



Freiburg, den 15.8.2013

Daniel Gaschick – Eisenlohrstraße 49 – 79115 Freiburg
0761/5953969 gaschick@pro-bahn-bw.de

Liebe Mitglieder,

Inmitten der Sommerferienzeit einen Rundbrief zu erstellen, legt es nahe, auch thematisch das Weite zu suchen. Und die Entwicklungen auf dem Bahnsektor haben hier auch einiges zu bieten. In Bälde ein neues IC-Paar vom Oberrhein nach München, der TGV von Freiburg nach Paris steht in den Startlöchern, und Marseille ist bereits durch eine neue TGV-Direktverbindung ab Basel näher gerückt. Die Reiseplanungen für die Nachsaison können als beginnen, dann werden wohl auch keine urlaubenden Fahrdienstleiter mehr den Bahnverkehr stoppen.

Daniel Gaschick

AKTION

Stadtverkehr Freiburg Treffen mit Oliver Benz (VAG)

(dg) Am 29. April trafen sich interessierte Mitglieder des PRO BAHN-Regionalverbandes mit Herrn Oliver Benz, Bereichsleiter bei der Freiburger Verkehrs-AG (VAG) für „Fahrbetrieb“ und „Fahrplan“.

Herr Benz stellte insbesondere den Stand des Netzausbaus der Freiburger Straßenbahn vor.

Die Stadtbahnverlängerung Zähringen kann wohl wie geplant im April 2014 fertiggestellt werden. Entgegen früherer Überlegungen wird damit jedoch keine neue Straßenbahnlinie 6 im Liniennetzplan auftauchen. Die Linie 2 wird vielmehr ganztägig von der bisherigen Endhaltestelle „Reutebachgasse“ über die neuen Haltestellen „Berggasse“ und „Glottertalstraße“ bis zur „Gundelfingerstraße“, der neuen Endhaltestelle auf der Gemarkungsgrenze von Freiburg und Gundelfingen verlängert. Die Stadtbahnlinie 5 endet in der Regel wie bisher an der Hornusstraße. In den Hauptverkehrszeiten - also in der morgendlichen Frühspitze und im Nachmittagsverkehr - wird sie bis zur Endhaltestelle "Gundelfinger Straße" verlängert. Auf dem Abschnitt "Hornusstraße" - "Gundelfinger Straße" kommen in

diesen Tageszeiten dann in 15 Minuten immer 4 Fahrzeuge je Fahrtrichtung.

Leicht modifiziert wird auch das Buskonzept im Norden Freiburgs:

Die Buslinie 23, die das Industriegebiet Nord an die Hornusstraße anbindet, allerdings kaum mehr Nachfrage erfährt, wird eingestellt.

Die Buslinien 22, 24 und 25, die bisher an der aktuellen Endhaltestelle "Mooswaldallee" enden, werden bis zur neuen Endhaltestelle "Gundelfinger Straße" weitergeführt und schaffen hier den Anschluss ans Stadtbahnnetz.

Die Linien 15 und 16 von bzw. nach Gundelfingen werden durch die Inbetriebnahme der Stadtbahnverlängerung Zähringen ebenfalls Änderungen erfahren. Diese befinden sich derzeit in Abstimmung zwischen der Gemeinde Gundelfingen und der VAG. Ebenfalls wird zukünftig ein Teil der aus dem Norden kommenden Regionalbusse an der „Gundelfingerstraße“ abgebunden, ein beträchtliches Busangebot fährt aber auch weiterhin bis zum Freiburger Hbf.

Größere Änderungen in der Streckenführung der Straßenbahnen wird es erst mit Eröffnung der Messelinie geben, zu der allerdings eben erst der

Spatenstich erfolgt ist. Leider wird es bei diesem Projekt vorerst beim Bau ab der Robert-Koch-Straße bleiben, für den Ausbau der Spange Robert-Koch-Straße – Fahnenbergplatz und damit auch für die dringend notwendige zweite Querung am Hauptbahnhof müsse man laut Benz am Prinzip Hoffnung festhalten.

Als dritte große Erweiterung steht der Bau der Linie Reiterstraße – Kronenbrücke – Rotteckring – Fahnenbergplatz an. Hier haben zuletzt deutliche Kostensteigerungen aufgeschreckt und teilweise die per Bürgerentscheid und Gemeinderatsbeschlüsse längst geklärten Diskussionen über die Sinnhaftigkeit dieser zweiten Straßenbahnachse durch die Innenstadt wieder aufflackern lassen. Eine große Mehrheit des aktuellen Gemeinderates steht jedoch zu dem Projekt.

Nachdem in offener Atmosphäre noch diverse Themen, wie etwa die Anschaffung neuer Fahrzeuge, oder die Installierung von Multifunktionsdisplays in den Bussen und Straßenbahnen diskutiert wurden, schloss der Abend mit einer Besichtigung der VAG-Leitstelle.

Stauchaos vorprogrammiert — eine Chance für den ÖV?

(fh / dg) Von Montag, den 29. Juli, bis Samstag, 12. Oktober 2013, muss die Leo-Wohleb-Brücke in Freiburg, Teil der hochausgelasteten B31 saniert werden. Von Ende Juli an wird der Verkehr für mindesten 4 Wochen stadteinwärts nur ein- statt dreispurig rollen können. Auch die kurz vor der eigentlichen Baustelle liegenden Tunnel werden in Ost-West-Richtung u.a. wegen der Abgasproblematik auf nur eine Fahrbahn verengt. Etwas Abhilfe bei den zu erwartenden langen Staus („bis zu zweistündige Stauwartezeiten“) sollen längere Grünphasen für die Autos sowie eingeschränkter Vorrang der Straßenbahnen verschaffen. Großbaustellen und die damit verbundenen Verkehrsbehinderungen sind neuralgische Momente, an denen relativ viele Menschen ihr Verkehrsverhalten zu ändern bereit sind. Das zeigen schon die ersten Wochen des Freiburger B31-Engpasses. Gerade einmal 50% des Verkehrsaufkommens des gleichen Vorjahreszeitraums wälzten sich noch durch Freiburg. Die zu erwartenden langen Wartezeiten im Stau ließ offenbar bei vielen Menschen die „Kosten-Nutzen-Abrechnung“ zu Ungunsten des Autos ausfallen, denn auch die Ausweichstrecken durch Glottertal, Münstertal oder über den Schauinsland verzeichneten bisher keine starke Verkehrszunahme. Die Menschen verzichten auf unwichtige Fahrten, bilden



Vierspurige Schneise für die Autos, Eingleisigkeit für die Höllentalbahn (am rechten Bildrand). Freie Bahn gibt es aber baustellenbedingt derzeit nur auf der Schiene. Das lässt viele Menschen zu vorübergehenden Fahrgästen werden.

Fahrgemeinschaften, fahren Fahrrad oder nutzen den Öffentlichen Verkehr – zusammenfassend gesagt: sie legen auch jenseits der Baustellenzeit wünschenswertes Mobilitätsverhalten an den Tag.

Wie viele Menschen nach Abschluss der Bauarbeiten wieder auf das Gaspedal drücken, hängt auch davon ab, wie dieses der Not entsprungene zusätzliche Fahrgastaufkommen in den öffentlichen Verkehrsmitteln empfangen wird. Die ersten Beobachtungen stimmen hier nachdenklich. In den ersten Tagen des „Straßen-Ersatz-Verkehrs“ bildeten sich z.B. Schlangen von unerfahrenen und

hilfesuchenden Neufahrgästen an den Fahrkartenautomaten in Kirchzarten. Wo waren hier die Automatenguides, die sich sonst teils in Scharen am Freiburger Hbf tummeln? Auch über verlängerte Öffnungszeiten des Fahrkartenschalters hätte man offensiver nachdenken können.

Einmal mehr rückt mit dem zusätzlichen Verkehrsaufkommen die Frage in den Blick, ob das derzeitige Bahnangebot rund um Freiburg nicht bereits an den Rand seiner Leistungsfähigkeit angekommen ist. Das Ausbauprogramm für eine leistungsfähigere Infrastruktur fristet als Konzept Breisgau-S-Bahn 2020 ein Schubladendasein, dessen Umsetzung von Zeit zu Zeit zusammengeschrumpft oder in die ferne Zukunft vertagt wird. Das gilt in besonderem Maße für die Bahnstreckenparallele zur B31, die Höllentalbahn.

Allein die anstehenden und schon sehr lange absehbaren Revisionsarbeiten an der Straße hätte die Verkehrsplaner von Stadt, Land und Bund veranlassen können, die einst geplante Zweigleisigkeit der Höllentalbahn oder wenigstens die Kreuzungsmöglichkeit in Littenweiler rechtzeitig herzustellen. Zu der Frage, welches Verkehrssystem zu wel-

Kein Baustellenfahrplan für Fernbusse.

(dg) Über einstündige Staus auf der B31 und das mit Ansage: Dennoch erachtete es keiner der Fernbusanbieter (DeinBus, MeinBus, DB), die das Höllental in ihrem Liniennetz integriert haben, für notwendig, die Kunden auf die zu erwartenden Verspätungen hinzuweisen. Entsprechende Recherchen auf den Homepages oder an den Aushängen am Freiburger Hbf ergaben eine völlige Fehlanzeige. Die direkte Kontaktierung eines Fernbusanbieters ergab die lapidare Antwort: „Leider muss man auf dieser Strecke mit Verspätungen rechnen, solange die Baustelle da nicht fertig ist.“ Man kann also über Baustellenfahrpläne der Bahn und Schienenersatzverkehre streiten und jammern, immerhin gibt es hier solche. Das System Fernbus fällt hinter diesen Standard zurück.

chen Aufgaben prädestiniert ist, gehört auch, inwiefern es solche Entlastungsaufgaben übernehmen kann. Die Planer des Geschäftsbereichs Trasse wollten oder durften aber z.B. bei der Konzeption des „Rationalisierten Zustands“ (RZ 2000) der Höllentalbahn davon nichts wissen.

Innerhalb der Stadt Freiburg erhält insbesondere die in der Regel schon sehr volle Linie 1 als zusätzliche Aufgabe, Autofahrer, die bis Littenweiler fahren, aufzunehmen. Die versprochenen „Höhere Kapazitäten“ in den Straßenbahnen, also ein verdichteter Taktverkehr, verträgt sich aber nur

bedingt mit einer Reduzierung der Vorrangampelschaltung für den Straßenbahnverkehr. Angesichts dieser Halbherzigkeiten muss schon jetzt davon ausgegangen werden, dass unter dem Strich der Öffentliche Verkehr nicht an Akzeptanz gewinnt.

Absurd?

(dg) Der Freiburger Baubürgermeister Dr. Martin Haag hat die Warnungen der Umweltverbände, ein weiterer Ausbau der B31 zur Freiburger Stadtautobahn samt Vollanschluss für den Stadtteil Wiehre würde noch mehr Autofahrten produzieren, als „absurd“ zurückgewiesen. Wenige Tage später konnte er sich jedoch ausdrücklich darüber freuen, dass viele Menschen angesichts der aktuellen B31-Baustelle ihr Auto stehen lassen. 50% weniger Verkehr, Abgas und Lärm von heute auf Morgen und ohne Millionen-Investitionen. Der mahnende Hinweis der Umweltverbände, auch von den Grünen als „Störfeuer“ zurückgewiesen, zielte also nicht etwa auf etwas Absurdes, sondern auf etwas allzu Menschliches: Der Mensch ist ein abwägendes Wesen, auch auf dem Feld der Mobilität. Abgesehen von ÖPNV-Überzeugungstätern wählt er das Auto, wenn dieses ihn über mehrspurige, kreuzungs- und staufreie Asphaltbänder wesentlich schneller ans Ziel trägt, als der ÖPNV. Und er nimmt den Öffentlichen Verkehr, wenn dieser ihn zügig(er) und mit engem Takt an sein Ziel bringt. Das zeigt die derzeitige B31-Baustelle in Freiburg sehr deutlich. Demgegenüber zu meinen, dass die Attraktivität des ÖPNV von der Attraktivität des MIV unabhängig sei, ist das eigentlich Absurde.

AUS EIGENER ERFAHRUNG

Fahrzeitenpuffer dringlich

Meine Frau, unsere Tochter und ich fuhren am 30. Juni mit BW-Ticket von Himmelreich über Konstanz nach Tübingen, und wollten von dort wieder zurück nach Himmelreich.

Geplante Verbindung: RB nach Horb, dann, mit nur wenigen Minuten Übergang, IC 283 nach Rottweil, von dort, wiederum mit knappem Anschluss, mit RE nach Neustadt und weiter nach Freiburg.

RB 22411 fuhr auch um 18.03 Uhr vollbesetzt in Tübingen ab, hielt aber allzu bald wieder an, noch in Sichtweite des BW. Nach der Verständigung des Fahrdienstleiters gab der Triebfahrzeugführer eine Störung am Fahrzeug bekannt; zum Glück lag kein Personenschaden vor.

Nach fast genau 10 Minuten ging es dann Richtung Horb weiter, allerdings mit dem Kummer um die unnütz gekauften IC-Fahrkarten und dass wir erst eine Stunde später zu Hause

ankommen würden, denn IC 283 durfte in Horb längst abgefahren sein. Erstaunlicherweise aber wartete dieser, trotz unserer Verspätung von weiterhin 10 Minuten. Die Zugkreuzungen erfolgten dann fliegend, in Rottweil stand RE 22317 noch auf Gleis 4. Die Gegenzüge HzL 88125 und RE 22312 (in Döggingen) mussten auf unseren Zug warten; vermutlich hatte 22312 in Donaueschingen Anschluss an RE 4719 und in Rottweil hoffentlich noch auf IC 180.

In Neustadt wurde der Übergang auf RB 26972 erreicht, so dass wir wieder Erwarten pünktlich in Himmelreich aussteigen konnten.

Wie aber erging es den vielen Reisenden von IC 283 nach Zürich? Angeblich würden Züge mit einer derartigen Verspätung wegen des Schweizer Taktsystems nicht mehr angenommen.

Der Streckenabschnitt Horb-Rottweil wurde vor nicht allzu langer Zeit

grundlegend saniert. Wie es genau mit einer Fahrzeitreserve aussieht entzieht sich meiner Kenntnis, da am 30. Juni offensichtlich IC 283 nach einem aktualisierten Fahrplan — für fliegende Kreuzungen — gefahren wurde. Bei den Strecken Tübingen-Horb (an diesem Abend ohne Zugkreuzungen), Rottweil-Villingen und Donaueschingen-Neustadt scheint derzeit nur letzterer Streckenabschnitt bei souveräner Fahrweise Zeitersparnisse zu ermöglichen.

Ein Dauer-Fahren an der maximal zulässigen Geschwindigkeit gehört m.E. nicht zu einem stabilen Fahrplan und auch nicht zu einem sinnvollen Umgang mit Energie und einer Minimierung von Materialverschleiß. Künftige Fahrpläne müssen mehr Fahrzeitreserven haben, Neukonzeptionen (z.B. Vorderes Höllental) diese von vorneherein berücksichtigen.

Fritz Herrenbrück

FAHRPLAN

IC Baden-Kurier kommt wieder

(wfi) Anfang der 90er-Jahre wurde die am Oberrhein beliebte IC-Direktverbindung Basel/Freiburg – Karlsruhe – Stuttgart – München und zurück (frühmorgens hin, abends zurück) abgeschafft. Es stellte sich nämlich heraus, dass nur eine Minderheit nach Stuttgart und München, die Mehrheit jedoch nach Frankfurt-Flughafen oder weiter ins Rheinland fahren wollte und dazu in Karlsruhe umsteigen musste. Nun also ein neuer Anlauf, den Oberrhein direkt an Stuttgart und München anzubinden.

Dazu wird ab 15. Dezember 2013 (Fahrplan 2014) das bisherige Zugpaar 361/360 Straßburg – München und zurück, das auf dem Abschnitt Straßburg – Baden-Baden eher schwach besetzt war, unter dem Namen Baden-Kurier als IC 2265/64 ab/bis Basel Bad. Bf (!) verkehren. Damit ergibt sich eine wichtige Angebotsverbesserung. Denn im Gegensatz zu früher bietet das Zug-paar eine echte Zusatzleistung zum vertakteten Fernverkehr, so dass kein Nachteil für Reisende Richtung Norden entsteht. Hervorzuheben sind auch die Halte in Müllheim, Bad Krozingen und Lahr, die diese Bahnhöfe zu Fernverkehrshalten adeln. Nicht zuletzt bietet das Zugpaar bei Abreise am Morgen und Rückkehr am Abend eine neue und attraktive Mitnahmemöglichkeit für Fahrräder im Fernverkehr.

(dg) *Kommentar: Ein guter Zug von DB Fernverkehr. Nun kann sich zeigen, ob das bisweilen zu vernehmende Lamentieren am Oberrhein, die Landeshauptstadt Stuttgart und darüber hinaus die Bayernmetropole München seien per Bahn nur mit aufwendigem Umstieg und Anschlussunsicherheit in Karlsruhe zu erreichen, ernst gemeint oder nur eine Ausrede für die Nutzung der Straße war. Die Fernbusanbieter haben sich früh auf die Anbindung Freiburgs an die beiden Städte gestürzt und die Umstiegsfreiheit als ihr Alleinstellungsmerkmal beansprucht. Deren gute Auslastung zeigt, dass es ein großes Fahrgastpotential für den Fernverkehr „gen Osten“ gibt. Der Baden-Kurier ist schneller, bietet dem Fahrgast mehr Platz, lässt die Wahl zwischen erster und zweiter Klasse, zwischen Abteil und Großraum, ermöglicht besser die Nutzung des Laptops und schließt mehr Orte am Oberrhein direkt an. Spannend wird die Beobachtung sein, ob sich diese Gründe gegen ein „Hauptsache billig“ durchsetzen können. Dazu bedarf es eines attraktiven Fahrpreises und auch einer guten Werbung für das neue Intercity-Paar, wofür die Entscheidung, ihm mit „Baden-Kurier“ einen Namen zu geben, eine günstige Basis bildet. Noch wichtiger erscheint es, dass die DB die mögliche Kundschaft nicht durch schlechten Service bei Fahrscheinverkauf und „Kundenbetreuung“ gleich wieder vergrault. (DG)*

IC 2265 Mo-Sa Ab KA tgl.	Planungsstand Ende Juli 2013	IC 2264 bis KA tgl. ab KA Mo-Fr, So
05:54	Basel Bad	21:52
06:15 / 06:17	Müllheim (Baden)	21:30 / 21:32
06:27 / 06:29	Bad Krozingen	21:20 / 21:22
06:40 / 06:42	Freiburg (Brsg.)	21:00 / 21:12*
07:11 / 07:18*	Lahr (Schw.)	20:36 / 20:38
07:29 / 07:31	Offenburg	20:24 / 20:26
07:47 / 07:49	Baden-Baden	-----***
08:04 / 08:06	Karlsruhe	19:53 / 19:55
08:49 / 08:53	Stuttgart	19:07 / 19:11
**		
11:15	München	16:48
* längerer Aufenthalt zur Überholung durch ICE ** Weitere Halte in: Bruchsal, Plochingen, Göppingen, Ulm, Augsburg, München-Pasing *** zusätzlicher Halt durch unmittelbar nachfolgenden ICE 375		

Fahrzeitenvergleich:	IC Baden-Kurier	Dein Bus	Mein Bus	IC-Bus (DB)
Freiburg-Stuttgart	2:07h hin/ 1:49h zurück	3h (S-Flughafen)	2:20h (S-Vaihingen)	
Freiburg-München	4:33h hin / 4:12h zurück		4:45h	4:35h

Noch schneller nach Marseille.

(dg) Ohne dass es den Kunden mitgeteilt wurde, fährt seit dem 7. Juli 2013 ein TGV-Zugpaar Basel – Marseille via LGV Rhin – Rhone. Für Reisen aus dem Oberrheingebiet Richtung Rhonetal, Provence und Mittelmeer gibt es somit eine weitere schnelle und umstiegsreduzierte Verbindung, die zu attraktiven Uhrzeiten den Süden Frankreichs erreicht und auch die Rückkehr zu einer angenehmen Abendstunde ermöglicht. Besonders erfreulich ist, dass der Zug zumindest an Werktagen gut mit dem nach Basel SBB durchgebundenen RE erreicht werden kann, und dass auch die neueröffnete Strecke über Neuenburg einen sehr guten Anschluss in Mulhouse hat - und zwar sowohl im Nahverkehr als auch ab dem 26.8. durch den durchgebundenen TGV 9588 Freiburg – Paris, von dem man auch an den nachfolgenden Halten bis Dijon noch in

den TGV Richtung Mittelmeer umsteigen kann. Nutzt man von Freiburg ab den TGV beträgt die Fahrzeit Freiburg – Marseille unschlagbare 5:49h. Bei der Rückfahrt zeigt sich dagegen, wo der Fahrplan am Oberrhein noch schmerzliche Lücken hat. Einzig sinnvollen Anschluss bietet in Basel SBB ICE 4. Der nächste RE Richtung Norden fährt erst 90 Minuten nach Ankunft des TGV und beginnt am Badischen Bahnhof. In Mulhouse sieht es nicht besser aus: Bei pünktlicher Einfahrt des TGV könnte bei guten Sprintfähigkeiten die letzte RB über Neuenburg nach Müllheim – Freiburg erreicht werden, die dann immerhin bis Freiburg durchgebunden ist, verlässlich ist das aber nicht. Bleibt noch nach einer Stunde Wartezeit der TGV nach Freiburg.

TGV 6842		TGV 6885	
07:27	Basel SBB	19:56	
07:53 / 07:56	Mulhouse Ville	19:20 / 19:23	
08:17 / 08:20	Belfort-Montbéliard TGV	18:52 / 18:55	
08:42 / 08:45	Besançon Franche-Comté TGV	18:26 / 18:29	
09:11 / 09:17	Dijon Ville	17:43 / 17:59	
10:20 / 10:22	Mâcon Ville	16:37 / 16:40	
10:56 / 11:06	Lyon Part Dieu	15:58 / 16:04	
12:08 / 12:11	Avignon TGV	14:51 / 14:54	
12:46	Marseille-St-Charles	14:22	

Freiburg ab: 6:06 (RE) Basel SBB an: 7:20		Basel SBB ab: 20:13 (ICE) Freiburg an: 20:55
Freiburg ab: 6:28 (RB) Müllheim an: 6:54		Mulhouse ab: 19:23 (RB) Müllheim an: 19:49 Freiburg an: 20:09
Müllheim ab: 7:07 Mulhouse an: 7:30		Mulhouse ab: 20:24 (TGV) Freiburg an: 21:10
Freiburg ab: 6:57 (TGV) Mulhouse an: 7:37		

HINTERGRUND

Kostenwahrheit im Verkehr

(fh / dg) Unter dem Titel „Kostenwahrheit im Verkehr verwirklichen“ ist in der „Eisenbahntechnischen Rundschau“ vom April 2013 ein Artikel von Dr. Gunther Ellwanger erschienen, der in seinen Hauptaussagen eine große Verbreitung verdient. Die erste Hauptaussage lautet: Berechnet man alle entstehenden externen Kosten, ist die Bahn unschlagbar günstig. Die zweite: der Bus kann im Prinzip mit der Bahn wegen doppelter Kosten nicht konkurrieren. Drittens: die Bahn hat ein hohes Potential, noch umweltfreundlicher zu werden.

„Die gesamten externen Verkehrskosten in der EU wurden für 2008 mit 514 Mrd. € oder 4% des BIP geschätzt. [...] 77% der externen Kosten entfallen auf den Personenverkehr und 23% auf den Güterverkehr. [...] Größter Kostenverursacher ist mit 61,1% der Pkw, gefolgt vom Lkw mit 12,7% und Lieferwagen mit 9,4%. Insgesamt ist der Straßenverkehr für 93% aller externen Kosten verantwortlich, auf die Schiene entfallen nur 1,9%.“ (Ellwanger 35)

Legt man die entsprechenden Beträge nach dem Verursacherprinzip auf die verschiedenen Verkehrsträger um, dann betragen die wahren Kosten im Personenverkehr für den Pkw 64,7 €/1000 Personenkilometer (Pkm), im Bahnverkehr aber nur 15,3 €/1000 Pkm, d.h. nur ein Viertel des Pkws und die Hälfte des Busses (33,8 €/1000Pkm).

Auch den Güterverkehr nimmt Ellwanger in den Blick: Hier liegen seinen Berechnungen zufolge die Durchschnittskosten bei den Lieferwagen wesentlich höher als bei den übrigen Verkehrsmitteln. Die Kosten des gesamten Straßengüterverkehrs belaufen sich auf durchschnittlich 50,5 €/1000 tkm, die des Lkw betragen 34 €/1000 tkm, und damit mehr als das Vierfache der vom Bahnverkehr (7,9 €/1000 tkm) verursachten Kosten. Die externen Kosten des elektrischen Schienengüterverkehrs liegen bei 6,6 €/1000 tkm, die des Binnenschiffes (11,2 €/1000 tkm) sind höher.

Gunther Ellwanger, Kostenwahrheit im Verkehr verwirklichen, in: Eisenbahntechnische Rundschau Nr. 4, April 2013, S. 33-37. S. vor allem: http://www.cedelft.eu/publicatie/external_costs_of_transport_in_europe/1258

EINLADUNGEN

100 Jahre Bahnhof Basel Badischer Bahnhof Bahnhofsfest am 15. September

Der Badische Bahnhof in Basel hat eine besondere Geschichte. Aufgrund eines Staatsvertrages zwischen dem Großherzogtum Baden und der Eidgenossenschaft sowie zwischen Baden und dem Kanton Basel-Stadt wurde bereits im Jahre 1855 der alte Badische Bahnhof in Basel für den Personenverkehr eröffnet.

Die Eröffnung des Badischen Bahnhofs in Basel am heutigen Standort fand am 13. September 1913 statt und jährt sich damit zum 100. Mal. Die Deutsche Bahn feiert dies gemeinsam mit ihren Partnern am Sonntag, 15. September 2013 mit einem großen Bahnhofsfest.

Eisenbahnfans und solche die es noch werden wollen, erwartet ein buntes Programm mit Infoständen, Bahnhofsführungen, Führerstandmitfahrten und einer Fahrzeugausstellung mit modernen und historischen Fahrzeugen. Das ICE-Werk öffnet an diesem Tag ebenfalls seine Türen.

"Baden wird ein Weltmarktplatz werden"

175 Jahre Eisenbahn am Oberrhein Ausstellung in Karlsruhe

Wertvolle und bislang in der Öffentlichkeit unbekannte Exponate aus den Beständen des Generallandesarchivs zeichnen den Eintritt Badens in das Eisenbahnzeitalter nach. Die kleine aber feine Ausstellung ist noch bis zum 22.11.2013 im Foyer des Generallandesarchivs Karlsruhe zu sehen. Öffnungszeiten: Di – Do 8.30 – 17.30 Uhr, Fr 8.30 – 19.00 Uhr
Eintritt frei

Fahrplankonferenzen

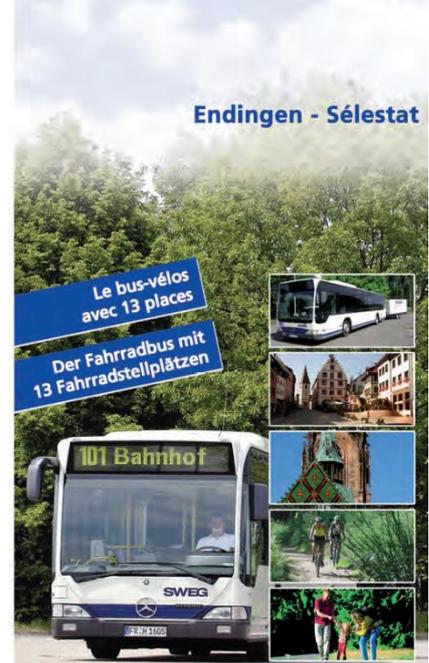
Villingen-Schwenningen	20.09.	10:30 Uhr
Schopfheim	27.09.	10:30 Uhr
Freiburg	13.11.	09:15 Uhr
Lahr	13.11.	14:15 Uhr

Die Fahrplankonferenzen finden jeweils in den Räumlichkeiten der lokalen IHK statt.

Achtung: Nächste Vorstandssitzungen im Freiburger Café Velo eine Stunde später als früher üblich!

Dienstags, 10. Sept., 8. Okt., 12. Nov., 10. Dez., **19:15 Uhr (!)**
Kurzfristig nötige Änderungen werden auf der Homepage angekündigt.

Nächster Rundbrief: Zum Fahrplanwechsel, Mitte Dezember, Beiträge und Hinweise bitte bis 10. Dezember an den Vorstand



Seit dem 31. März verkehrt *sonntags* ein Fahrradbus der SWEG von Endingen über Sasbach a. K., Marckolsheim und Heildolsheim nach Sélestat. Bis zum 27. Oktober geht es viermal täglich mit Fahrradanhänger (Kapazität: 13 Fahrräder) über den Rhein, mit guten weiteren Zug- und Busanschlüssen ins Elsass und in die Vogesen. Den genauen Fahrplan findet man auf der Homepage der SWEG oder unter www.endingen-selestat.eu. Dort sind auch die Tarife einzusehen. RVF-Tickets haben leider keine Gültigkeit.

Stolperschwelle Gestolpert in Mulhouse

Freiburg ist nicht Paris und der Münster nicht der Eiffelturm. Während man im Breisgau der TGV-Direktverbindung an die Seine entgegenfiebert, herrschte auf französischer Seite im Bahnhof Mulhouse noch etwa zwei Wochen vor der Präsentationsfahrt (12.7.) völlige Unkenntnis über die baldige TGV-Anbindung Freiburgs. Das ergab eine Nachfrage am dortigen Ticket-schalter. Die Diensthabenden gaben sich zwar größte Mühe, das nachgefragte TGV-Paar in den SNCF- Fahrplänen aufzuspüren, allerdings ohne Erfolg.