



Freiburg, den 20.12.2012

Daniel Gaschick – Eisenlohrstraße 49 – 79115 Freiburg
0761/5953969 dgaschick@freenet.de

Liebe Mitglieder,

kaum ein Tag in den letzten Wochen ist vergangen, ohne dass die Zeitungen unserer Region über Eisenbahnthemen berichtet hätten. Erfreuliche Themen, wie die Wiedereinführung eines regulären Personenverkehrs auf der Strecke zwischen Neuenburg und Mulhouse oder die Eröffnung des Katzenbergtunnels zwischen Schliengen und Efringen-Kirchen, werden durch düstere Zukunftsaussichten für das Projekt der Breisgau-S-Bahn oder die Elektrifizierung der Hochrheinstrecke überschattet. Und ganz nebenbei machen sich Fernbusunternehmen auf, dem Fernverkehr der Bahn den Konkurrenzkampf anzusagen. Viel Arbeit für einen kleinen Regionalverband, um all diese Baustellen kritisch-konstruktiv begleiten zu können. Der Rundbrief möchte Ihnen einige Einblicke in unsere Arbeit geben, vielleicht kann er Sie auch motivieren, sich in unsere Diskussionen einzubringen. Das neue Format ist der Versuch, den Rundbrief etwas mehr vom Charakter eines Anschreibens oder einer Vollversammlungseinladung abzuheben.

Ihnen und Euch allen ein frohes Weihnachtsfest und für 2013 immer ein gutes Gleis.

Daniel Gaschick

AKTIONEN

Gemeinsam um den Kaiserstuhl: Pro Bahn Nordwestschweiz bei uns zu Gast

(dg) Am 13. Oktober konnte Pro Bahn „Südlicher Oberrhein“ eine 10-köpfige Gruppe von Pro Bahn-Nordwestschweiz am Freiburger Hbf begrüßen, die der Gegeneinladung zu unserem Basel-Ausflug im Herbst 2011 gefolgt war. Bei schönstem Herbstwetter wurde den Gästen auf einer Kaiserstuhlumrundung das Konzept der Breisgau-S-Bahn vorgestellt. Besonderer Höhepunkt war der Austausch mit Patrick Kerber vom Verein Trans-Rhin-Rail, der in der Breisacher Bahnhofskneipe über die Chancen und Probleme einer durchgehenden Bahnverbindung Freiburg – Colmar referierte.



Regio Shuttle der SWEG voll Pro Bahner

In Endingen gab die ungeplante Begegnung mit dem dampfbetriebenen Rebenbummler der Tour ihren nostalgischen Moment. Bei der mittäglichen Einkehr im Restaurant „Gleis 1“ in Hugstetten, wurde auf ehemaligen Schienenbussitzen gut gespeist und angeregt diskutiert.



Via Freiburg-West / Moosweiher erfolgte am Nachmittag der Übergang auf das Netz der Freiburger Straßenbahn. Ein Zwischenstopp am „Runzmattenweg“ als geplantem Umstiegsknoten zu den S-Bahnen auf der Güterumfahrung, eine Fahrt in den Stadtteil Vauban und ein abschließender Gang über den Münsterplatz rundeten einen gelungenen Tag ab.

Während der gesamten Exkursion wurde deutlich, welches Fundus an Wissen und Ideen rund um Eisenbahnwesen und Fahrgastinteressen bei den Schweizer



Rebenbummler in Endingen

Kollegen abrufbar ist. Gerade für die anstehenden grenznahen oder grenzübergreifenden Projekte (Hochrheinstrecke, Ausbau Oberrheinstrecke, Tram Weil am Rhein...) ist eine Kooperation von großem Gewinn.

Austausch mit SWEG-Vorstand

(dg) Nachdem am Rande der Freiburger Fahrplankonferenz ein erster Kontakt gesucht wurde, kam es am 5. November zu einem Treffen des Regionalverbandvorstandes mit Herrn Dr. Walter Gerstner, einem der drei Vorstandsmitglieder der Südwestdeutschen Verkehrsgesellschaft (SWEG) und dort zuständig für

die Bereiche Technik und Eisenbahnbetrieb.

Ziel der Zusammenkunft war es, die Kommunikation zum zweiten wichtigen Nahverkehrsanbieter (neben DB Regio) in Südbaden zu verbessern und Informationen über den gegenwärtigen Betrieb und zukünftige Planungen der SWEG aus erster Hand zu bekommen. Ungeplanter Weise gab der gewählte Termin dem Treffen eine zusätzliche Brisanz, lag doch der angekündigte Ausstieg des Partners VAG aus der Breisgau-S-Bahn GmbH brühwarm auf dem Tisch.



In vertraulicher Atmosphäre entspann sich ein intensives Gespräch über die Problematik der Nahverkehrsfinanzierung, die Schwierigkeiten kleinerer Anbieter, sich an Ausschreibungen zu beteiligen und über den drohenden Kollaps des Breisgau-S-Bahn-Konzepts. Für die Münstertalbahn stellte Hr. Dr. Gerstner eine Aufnahme des elektrischen Betriebs zum kleinen Fahrplanwechsel im Sommer in Aussicht, wenn auch manche Arbeiten erst nach diesem Zeitpunkt fertiggestellt würden. Im Hinblick auf die Kapazitätsengpässe auf der Breisacher Bahn warb er für Verständnis, dass die SWEG nicht auf eigene Kosten weitere Triebwagen zur Verfügung stellen könne und auch nicht von den fristgemäßen Untersuchungen der Fahrzeuge absehen dürfe. Schon jetzt würde die Werkstatt in Endingen in Nachtschichten und unter höchst höchster zeitlicher Anspannung die Wartungsarbeiten durchführen, um nicht tagsüber die Regiosprinter aus dem Verkehr ziehen zu müssen. Pro Bahn „Südlicher Oberrhein“ wird sich bemühen, den begonnenen Austausch mit der SWEG fortzusetzen und zu intensivieren.

Herbstlicher Schienenersatzverkehr im Höllental – Kritische Rückmeldung an DB Regio

(dg) Am 12.09. konnten Teile des Regionalverbandsvorstandes ein Gespräch mit Herrn Christoph Bechtold, Leiter Produktionsplanung bei DB Regio „Südbaden“, führen. Anwesend war auch Herr Rolf Jahn, Teilnetzmanager Rheintal- und Höllentalbahn. Es ging um Erfahrungen und Verbesserungswünsche zum SEV im Höllental und daran anknüpfend zu Schienenersatzverkehren im Allgemeinen.

Herr Bechtold legte dar, dass man dazu übergegangen sei, bei SEV-Planungen entspannte Übergangszeiten, insbesondere am Ende des jeweiligen Buskurses einzuberechnen. Dadurch könnten die meisten Unregelmäßigkeiten abgefangen werden. Zukünftig wolle man die Stärken dieses „entspannten SEV“ noch besser ausnutzen, indem man die Busse auch am Beginn des Kurses länger auf verspätete Züge warten lässt, wenn nötig. Dieser Philosophie ist beim SEV im hinteren Höllental auch der bei früheren Maßnahmen angebotene „Schnellbus“ Donaueschingen-Titisee zum Opfer gefallen, da er nur mit sehr knappen Übergangszeiten zu realisieren war.



Baustelle Bahnhof Kirchzarten

Auf das fehlende Bahnpersonal an neuralgischen Punkten eines SEV angefragt, konnte Herr Bechtold keine Hoffnungen auf stationäre Reisendenlenker machen, wenn diese nicht aus dem durch den SEV frei werdenden Personenbestand geschöpft werden können. Gute Ausschilderung sollen dieses Manko ersetzen, wobei bei der Beschilderung durchaus noch Verbesserungspotential vorhanden sei.

Fazit: Man kann die Philosophie der entspannten Übergangszeiten auch als Verabschiedung von ambitionierten SEV-Planungen lesen. Um Klagegründe aufgrund verpasster Anschlüsse zu minimieren, werden dem Reisenden wesentliche längere Fahrzeiten zugemutet, wenn dieser für die Zeit eines SEV nicht gleich ganz auf die Nutzung der Bahn verzichtet. Schnellbusse und Reisendenlenker bleiben aus Sicht von Pro Bahn unverzichtbarer Bestandteil eines ambitionierten SEV!

Fernbus-Drehkreuz Freiburg: Pro Bahn erlässt Pressemitteilung

(dg) Nachdem „MEINFERNBUS.DE“ am 12.11. in einer Pressekonferenz im Freiburger Konzerthaus die Ausweitung ihres Liniennetzes ankündigte, ließ der Pro Bahn RV „Südlicher Oberrhein“ den regionalen Zeitungen eine Pressemitteilung zukommen, um nicht bedachte Auswirkungen der Fernbus-Liberalisierung auf das öffentliche Verkehrswesen in den Blick zu rücken.

Aus Sicht von Pro Bahn wird ein gutes Gesamtverkehrskonzept nicht



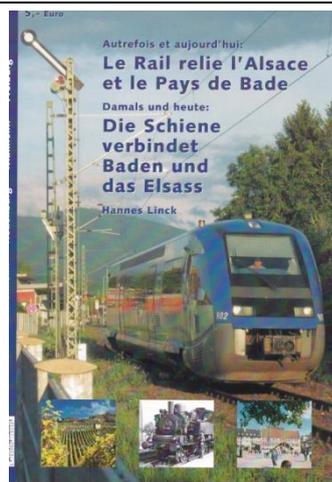
Die Enge auf dem Freiburger ZOB ist eines der Probleme, die die Liberalisierung der Fernbuslinien mit sich bringt.

über einen Preiskampf zwischen Straße und Schiene sondern durch eine optimale Verknüpfung der unterschiedlichen Verkehrsträger erreicht. Dass die Fernbusse vor allem Autofahrer zum Umstieg bewegen, muss solange als „frommer Wunsch im Dienste der political correctness“ aufgefasst werden, bis neutrale Analysen des Mobilitätsverhaltens von Fernbusnutzern auf dem Tisch liegen. Evtl. könnte Pro Bahn in Freiburg selbst eine solche Studie anzustoßen. Der Text der Pressemitteilung ist auf unserer Homepage einsehbar.

Durch den Tunnel und im Wal: Pro Bahn ist bei Neueröffnungen dabei.

(dg) Mitglieder des Regionalverbandsvorstandes konnten sowohl an der Jungfernfahrt eines ICE durch den Katzenbergtunnel teilnehmen als auch die Eröffnungsfahrt des Blauwals von Freiburg über Neuenburg nach Bantzenheim begleiten. Die Nutzung des Tunnels durch den Fernverkehr schlägt sich zwar aufgrund des fehlenden Ausbaus der Rheintalstrecke kaum in Form von verkürzten Reisezeiten nieder, schafft aber Fahrzeitreserven und in Basel Bad entspanntere Übergänge auf die Züge der Hochrheinstraße.

Die Wiederaufnahme des regulären Personenverkehrs zwischen Neuenburg und Mulhouse ist dagegen schon jetzt eine bedeutende und attraktive Weiterentwicklung des Öffentlichen Personenverkehrs in der Region. Der Pro Bahn Regionalverband hat in zweierlei Form gratuliert: Zum einen durch einen finanziellen Zuschuss zur Erstellung einer Broschüre, die Geschichte und Gegenwart der badisch-elsässischen Zugstrecke vorstellt (Hannes Linck: *Damals und heute: Die Schiene verbindet Baden und das Elsass*. ISBN 978-3-9807191-4-8, 5,00 Euro) **Bei Interesse können unsere Mitglieder gerne diese Broschüre kostenfrei beim Vorstand erhalten (insg. 30 Exemplare vorhanden).**



Zum anderen haben wir eine Pressemitteilung erlassen, verbunden mit dem Dank an alle, die sich über Jahre hinweg für die Wiederaufnahme Neuenburg-Mulhouse eingesetzt haben. Die sieben werktäglichen Verbindungen mit ihren Anschlüssen an das TGV-System in Mulhouse sind eine gute Basis, um ab sofort „grenzenloses Bahnfahren“ von und nach Frankreich genießen zu können. Das große Ziel, die Strecke mit einem Stundentakt, neuen Triebwagen und auch tariflich in das Konzept der Breisgau-S-Bahn aufzunehmen, darf aber nicht aus den Augen verloren werden. Verbesserungsfähig sind die Verfügbarkeit der speziellen DUAL-Tickets via Automat und Internet, sowie die Bewerbung der neuen Strecke auf deutscher Seite. Eine genauere Analyse folgt im nächsten Rundbrief. Bis dahin möge der Blauwal schon viele Fahrgäste erstmalig gesehen und langfristig überzeugt haben.

DUAL – Fahrplan

Freiburg > Mulhouse

Mo bis Fr	Sa	So/Feiertage	Freiburg Hbf	Müllheim an	Müllheim	Neuenburg an	Neuenburg	Bantzenheim	Mulhouse Ville an
•	•		7:10	7:30					
•	•				7:33	7:37	7:38	7:46	7:59
•	•		9:15	9:34					
•	•				9:45	9:49	9:50	9:58	10:11
•	•		11:15	11:34					
•	•				11:38	11:42	11:43	11:51	12:03
•	•		13:15	13:36					
•	•				13:39	13:43	13:44	13:52	14:05
•	•		16:45	17:04	17:05	17:09	17:10	17:17	17:30
•	•		18:15	18:34					
•	•				18:39	18:43	18:44	18:51	19:04
•	•		19:35	20:03					
•	•				20:07	20:11	20:12	20:20	20:38
•	•		20:30	20:48	20:50	20:54	20:55	21:01	21:15

Mulhouse > Freiburg

Mo bis Fr	Sa	So/Feiertage	Mulhouse Ville	Bantzenheim	Neuenburg an	Neuenburg	Müllheim an	Müllheim	Freiburg Hbf an
•	•		6:30	6:44	6:57	6:58	7:03		
•	•							7:07	7:37
•	•		8:31	8:44	8:50	8:51	8:56		
•	•							9:05	9:34
•	•		10:26	10:39	10:45	10:46	10:51		
•	•							10:54	11:23
•	•		12:53	13:06	13:12	13:13	13:18		
•	•							13:23	13:44
•	•		14:27	14:40	14:46	14:47	14:52	14:53	15:11
•	•		17:53	18:07	18:13	18:14	18:19		
•	•							18:23	18:44
•	•		19:23	19:37	19:43	19:44	19:49		
•	•							19:54	20:21
•	•		19:23	19:37	19:43	19:44	19:49	19:50	20:09

1) nicht 25., 26. Dez.; 1. Jan., 29. März, 1. Apr., 1., 9., 20., 30. Mai, 3. Okt., 1. Nov. 2) nicht 24., 26. Dez.; 1. Jan., 29. März, 1. Apr., 1., 9., 20. Mai, 1. Nov. 3) nicht 30. Mai, 3. Okt. 4) nicht 24. bis 26., 31. Dez.; 1. Jan., 29. März, 1. Apr., 1., 9., 20., 30. Mai, 3. Okt., 1. Nov.

für Inhaber der RegioKarte

Wer eine **RegioKarte** hat, fährt ab Neuenburg/ Grenze besonders günstig: nach Mulhouse gilt der internationale Tarif (gültig ab 1.1.2013); er beträgt für **Erwachsene (ab 12 Jahre) 4,60 Euro** (einfache Fahrt) und für **Kinder (4-11 Jahre) 2,30 Euro** (einfache Fahrt). Entsprechende Fahrscheine erhalten Sie am DB-Fahrscheinautomaten sowie den DB-Verkaufsstellen.

Tageskarten

Preis EUR

RVF-weit gültig, für 1 Person

DuAl 1	13,00
DuAl 1 combi (inkl. Stadtverkehr Mulhouse, Zone 1)	16,00

RVF-weit gültig, für Familien

DuAl 2	26,00
DuAl 2 combi (inkl. Stadtverkehr Mulhouse, Zone 1)	32,00

Monatskarten

Preis EUR

RVF-weit gültig

DuAl M	118,00
DuAl M combi (inkl. Stadtverkehr Mulhouse, Zone 1)	143,00

gültig Müllheim und Umgebung (Ergänzungsbereich des RVL im RVF)

DuAl M mini	91,00
DuAl M mini combi (inkl. Stadtverkehr Mulhouse, Zone 1)	116,00

HINTERGRUND

Landespolitik: Vergabekalender veröffentlicht

(jb) Lange hat es gedauert, aber am 29.11. hat Verkehrsminister Hermann endlich einen Terminplan für die kommenden Ausschreibungen für den Schienenpersonennahverkehr veröffentlicht. Bekanntlich endet der bestehende "große" Verkehrsvertrag mit der DB im Jahr 2016, außerdem laufen auch einige kleinere Verkehrsverträge in den nächsten Jahren aus. Geplant sind nun zeitlich gestaffelte Vergabeverfahren, die hauptsächlich in den Jahren 2013 und 2014 stattfinden sollen mit Startterminen von 2017 bis 2019. Für einige Strecken bedeutet das Übergangsverträge von bis zu drei Jahren. Daneben wurde im Verkehrsministerium ein detailliertes Fahrzeuglastenheft entwickelt, das die Anforderungen an die Fahrzeuge für die neuen Verkehrsverträge regelt und Probleme, wie sie bei anderen Vergaben bundesweit in den letzten Jahren aufgetreten sind, vermeiden soll. Hauptproblem des veröffentlichten Vergabekalenders für unsere Region ist, dass der größte Teil der Breisgau-S-Bahn herausgenommen worden ist. Grund ist das kürzlich bekannt gewordene Unvermögen von DB Netz, die benötigten Ausbaumaßnahmen zeit- und kostengerecht durchzuführen. Das Ministerium schreibt dazu: "Im Bereich der Breisgau S-Bahn wurden aktuell neue Angaben von DB Netz zur Kostenentwicklung und voraussichtlichen Fertigstellung der für die Neuvergabe bestimmenden Infrastrukturmaßnahmen gemacht. Die Kosten sind erheblich gestiegen, der Fertigstellungszeitpunkt verschiebt sich. Das Land wird daher zunächst in einem Abstimmungsprozess mit der Region klären müssen, welche Auswirkungen dies auf die Vergabe zeitigt. Schon jetzt ist jedoch erkennbar, dass sich das bisherige Konzept für die Breisgau S-Bahn nur in Stufen realisieren lassen wird."

PRO BAHN wendet sich ganz entschieden gegen eine weitere Reduzierung der Ausbaupläne der Breisgau-S-Bahn, zumal die bisherigen Pläne bereits nur eine "Zwischenstufe" der ursprünglichen Pläne sind.

Unfall Ortenberg

(f-dpa) Über einen schwerwiegenden Unfall bei Ortenberg am 08.11. um 19.04 Uhr berichteten die lokalen Zeitungen nur durch eine kurze Mitteilung der Polizei: "Mit dem Schrecken kamen zwei Autoinsassen davon, die [...] auf die parallel neben der Straße verlaufende Gleise gerieten. Beide Insassen konnten den PKW unverletzt verlassen, bevor ein aus Richtung Offenburg herannahender Personenzug das Auto erfasste und mehrere hundert Meter mitschleifte. Am Auto wurde das gesamte Vorderteil abgerissen. Die Höhe des Schadens ist noch offen. Für 250 Bahnreisende wurde ein Ersatzverkehr eingerichtet." Allzu oft werden derartige Unfälle durch die Autofahrerbrille gesehen und beschrieben. Die Realität sieht anders aus: Fünf Busfahrer werden vom Sofa geholt und fahren mit vier Glieder- und einem weiteren Bus bis nach Mitternacht Busnotverkehre zwischen Offenburg und Haslach, wo über drei Stunden lang alle DB und OSB-Züge wenden müssen. Etwa 1000 Reisende verpassten wegen erheblichen Verspätungen ihre Anschlüsse, oft auch die letzten des Tages. Am Folgetag des Unfalls fällt der wichtige Frühzug aus dem Raum Bodensee, Hegau, Baar und Schwarzwald, mit Zubringerfunktion auf den Fernverkehr, wegen Fahrzeugmangels aus. Nach Herstellung der Rollfähigkeit muss der Havarist zur Schadensermittlung ins Werk Freiburg geschleppt werden. Die Lok (146 237) wird später mit 80 km/h zur Ausbesserung nach Dessau geschleppt, von wo sie erst drei Monate später wieder in den Betriebsdienst zurückkehren wird. Der erste Doppelstockwagen hinter der Lok des Unfallzugs bleibt zur Reparatur für unbestimmte Zeit im Ausbesserungswerk Wittenberge – dort sind die Auftragsbücher voll für geplante Fristarbeiten, Bedarfsausbesserungen müssen warten. Die Schäden von weiteren drei Wagen, u. a. Blechschäden und viele zerstörte Scheiben, können im DB Regio Werk Freiburg beseitigt werden, sobald die notwendigen Ersatzteile eintreffen. Das kann allerdings dauern ... Das fehlende Triebfahrzeug und der langfristig nicht zur Verfügung stehende Doppelstockwagen führen zu Engpässen, die auch unmittelbar die Reisequalität der Fahrgäste beeinflussen. Wenn in den gut besetzten Zügen der Schwarzwaldbahn

von etwa 460 Sitzplätzen 125 fehlen, dann ist das nicht nur unbequem und ärgerlich, sondern verlängert auch die Zeiten des Fahrgastwechsels am Bahnsteig und führt somit zu Verspätungen.

Warum gibt es keine Reservefahrzeuge? – Die gibt es selbstverständlich, sie werden aber als "normale" Betriebsreserve benötigt und sind daher ständig im Einsatz. Ein Eisenbahnverkehrsunternehmen kann keine Ausschreibung mehr gewinnen, wenn es sich eine Reservegarnitur für eventuell eintretende Unfälle, wie diesem in Ortenberg, in den Hof stellen. Ein Schwarzwaldbahnzug mit Lok und vier Wagen kostet etwa 10 Mio. Euro – das will erst einmal verdient werden. Auch zu Jahresbeginn erlitt die Schwarzwaldbahn durch einen Unfall mit Fremdverschulden erhebliche Schäden. Ein Autofahrer versuchte auf einem Bahnübergang in der Nähe von Geisingen zu wenden. Von Augenzeugen konnte er vor dem herannahenden Zug aus dem Fahrzeug gerettet werden, der Zug wurde aber so schwer beschädigt, dass ein Steuerwagen und eine Lok viele Monate lang in Ausbesserungswerken repariert werden mussten.

Rückschau auf Großbaustelle und Streckensperrung Schwarzwald- und Gäubahn

(f-dpa) Die sechswöchige Sperrung zwischen Immendingen / Tuttlingen und Singen (Htwl) stellte eine erhebliche Belastung für die Bahnreisenden dar. Zum Glück konnte die Großbaustelle in einer verkehrsschwachen Zeit (8. Okt. bis 18. Nov.) eingerichtet werden. In dieser Zeit wurden 30 km Gleis erneuert, neun Weichen ausgetauscht und zwei Bahnübergänge erneuert. Der Hattinger- und der Möhringer-Tunnel bekamen neue Gleise und der Oberbau wurde auf 12 km vollständig erneuert, auf 18 km erfolgte eine Schotterreinigung. Dazu wurden 120 km Schienen und 90.000 Schwellen, sowie etwa 106.000 Tonnen Abtragungen und neuer Schotter bewegt. Es zeigt sich, dass die Arbeiten, abgesehen von den technischen Notwendigkeiten, den Fahrkomfort wesentlich verbessert haben. Die Vollsperrung ermöglichte eine rationelle Umsetzung. Bereits zwei Jahre vor der Sperrung begannen

auch die Planungen für den Ersatzverkehr. Im Abschnitt zwischen Singen und Konstanz konnten keine Schwarzwaldbahnzüge fahren, da beim Inselbetrieb ein Einrücken ins Werk Freiburg unmöglich gewesen wäre. Züge des Seehas von SBB-Deutschland übernahmen die Leistungen. Dabei wurde über Express-Seehas-Züge die Beförderungskette durch Anschluss auf oder von den durchfahrenden SEV-Bussen in Singen sichergestellt. Trotzdem verlängerte sich die Reisezeit um insgesamt eine halbe Stunde. Ein ausführliches Heft mit den Fahrplanänderungen und den Lageplänen aller SEV-Haltestellen, eine sinnvolle Reisendenlenkung in Singen und die Präsenz von Personal an den Umstiegsbahnhöfen milderten die nachteiligen Folgen der Streckensperrung. Trotz aller Anstrengungen lief der Ersatzverkehr zunächst nicht reibungslos. Fahrzeitverwerfungen durch die IC-Entgleisung in Stuttgart Hbf brachten die Planungen für die Gäubahn durcheinander. Im Gegensatz zur Schwarzwaldbahn wies die dienstliche Kommunikation auf der Gäubahn anfangs erhebliche Mängel auf.

Fahrgastbeirat und Fahrgastverband – Sprecher des FGB zu Gast bei PRO BAHN

(bb) In den 80er Jahren gründeten sich erstmals Verbände wie PRO BAHN, die sich zum Ziel gesetzt haben, die Interessen der Fahrgäste gegenüber den Verkehrsunternehmen (damals noch hauptsächlich gegenüber der Deutschen Bundesbahn) und der Verkehrspolitik zu vertreten. 10 Jahre später erkannten auch erstmals einige Verkehrsunternehmen, wie wichtig es sein kann, Fahrgastvertreter als Bindeglied zwischen Unternehmen und Kunden zu haben. Vorreiter in Baden-Württemberg sind dabei die im Regio-Verkehrsverbund Freiburg (RVF) zusammengeschlossenen Verkehrsunternehmen. Seit fast 10 Jahren gibt es im Bereich des RVF die Einrichtung „Fahrgastbeirat“ (FGB). Grund genug für PRO BAHN, einen Vertreter dieses Gremiums anlässlich der Mitgliederversammlung des Regionalverbands am 14.7.2012 im Café Velo einzuladen. Georg Wolfgang Heinz, Sprecher des FGB Süd und zugleich einer der drei Sprecher des Gesamt-FGBs, referierte in seinem Vortrag über Aufgaben und Aufbau des FGBs im RVF.

Teil des Qualitätsmanagements der Verkehrsunternehmen

In erster Linie ist der Beirat Ansprechpartner und Sprachrohr der Kunden der im RVF zusammengeschlossenen Verkehrsunternehmen: Kunden können sich mit konkreten Beschwerden oder in schwierigen Auseinandersetzungen mit Verkehrsunternehmen an die FGBs wenden. Dies ist eine wesentliche Aufgabe für die ehrenamtlich tätigen Fahrgastvertreter. Heinz spricht von mehreren Beschwerden pro Woche. Im Gebiete des RVF gibt es vier regionale Beiräte: Süd, Ost, Nord und Mitte (=VAG-FGB), die regelmäßig tagen und über ihre je eigene Homepage verfügen. Mehrmals jährlich tritt der Gesamt-FGB zusammen, der sich aus Vertretern der regionalen FGBs zusammensetzt und der nur verbundweit relevante Themen behandelt. Der RVF-FGB entwickelte sich im Laufe der Jahre zu einer professionell arbeitenden Einrichtung, die inzwischen auch von den großen Verkehrsunternehmen im RVF, wie DB Regio und Südbadenbus, sowie von den Korridor-managern des RVF als Teil ihres Qualitätsmanagements gesehen wird, so Heinz.

Der Fahrgastbeirat und die Politik – Zusammenspiel auf mehreren Ebenen

Zunehmend ist der FGB aber auch Anwalt der Fahrgäste gegenüber der Politik. Hier sind zum einen die Kommunen zu nennen. Heinz führt als Beispiel die - allerdings seit der Bürgermeisterwahl unterbrochenen - Gespräche mit der Stadt Müllheim über eine Verbesserung der Busanschlüsse an den Bahnhof Müllheim an, für die sich der FGB Süd und Initiativen wie die AGUS seit Jahren einsetzen. Der FGB Süd pochte auch auf eine ÖPNV-gerechte Neugestaltung des Bahnhofsplatzes in Münstertal, die nicht nur die Interessen der Einkaufsmärkte sondern gerade auch der umsteigenden Fahrgäste an diesem wichtigen Verkehrsknoten im Blick hat. Weiter sind die Gebietskörperschaften (die Landkreise Breisgau-Hochschwarzwald und Emmendingen sowie die Stadt Freiburg) zu nennen, die sich im Großraum Freiburg im Zweckverband Regio-Nahverkehr (ZRF) zusammengeschlossen haben und den RVF mit jährlich 9,2 Mio. Euro bezuschussen. Zum dritten das Landesverkehrsministerium (bzw. die NVBW) als Besteller der Verkehrsleistungen auf der Schiene – und die Abgeordneten des Landtags, die darüber entscheiden, wie viel Geld dem Verkehrsministerium für die Bestellung von Nahverkehrszügen zur Verfügung steht (siehe der Konflikt um den „Blauwal“). Da im Schienenpersonennahverkehr i.d.R. die Verkehrsunternehmen im Auftrag und auf Rechnung des Landes die Verkehre durchführen, ist dieser Ansprechpartner gerade auch mit Blick auf die anstehenden Ausschreibungen von großer Bedeutung. Heinz kritisiert in diesem Zusammenhang, dass Südbaden in Stuttgart ein schlechtes Standing habe. Dies zeige sich zum Beispiel bei der BSB (Breisacher und Elztalbahn), wo das Land trotz enormer Fahrgastzuwächse und der in der Folge regelmäßig überfüllten Regio-Shuttles es seit Jahren nicht für nötig erachte, zusätzliche Triebwagen zu bestellen. Vierter Ansprechpartner – und als Teil des bundeseigenen DB-Konzerns in gewisser Hinsicht auch Ausläufer der Berliner Politik – sind die für Strecken und Bahnhöfe zuständigen DB Netz und DB Station&Service. Hier hat sich der Gesamt-FGB in den letzten Jahren insbesondere für Warnhinweise bei durchfahrenden Zügen eingesetzt, was nach Auskunft der DB in nächster Zeit auch an einigen Stationen Standart sein soll.

Heinz sprach sich für eine punktuelle Zusammenarbeit zwischen Fahrgastbeirat und PRO BAHN aus, wie man sie bereits bezüglich des Lastenheftes zur Ausschreibung der Verkehre in der Region praktiziert habe. Der Fahrgastbeirat hatte ein Lastenheft entwickelt und PRO BAHN um Stellungnahme gebeten. Das Potential von Fahrgastverband und Fahrgastbeirat könne man zum Wohle der Fahrgäste nutzen.

EINLADUNGEN

Treffen mit Pro Bahn Mittlerer Oberrhein / Südpfalz

Am **Donnerstag, 14. Februar**, treffen wir uns um 18:30 Uhr in **Baden-Baden** mit unseren Kollegen vom nördlich angrenzenden Regionalverband, um uns über regionenübergreifende Themen auszutauschen und Positionen etwa zum Fernverkehr auf der Oberrheinstrecke miteinander abzustimmen. Mitfahrer nach Baden-Baden sind herzlich willkommen. Bitte beim Vorstand melden.

Nächste Vorstandssitzungen im Freiburger Café Velo

Dienstags, 8. Januar, 12. Februar, 12. März, jeweils ab 18:20 Uhr

Nächster Rundbrief: Ende März, Beiträge bitte bis 10. März an den Vorstand

Elfte Jahreskonferenz und Mitgliederversammlung des Europäischen Fahrgastverbandes (EPF) tagt in unserer Region

Die Versammlung findet am Samstag, **16. März 2013 in Basel** statt. Tagungsort ist das Kultur- und Begegnungszentrum Union, Nähe Erasmusplatz.

Am Vortag der Konferenz findet am Freitag, 15. März 2013 ein Seminar zum ÖV und den verschiedenen Verkehrssystemen in und um Basel statt. Am Abend wird zu einem Begrüßungssessen eingeladen.

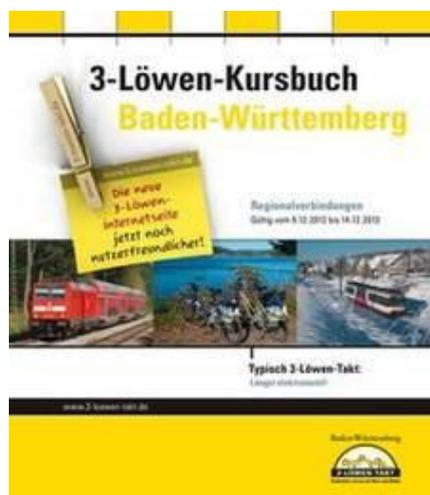
Für Samstagvormittag werden Vorträge zur Zukunft des ÖV in Städten und zu den Erfahrungen der Eisenbahn-Liberalisierung im europäischen Vergleich angeboten. Nachmittags sind Vorträge zu den Themen Innereuropäischer Fernverkehr und zur Arbeit der EPF-Mitgliedsverbände insbesondere aus Frankreich, der Schweiz und Deutschland vorgesehen. Für Sonntag ist eine Studienfahrt nach Mulhouse zum Tram-Trein-Netz der dortigen Region geplant.

Die Teilnahmegebühr beträgt für PRO BAHN-Mitglieder 70 Euro (sonst 120 Euro) und enthält Tagungsunterlagen, Getränke während der Versammlung und das Mittagessen am Samstag (also ohne Abendessen am Freitag und Exkursion am Sonntag). Die vollständige Anmeldung ist bei www.epf.eu verfügbar. (epf)



Pünktlich zum Fahrplanwechsel gibt es das neue 3-Löwen-Kursbuch Baden-Württemberg. Erhältlich ist es zum unveränderten Preis von 9,90 Euro

- über die Fahrkartenausgaben und Reisezentren der Deutschen Bahn in Baden-Württemberg (wird hier aber manchmal sehr versteckt!)
- über den Buchhandel (ISBN 978-3923719938),
- in ausgewählten Bahnhofsbuchhandlungen in Baden-Württemberg
- direkt beim 3-Löwen-Takt unter www.3-loewen-takt.de (zzgl. Versandkosten)



SCHLUSSLICHTER

Anbestellt - Abbestellt

Es ist eine Ironie der Geschichte, dass im Jahr des vielgefeierten 125-Jahres-Jubiläum der Höllentalebahn jene Stationsnamen endgültig aus den Fahrplanheften verschwinden, die am engsten mit der Besonderheit der Strecke zusammenhängen. Hirschsprung, Posthalde, Höllsteig, sie alle spielten eine wichtige Rolle in der Zahnradbetriebsführung auf der Steilstrecke zwischen Himmelreich und Hinterzarten.

Auf Bushaltestellen an der B31 haben die Namen die Schließung der Bahnhöfe bis heute überdauert. Mit der Einstellung des abendlichen SBG-Buspaars Neustadt – Freiburg – Neustadt (7256) verlieren die Haltestellen Höllsteig, Abzw. Posthalde und Abzw. Hirschsprung ihre letzte Bedienung und tauchen in keinem Fahrplan mehr auf.

Stolperschwelle

Gefunden in DB Mobil 9/12

Veränderungen muss man Ausdauer haben.

Wie viele Elektrofahrzeuge wird es 2020 bei der DB geben, Herr Grube?

Grube: Das kann ich Ihnen nicht genau sagen. Wir stellen uns zwar vor, dass die Nachfrage weiter steigen wird, aber eine seriöse Prognose kann ich heute noch nicht abgeben. Momentan haben wir über 100 Elektroautos in der Flinkster-Flotte, und noch in diesem Jahr wird sich der Anteil weiter erhöhen. Allein in Berlin erweitern wir im September das Flinkster-Angebot zusammen mit einem Partner um weitere 100 E-Fahrzeuge. Seit August hat der Geschäftsbereich DB Dienstleistungen ebenfalls 100 E-Fahrzeuge in Betrieb genommen. Wie man sieht, kommen immer mehr klimafreundliche E-Fahrzeuge bei der DB zum Einsatz.

Mit der voltmührihen Refreiuung von der

Seltsam bis erschreckend, dass Bahnchef Grube bei der Frage nach Elektromobilität nicht an die vielen Lokomotiven und Triebzüge seines Unternehmens denkt, die längst Elektromobilität ermöglichen