tatsächlich alles verwirklicht, und auch nach dem Ende der EXPO haben die Investitionen weiter ihren täglichen Wert. Die Fahrgastzahlen sind seitdem auf ein Vielfaches gestiegen.

Durch die Dynamik des westfälischen Teils wurde der niedersächsische Teil bis Osnabrück langsam aus seinem Dornröschenschlaf gerissen. Wieder konnte die Initiative mit zahlreichen Gesprächen und Aktionen die Reaktivierung entscheidend voranbringen. Letztlich entschloss sich die Landesnahverkehrsgesellschaft Niedersachsen, den Abschnitt Dissen – Osnabrück als derzeit einzige niedersächsische Strecke zu reaktivieren. Seit fast 2 Jahren sind der Haller Willem und seine Initiative also nun am Ziel – oder?

Doch meines Wissens ist an eine Auflösung keinesfalls gedacht, denn noch immer können genügend Ziele für die Verbesserung des Angebotes ausgemacht werden. Zudem befinden sich die Fahrgastzahlen auf dem niedersächsischen Teil zwar auf einem guten Weg, haben aber noch nicht die Dynamik des westfälischen Teils.

Und so handelt es sich bei der IHW weiterhin um eine höchst lebendige Initiative, die ganz im Sinne von Pro Bahn beste Arbeit für jetzige und künftige Fahrgäste leistet. Da werden Fahrgäste an einem „Fahrgastberatungstag“ nach ihrer Meinung zu den neuen Bahnhöfen befragt. Sauber ausgewertet stehen diese Ergebnisse Öffentlichkeit und den Partnern des Haller Willem zur Verfügung; ich bin sicher, dass erste Erkenntnisse hieraus schon bald umgesetzt sein werden.

Ein weiteres, sogar reiches Betätigungsfeld bleibt die Tariflandschaft entlang des Haller Willem. Noch muss sich der Fahrgast auch aufgrund der Landesgrenze durch eine Vielzahl von Einzel- und Übergangstarifen hindurchfinden. Keinesfalls ist es so, dass der Automat in den Nordwestbahnzügen immer das beste Angebot herausfindet. Und es ist ärgerlich, im Nachhinein zu erfahren, dass man z. B. zu viert für das halbe Geld hätte fahren können, wenn man eine „9-Uhr-Tageskarte“ statt „2 x Vierertickets“ gewählt hätte. Solche Tariffallen können einen guten Gesamteindruck gerade bei neu gewonnenen Fahrgästen stark trüben. Eine höhere Transparenz und die Weiterentwicklung der Tarife ist hier die folgerichtige Forderung der IHW.

Eine besonders originelle Idee war die „Bestellung“ von Nachtfahrten auf dem Haller Willem im letzten September. Im Zusammenhang mit ermäßigtem Eintritt in Osnabrücker Kinos wurde getestet, wie Züge am späten Samstagabend von Osnabrück bis Dissen angenommen werden. Dieses Angebot fehlt nämlich bisher völlig. Bei der Umsetzung ihrer Idee hat die Initiative selbst die Fahrgastbetreuung sicher gestellt, der Triebwagenführer arbeitete praktisch unentgeltlich und die Trassen- und Treibstoffkosten waren erträglich.

Gerade in einer Zeit, wo in der Politik Schlagworte wie „Kürzung der Regionalisierungsmittel“ oder gar „Einstellung von Bahnstrecken“ wieder die Runde machen, ist ein solches Signal zu einer echten „Angebotsoptimierung“ höchst wichtig. Denn die Initiative möchte nicht einfach zusätzliche Spätzüge fahren lassen, sondern ist bereit, nur schwach genutzte Züge aus anderen Lagen hierhin zu verschieben. Für die Aufgabenträger also kein höherer Aufwand, für mehr Fahrgäste aber ein höherer Nutzen als bisher. Dieses Prinzip muss noch viel stärker auch bei anderen niedersächsischen Strecken angewandt werden, um die

vorhanden Zugfahrten möglichst stark auszulasten. Daneben ist es aber auch wichtig, die Mittel für den umwelt- und klimafreundlichen Schienenverkehr nicht zu kürzen, sondern im Gegenteil zu erhöhen. In der Pflicht sehe ich hier besonders das Land Niedersachsen, das Mittel aus der Mehrwertsteuererhöhung nicht zum Ausgleich der Kürzungen im Nahverkehr verwenden will. Eine Volksinitiative mit diesem Inhalt wurde unter Beteiligung von Pro Bahn kürzlich auf den Weg gebracht. Unterschriftenlisten hierzu liegen heute aus.

Der Sinn für das Machbare zeichnete die Arbeit der Initiative in den vergangenen 16 Jahren immer aus. Dabei scheint das „Machbare“ zunächst manchem utopisch zu sein. Doch langjähriges Durchhaltevermögen gepaart mit vielen kleinen und einigen großen Schritten haben zu dieser großartigen Leistung geführt, die wir heute täglich auf der Schiene Osnabrück – Bielefeld erleben können.

Ein solcher „Leuchtturm“ im ehrenamtlichen Bahngeschehen ist es deshalb wert, für sein Engagement und seine Auswirkung öffentlich ausgezeichnet zu werden. Diese Ansicht vertritt z. B. auch die Stadt Osnabrück. Stadtrat Wolfgang Griesert hebt die uneingeschränkte Unterstützung der Stadt hervor, „weil das besondere Engagement der Initiative auch der Stadt Osnabrück zu Gute kommt“. Die Bürgermeisterin der Stadt Halle, Anne Rodenbrock-Wesselmann, lässt herzliche Grüße und Glückwünsche übermitteln und bescheinigt der Initiative „großen Eifer und Beharrlichkeit, von der die Stadt Halle als Anliegergemeinde erheblich profitiere“.

1999 hat der Fahrgastverband Pro Bahn Niedersachsen die Auszeichnung „Silberner Schienennagel“ erstmals vergeben. Bisherige Preisträger waren die Stadt Peine für den kompletten Neubau eines kommunalen Bahnhofs, die Gemeinde Dörverden für den ersten reaktivierten Haltepunkt in Niedersachsen sowie vor 2 Jahren Herr Dr. Wolf-Rüdiger Gorka von der Landesnahverkehrsgesellschaft. Nach drei hauptamtlich tätigen Preisträgern nun also erstmals ein ehrenamtlicher Verband, dessen große Erfolge umso bewundernswerter sind, wenn man sich diesen Unterschied in den Ressourcen vor Augen hält.

Pro Bahn hatte mit Absicht immer einen „silbernen“ anstelle eines „goldenen“ Schienennagels vergeben, weil die Auszeichnung für Leistungen in der Vergangenheit gleichzeitig ein Ansporn für Leistungen in der Zukunft sein soll. Nun haben wir auch für die Initiative Haller Willem „nur“ den silbernen Nagel mitgebracht. Ich verspreche Ihnen aber, dass wir nächstes Jahr gerne mit dem goldenen Nagel wiederkommen, wenn Sie bis dahin auch nur die Hälfte der Projekte verwirklicht haben, die Sie sich für 2007 vorgenommen haben!

Es ist mir nun also eine besondere Ehre, Ihnen, Herr Bartelt, und Ihren Mitstreitern den silbernen Schienennagel 2007 zu überreichen. Die Urkunde lautet wie folgt: „Der Fahrgastverband PRO BAHN verleiht der Initiative Haller Willem in Anerkennung ihrer Verdienste um die Reaktivierung der Bahnstrecke Bielefeld – Dissen - Osnabrück in 16-jähriger ehrenamtlicher Arbeit den Silbernen Schienennagel.“

Außerdem möchten wir Ihnen das Buch „Nahverkehr in Niedersachsen“ schenken, das selbstverständlich auch ein Kapitel über den Haller Willem enthält und die Arbeit der Initiative dabei nicht vergisst. Herzlichen Glückwunsch zu allem!