



Freiburg, den 25.08.2015

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

Liebe Mitglieder,

Sie sind herzlich eingeladen! Nicht nur, diesen Rundbrief zu lesen, sondern bei der anstehenden Mitgliederversammlung am 15.09. in Freiburg persönlich ins Gespräch mit dem Vorstand des Regionalverbandes zu kommen. Die Einladung liegt bei. Nach drei Jahren im Amt als Vorsitzender muss ich auch beruflichen Gründen kürzer treten. Damit steht zunächst einmal auch der Rundbrief in dieser Form zur Disposition. Seine Erstellung nahm in dem Maße mehr Zeit in Anspruch, in dem die eingereichten Beiträge abgenommen haben. Mutmaßlich sind unter unseren Mitgliedern viel mehr „Experten“ für die ÖPNV-Angelegenheiten vor Ort, die Erfahrungsberichte, Ideen für Verbesserungen oder Hinweise auf Probleme geben können. Halten Sie damit nicht hinterm Berg, sondern lassen sie es uns wissen.

Ich freue mich über Ihre Beteiligung und wünsche nun eine anregende Lektüre dieses Finissage-Rundbriefes in dieser Form,

Daniel Gaschick

AKTION

Pro-Bahn-Exkursion in den Klettgau

(dg) Der frühe Aufbruch hat sich gelohnt, die Zeit im Klettgau war bestens gefüllt. Im Bahnhofsgebäude von Neuhausen Bad fand das fundierte „Warming up“ statt: In einem informativen, reich bebilderten und kurzweiligen Vortrag wurde uns die wechselvolle und letztlich erfolgreiche Ausbau-Geschichte der Strecke Schaffhausen – Erzingen vorgestellt. Heute verkehrt dort in einer ländlichen Region auf einer durchgehend zweigleisigen und elektifizierten Strecke ein S-

Bahn-Takt samt abgestimmter Busanschlüsse, von dem manche deutsche Großstadt träumen kann. Das Engagement für dieses System durch Fahrgastvertreter hat maßgeblich zur Umsetzung beigetragen, ist aber auch weiter nötig: In dem Vortrag kamen die Nachbesserungspotentiale ebenso zur Sprache wie die Unkenrufe, die bereits nach kurzer Zeit eine Schröpfung dieses Angebotes aufgrund zu schwacher Auslastung auf der einen und Finanznot auf der anderen Seite fordern. Die gemeinsame Bahnfahrt führte von Neuhausen in den Klettgau nach

Wilchingen-Hallau, wo trotz Streckenausbau das mechanische Stellwerk beibehalten wurde und beste Dienste leistet. Selten mögliche Einblicke in die Funktionsweise eines solchen Stellwerks, bis hinein in arbeitsrechtliche Fragen, waren dort möglich. In Neunkirch wurde die Schnittstelle Zug-Bus kurz inspiziert, bevor nach der Rückfahrt nach Neuhausen noch Zeit für einen kurzen Abstecher Richtung Rheinfall blieb. Bei bestem Wetter erlebten alle einen sehr lehrreichen und unterhaltsamen gemeinsamen Tag.



Jung-Pro Bahner orientierten sich über die aktuellen Zugverbindungen im Klettgau..



Bilder und Vortrag orientierten über die Ausbaumaßnahmen der vergangene Jahre



Der Fahrplanwechsel 2015/2016 gilt in der Schweiz wegen der neuen Durchmesserlinie in Zürich als der größte seit der Einführung der Bahn 2000 vor elf Jahren. Betroffen ist davon vor allem der West-Ost-Verkehr durch die Schweiz. Die Auswirkungen reichen auch hinein in den internationalen Fernverkehr auf der Oberrheinstrecke. Sichtbarster Ausdruck: Die traditionsreiche Ära der EC-Verbindungen (Hamburg-) Dortmund – Basel – Zürich – Chur geht zu Ende. Stattdessen wird Chur Zielort zweier über Zürich hinausverkehrender ICE-Verbindungen. Ein EC-Paar bleibt dem Oberrhein jedoch erhalten. Es wird aber Interlaken-Ost ansteuern und die Reduzierung der grenzüberschreitenden ICE-Verbindungen auf dieser Destination (nur noch drei statt fünf) teilweise kompensieren.

FINANZIERUNG UND TARIFE

Nahverkehrsfinanzierung immer noch nicht gesichert!

(jb) Die Zukunft der Nahverkehrsfinanzierung durch die Regionalisierungsmittel ist weiterhin unsicher. Bekanntlich ist das alte Regionalisierungsgesetz Ende 2014 ausgelaufen ohne dass eine Nachfolgeregelung beschlossen wurde. Als Folge davon werden die Zahlungen des Bundes an die Länder nur noch unter Vorbehalt geleistet.

Sowohl Bundestag als auch Bundesrat haben ihre unterschiedlichen Vorstellungen zur zukünftigen Finanzierung geäußert, aber die Einberufung des Vermittlungsausschusses, die für solche Fälle vorgesehen

ist, wurde bis heute immer wieder verzögert. Da es derzeit nicht absehbar ist, wann eine Einigung über die Zukunft

der Regionalisierungsmittel erzielt werden kann, wurde die von PRO BAHN initiierte Online-Petition (<http://www.pro-bahn.de/petition>) nochmal verlängert. Wer also noch nicht unterschrieben hat, kann dies noch nachholen.

Landestarif Baden-Württemberg

(jb) Bekanntlich hat sich die Landesregierung das Ziel gesetzt, schrittweise einen einheitlichen Landestarif im gesamten ÖPNV einzuführen, wie dies in einigen anderen Bundesländern schon der Fall ist. Am 3. Juli fand in Stuttgart eine Informationsveranstaltung zum derzeitigen Planungsstand statt. In einer ersten Stufe des Landestarifs soll es für den verbundüberschreitenden Verkehr Einzelfahrscheine und Fahrscheine für

eine Hin- und Rückfahrt geben, die am jeweiligen Zielort die Anschlussmobilität mit enthalten. Gegenüber der bisherigen City-Regelung bei Bahncard-Fahrscheinen wird dies aber erheblich mehr Orte umfassen, nach derzeitigem Planungsstand über 800 Städte und Gemeinden, die etwa 86% der Bevölkerung abdecken. Die Fahrkarten werden dadurch durchschnittlich 50 Cent pro Fahrt teurer, Bahncards werden anerkannt. Bis zur Umsetzung sind aber noch viele organisatorische Aufgaben zu erledigen, bis hin zur Gründung einer Landestarifs-GmbH, die dann für Vertrieb und Abrechnung der Tarife zuständig sein wird, so dass die Einführung des neuen Tarifs (nur die erste Stufe!) erst für Dezember 2018 geplant ist.

Schwarzfahren kostet jetzt 60 Euro. Das wird die Falschen treffen!

(dg) 40 Euro hätten keine genügend abschreckende Wirkung für Schwarzfahrer. Mit dieser Argumentation wurde auf Betreiben der Länder die Fahrpreisnacherhebungsgebühr auf 60 Euro erhöht. Betrachtet man die Summe von jährlich bis zu 250 Millionen Euro Mindereinnahmen durch ticketlose Fahrgäste, müsste eine solche Maßnahme auch im Sinne der Fahrgäste sein, die redlich ihren Fahrpreis entrichten. Dennoch sollte Pro



Bahn als Fahrgastverband Einspruch erheben. Denn die Abschreckungsrechnung, die hier gemacht wird, ist zu einfach. Sie hat allein diejenigen Personenkreise im Blick, die bewusst die Zahlung von Beförderungsentgelten umgehen. Eine solche Perspektive ist verkürzt und übersieht die zahllosen Fahrgäste, die ohne irgendeine Erschleichungsabsicht in das Räderwerk der Fahrpreisnacherhebungen gelangen. Sei es, weil sie sich im Gestrüpp der Tarife verlaufen haben, sei es, weil sie die Möglichkeit, noch im Zug einen Fahrschein kaufen zu können, falsch eingeschätzt haben, sei es, weil sie die unterschiedlichen Regelungen zur Fahrradmitnahme nicht bis ins Detail kannten. Die Liste solcher und ähnlicher Gründe, ungewollt keinen passenden Fahrschein vorweisen zu können, ließe sich weit verlängern. Aus der Sicht weniger geübter Nutzer gleicht das Bahnfahren

längst einem mit Fallen versehenen Hindernisparcours. Wehe, man hat nicht genügend aufgepasst und tritt in eine der Gruben. Hilfe ist dann von niemandem zu erwarten, am wenigsten von denen, die dem Namen nach „Kundenbetreuer“ sind. Die daraus resultierenden Situationen in den Zügen dürften jeden bekannt sein. Nichts wird sich an ihnen ändern, außer dass sie nun um 20 Euro peinlicher, hitziger, uneinsichtiger, trauriger und verletzender werden. Sowohl für die Fahrgäste, als auch für Zugbegleiter, die schon jetzt meist nicht wissen, wie sie sich in solchen Konfliktsituationen verhalten sollen und sich meist in ein grimmig-schweigsames „Ich-darf-nicht-anders“ flüchten und auch verbale Ausfälle der Fahrgäste ertragen müssen. Die Begegnung mit ihnen dürfte zunehmend von der Hoffnung dominiert sein, trotz bestem Willen ja nichts falsch gemacht zu haben. Dadurch und nicht durch die Reduzierung von „Beförderungsererschleichung“ dürfte die Erhöhung der Gebühr auf 60 Euro ihre größte Abschreckung unter Fahrgästen entfalten. Die Bahn wird unattraktiver:



Menschen verzichten aufgrund der Erfahrung, ungerecht behandelt worden zu sein, oder auch durch die empörenden Berichte anderer, ganz auf das Bahnfahren. Wer will sich schon der Gefahr aussetzen, zu Unrecht als Schwarzfahrer abgestempelt und ohnmächtig einem Bahnmitarbeiter ausgeliefert zu sein, der robotergleich die Personalien in seine Maschine eintippt, aus der er einen langen Fahrpreisnacherhebungsbeleg, aber keine Fahrkarte herauslassen darf? Umgekehrt dürfte gerade unter älteren Menschen das Gefühl der

„Ticket-Sicherheit“ und des „Be-treutseins“ von Einstieg bis Ausstieg ein starkes Argument für die Nutzung von Fernbussen sein. Die Gefahr, ohne den passenden Fahrschein im Bus zu sitzen, gibt es hier per se nicht. Mit diesem Effekt eines imagebedingten Bahnverzichts müssten die vermeintlichen 250 Millionen Euro Mindereinnahmen durch tatsächliche Schwarzfahrer verrechnet werden. Doch entsprechende statistische Erhebungen gibt es nicht. Vor der Fahrpreisnacherhebung sind alle Falscher oder Nichtlöser gleich. Der Fahrgastverband Pro Bahn sollte dies nicht kommentarlos hinnehmen. Schon jetzt bläst er nicht in das Horn der Verkehrsunternehmen, dass Fahrpreisnacherhebungen „einfach vermeidbar“ sind. So verkündet es die DB-Homepage, um dann - ganz im Widerspruch dazu - eine lange Liste an möglichen „Lapsi“ aufzustellen. Das Engagement für einfache Zugänge zu Tickets inklusive fahrscheinverkaufender Zugbegleitung und für einfache Tarifbestimmungen ist eines der Hauptfelder von Pro Bahn. Wie aber wäre es mit zwei weiteren ungewöhnlichen Vorschlägen: Erstens mit einer Erhebung und genaueren Analyse der Gründe für die Konfrontation mit Fahrpreisnacherhebungen. Zweitens: mit einer „Versicherung“. Gegen alle Schicksalsfälle des komplexen Lebens kann man sich versichern, warum dann nicht gegen die Unwägbarkeiten des komplexen Bahnsystems? Warum sollte Pro Bahn seinen Mitgliedern nicht eine Versicherung gegen Fahrpreisnacherhebungen (die nicht auf Erschleichung beruhen), anbieten - und damit auch für Nichtbahnspezialisten interessanter werden? Natürlich müsste man die Details einer solchen Fahrgastsolidarität genau klären. Auf jeden Fall wäre ein klares Signal gesetzt, dass die Erhöhung auf 60 Euro nicht die redlichen Fahrgäste „verunsichern“ muss.

(Daniel Gaschick)

EINLADUNGEN

Aufruf zur Teilnahme an VCD-Onlineumfrage zur ÖPNV-Zugänglichkeit

Der ökologische Verkehrsclub VCD führt bis Ende September 2015 eine Onlineumfrage zur einfachen Nutzbarkeit und Zugänglichkeit des ÖPNV durch. Alle ÖPNV-Nutzer/-innen sowie -Nichtnutzer/-innen werden eingeladen, an dieser teilzunehmen. Die Umfrage soll Aufschluss darüber geben, warum Menschen den ÖPNV in ihrem Wohnort bzw. ihrer Region häufig, selten oder überhaupt nicht nutzen. Die Teilnehmenden haben die Chance, Fragen zur Qualität des ÖPNV vor Ort zu beantworten und diesen somit einzuschätzen. Daraus kann abgeleitet werden, wie der Nahverkehr zukünftig leichter verständlich und einfacher nutzbar werden kann und soll. Der folgende Link führt direkt zur Umfrage:
<http://www.vcd.org/index.php?id=3504>

Die nächsten RV-Sitzungen (jeweils ab 18:45 Uhr, Freiburg Radstation):

Dienstag, 08. September

Dienstag 15. September, 19:00 Uhr. Pro-Bahn-RV-Mitgliederversammlung, Freiburg, Café Hermann. (siehe Einladung in diesem Rundbrief)

Dienstag 13. Oktober

Dienstag 10. November

Dienstag 8. Dezember

Termine der Regionalen Fahrplan-Konferenzen:

16.09. Schopfheim // 24.09. Villingen-Schwenningen // 05.10. Freiburg // 05.10. Lahr

Die Eisenbahn im Schilderwald

Vielleicht ist es verkehrspolitisch symptomatisch, dass die deutsche Eisenbahn nur dort die modernste Europas ist, wo sie auf Straßenschildern abgedruckt wird.



(entnommen: ZEIT-Magazin 24. April 2014)

Anbestellt - Abbestellt

(dg) Des einen Halt ist des anderen Leid! So lässt sich das Ringen um die zukünftige Stationen des schnellen stündlichen RE Offenburg-Basel zusammenfassen. Kaum haben südlich von Freiburg die Gemeinden Bad Krozingen und Heitersheim erfolgreich gegen die Streichung als RE-Halt protestiert, müssen nördlich Denzlingen, Ringsheim und Orschweier ihre BeREchtigung nachweisen. Irgendwo müssen die Minuten gewonnen werden, die dem Zug eine Fahrt von Basel nach Offenburg in 90 Minuten erbringt. Pro Bahn vertritt grundsätzlich die Meinung, dass Stationen mit abzweigenden Stichstrecken (Denzlingen, Bad Krozingen) auf jeden Fall RE-würdig sind. Allerdings ist darauf zu achten, dass die Übereck-Anschlüsse (z.B. Waldkirch – Emmendingen mit Umstieg in Denzlingen) auch gut gewährleistet werden. Die anderen Halte dürfen nicht unberücksichtigt lassen, dass dem schnellen RE zukünftig ja ein regelmäßiges S-Bahn-System unterlegt ist. Auch könnten manche Gemeinden ihrem Ruf nach einem RE-Halt die Taten zur attraktiveren Gestaltung von Bahnhofsumfeldern und Busanschlüssen folgen lassen. Bei Orschweier z.B. wird sich die Frage stellen, welche Züge man per Bus an Ettenheim und Kappel-Grafenhausen anschließt, S-Bahnen oder RE.

Stolperschwelle: Tschüss, Stopfmaschine

(dg) „Sofern nichts Unvorhergesehenes passiert, sollte das die letzte große Baumaßnahme für viele Jahre gewesen sein“. Mit dieser Aussicht versucht die Wochenzeitung „Der Sonntag“ (23.8.2015, S.7), den Fahrgästen der Höllentalbahn die gut dreiwöchige Sperrung der Strecke rückblickend zu versüßen. Erschreckend, dass in der Redaktion nicht bekannt ist, dass der Ausbau für die Breisgau-S-Bahn unmittelbar bevorsteht und auch auf der Höllentalbahn zu Streckensperrungen und SEV führen wird, der den gerade zurückliegenden in den Schatten stellen wird. Besser wäre der Titel gewesen: Auf Wiedersehen, Stopfmaschine.

