



Themen, Aktionen, Projekte



Jahresbericht Landesverband

Im Jahr 2009 war der Landesverband Baden-Württemberg von PRO BAHN wieder deutlich in der Öffentlichkeit wahrnehmbar. In der Pressearbeit setzten wir weiterhin erfolgreich auf Qualität statt Quantität und verschafften so den Belangen der Fahrgäste Gehör. Wichtigster Erfolg war so die teilweise Rücknahme der Angebotskürzungen, mit denen das Land im Jahr 2007 die geringeren Regionalisierungsmittel letztlich an die Fahrgäste weitergegeben hat.

Weitere Themen, die wir uns für das Jahr 2009 auf die Agenda gesetzt hatten, mussten liegen bleiben, weil der ehrenamtlich tätige Vorstand nicht all das leisten kann, was eigentlich getan werden sollte. Das Durcheinander der vielen Tarif- und Verkehrsverbände in Baden-Württemberg ist solch ein aufgeschobenes Problem, das wir nun im Jahr 2010 intensiv angehen wollen. Erste Schritte sind aber getan.

Erfreulicherweise ist es uns gelungen, in den Regionalverbänden Neckar-Alb und Südlicher Oberrhein jeweils wieder einenvollständigen Vorstand zu wählen. Nach vorbereitenden Treffen im Frühjahr wurden auf den Mitgliederversammlungen im Herbst Marcel Miny (Neckar-Alb) und Benedikt Barth (Südlicher Oberrhein) zu den Vorsitzenden der beiden Regionalverbände gewählt.

Der Internetauftritt (<http://www.pro-bahn-bw.de>) wurde neu gestaltet. Außerdem versuchen wir, häufiger aktuelle Inhalte einzustellen. Im Ansatz gelingt dies, doch leider bei weitem nicht im wünschenswerten Umfang.

Am 8. Mai 2010 findet der ordentliche Landesverbandstag in Freiburg statt. Wir möchten bereits an dieser Stelle darauf hinweisen und freuen uns auf Ihr zahlreiches Erscheinen. Bitte unterstützen Sie uns weiterhin bei unserer notwendigen und oftmals auch erfolgreichen Lobbyarbeit für die Fahrgäste des öffentlichen Personennah- und -fernverkehrs.

STEFAN BUHL

DR. WOLFGANG STAIGER

LOTHAR FAAS

Fahrplanangebote

Angebotskürzungen

Die Kürzung der Regionalisierungsmittel und damit einhergehend die Angebotskürzungen in Baden-Württemberg haben uns auch Anfang des Jahres 2009 beschäftigt.

Die platte Forderung nach mehr Geld allein wäre wohl wenig erfolgversprechend gewesen. Mit sachlicher und präziser Argumentation haben wir die Auswirkungen der Kürzungen dargestellt und den im Vergleich zum gesamten Haushaltsvolumen geringen Einsparbeträgen gegenübergestellt. Auch musste die Landesregierung auf eine Anfrage des CDU(!)-Abgeordneten Scheuermann¹ zahlreiche Kapazitätsengpässe einräumen und zugeben, dass in vielen Fällen nur eine Wiederbestellung gestrichener ehemals voller Züge helfen könne. All dies scheint zu einer Nachdenklichkeit bei Abgeordneten und Regierungsmitgliedern geführt zu haben.

Sehr kurzfristig wurden schließlich großteils bereits im Juni, ansonsten zum Fahrplanwechsel im Dezember, etwa 500.000 Zugkilometer jährlich wiederbestellt. Hinzu kommen Angebotsausweitungen auf der Schwarzwaldbahn im Abschnitt Karlsruhe–Offenburg, die aus den Kostensenkungen durch die Ausschreibung finanziert werden.

Wir dürfen zwar zufrieden sein, weil das Erreichte eine deutliche Entspannung gebracht hat. Dennoch darf

nicht übersehen werden, dass weiterhin schmerzliche Lücken bestehen bleiben. Nicht alle Kürzungen wurden zurückgenommen, und wo schon vor der Kürzungsrunde 2007 Züge gefehlt haben, fehlen diese natürlich weiterhin. Zu nennen sind beispielhaft der Zweistunden-„Takt“ im württembergischen Allgäu oder das unzureichende Angebot im Rheintal, wo ein dicht getakteter S-Bahn-ähnlicher Verkehr angemessen wäre.

Landesfahrplankonferenz

Auf der Landesfahrplankonferenz, in der wir uns den Sitz mit dem VCD teilen, werden wir seit diesem Jahr von Stefan Buhl vertreten. Von den eingebrachten Anträgen sind beispielhaft zu nennen

- Prüfung der Beibehaltung der Direktverbindungen von Basel über Karlsruhe nach Stuttgart bzw. Nürnberg
- Einführung eines IC-Zugpaars von Stuttgart über Heilbronn und Würzburg nach Hamburg
- Beschleunigung des Entlastungs-ICs 2390 Stuttgart–Frankfurt und Verstetigung der Verkehrstage
- Ausweitung des Citytickets auf alle Städte mit Fernverkehrshalten

Der erste Vorschlag ist Folge der Achsprobleme der ICE-Flotte. Wegen Fahr-

¹Landtagsdrucksache 14/3879 vom 20.1.2009, siehe http://www3.landtag-bw.de/WP14/Drucksachen/3000/14_3879_D.PDF

zeugmangels mussten Züge in Karlsruhe gebrochen und zwischen Basel und Karlsruhe durch konventionelle IC-Züge ersetzt werden. Die Direktverbindungen vom Rheintal zur Landeshauptstadt konnten sich am Markt jedoch augenscheinlich nicht durchsetzen, so dass sich die von uns geforderte Prüfung erledigt hat.

Das IC-Zugpaar Stuttgart–Würzburg–Hamburg würde erstmals Heilbronn als letzte baden-württembergische Großstadt ans Fernverkehrsnetz der DB anbinden. Es ist derzeit nicht absehbar, ob dem Antrag entsprochen wird, doch wird er ernsthaft geprüft.

Der IC Stuttgart–Frankfurt wird tatsächlich schneller und damit attraktiver. Bei den Verkehrstagen bleibt es jedoch beim Durcheinander, das sich am Frankfurter Messekalender orientiert.

Der Vorschlag zum Cityticket wurde aus formalen Gründen abgelehnt, wird deswegen jedoch nicht weniger sinnvoll. Hier bleiben die Kollegen vom VCD am Ball.

Tarife

Tarifverbünde

Baden-Württemberg leistet sich einen bunten Flickenteppich aus unterschiedlichsten Verkehrsverbänden. Bis auf den Landkreis Göppingen, der noch bis zum Jahr 2011 warten muss, gibt es zwar keine verbundfreien Zonen mehr (ganz im Gegenteil beispielsweise zu Bayern), doch ist die teils sehr überschaubare Flächenaus-

dehnung vieler Klein- und Kleinstverbände Quell steten Ärgers. Der Hauptvorteil eines Verkehrsverbands, dass für die gesamte Reisekette nur ein Fahrausweis zum meist recht günstigen Preis benötigt wird, geht in der Regel verloren, wenn die Fahrt über eine Verbundgrenze hinweg geht.

Dem Thema konnten wir uns noch nicht im eigentlich wünschenswerten Umfang widmen. Bisher hat der Landesausschuss ein Positionspapier beschlossen, das die wesentlichen Probleme zusammenfasst. Gefordert wird eine systematische Lösung für verbundübergreifende Fahrten. Wir werden das Thema im nächsten Jahr offensiv angehen.

Automaten

Derzeit werden in Baden-Württemberg in zahlreichen Bahnhöfen und Haltepunkten die Automaten des Nah- und Fernverkehrs gegen eine neue, einheitliche Gerätegeneration ausgetauscht. Grundsätzlich ist das erfreulich, weil so von jedem kleinen Haltepunkt aus so ziemlich das gesamte Fahrkartensortiment erhältlich ist, auch ins Ausland. Bei der Gelegenheit wird die Zahl der Automaten aber oft weit über ein sinnvolles Maß hinaus verringert.

Das führt nicht nur zu kleineren Unannehmlichkeiten, sondern oft zu großem Ärger. Besonders unglücklich ist es, wenn Haltepunkte mit zwei Bahnsteigen über nur noch einen Automaten verfügen. Es drohen nicht nur illegale und lebensgefährliche Gleis-

überschreitungen, sondern es besteht auch die Gefahr, dass Fahrgäste zu Schwarzfahrern wider Willen werden.

Die Verlässlichkeit der Geräte hat sich als noch ausbaufähig erwiesen. Die berührungsempfindlichen Bildschirme sind bei starkem Sonneneinfall oft unbenutzbar. Der spätere Nachweis nach einer Fahrkartenkontrolle ist nicht immer möglich und den ehrlichen Fahrgästen auch nicht zuzumuten.

Die Benutzerführung stößt auf teils berechnete, teils vielleicht auch überzogene Kritik. Das liegt aber nicht am Unvermögen der Programmierer, sondern vor allem daran, dass die überkomplexe Tarifwirklichkeit sich nicht beliebig einfach in einem Fahrkartenautomaten abbilden lässt. Dieses Problem haben wir schon weiter oben angesprochen.

Verschärft wird das Problem von der DB durch die beabsichtigte oder schon durchgeführte Schließung von Reiszentren oder die Kürzung von deren Öffnungszeiten. Auch hier hat sich PRO BAHN deutlich vernehmbar zu Wort gemeldet, freilich ohne durchschlagenden Erfolg.

Sicherheit im ÖPNV

Beim Stichwort „Sicherheit im ÖPNV“ geht der erste Gedanke für gewöhnlich an Unfälle und deren Vermeidung. Die Ermordung eines hilfsbereiten Fahrgast in Solln zeigte auf tragische Weise, dass Sicherheit auch den Schutz vor Gewalttaten bedeutet. Es sei dahingestellt, ob die Zahl der Straf- oder

Gewalttatensächlich steigt. Ein kleiner Kern von Intensivtätern jedenfalls agiert mit immer extremerer Gewalttätigkeit, ohne dass ihnen hierfür Anlass gegeben würde.

So tragisch die Extremfälle auch waren: Für die Akzeptanz des ÖPNV nicht minder gefährlich sind die „alltäglichen“ Rücksichtslosigkeiten und Pöbeleien, die manchen Fahrgästen das Leben schwer machen. Die DB kann nicht für gesellschaftliche Fehlentwicklungen verantwortlich gemacht werden und es ist auch nicht ihre Aufgabe, die innere Sicherheit aufrecht zu erhalten. Mit dem weitgehenden Verzicht auf Zugbegleiter fördert das Unternehmen die negativen Tendenzen allerdings auch auf verantwortungslose Weise.

In einem offenen Brief an Politik, Eisenbahnunternehmen und Gewerkschaften forderte PRO BAHN die Einrichtung eines runden Tisches. Unter Federführung des Innenministeriums sollen nach unserer Vorstellung die Beteiligten praktikable Lösungen für die Sicherheitsprobleme finden. Unsere Forderung ist zwar auf großes Medieninteresse gestoßen, ansonsten ist bisher nicht viel nach außen Erkennbares geschehen. In der Diskussion ist oder war ein Alkoholverbot in Zügen, das ein erster Schritt sein kann.

Die Nachrichtenkarawane ist längst weitergezogen, doch das Thema hat sich noch lange nicht erledigt. Das Innenministerium hat uns einen Gesprächstermin angeboten, an dem wir die Problematik erörtern werden.

Jahresberichte der Regionalverbände

Regionalverband Region Stuttgart

Stuttgart 21

Das Projekt „Stuttgart 21“ erforderte wiederum ein starkes Engagement unseres Regionalverbands innerhalb des Aktions-Bündnisses „Kopfbahnhof 21“.

Im Rahmen einer Pressekonferenz wurde auf die Folgen für den Nahverkehr während der Bauzeit hingewiesen und es wurde Unterstützung bei der Vorbereitung von Informationsveranstaltungen sowie bei Ausarbeitung und Verteilung von Infomaterial geleistet.

Sabine Lacher betreut die Homepage www.kopfbahnhof-21.de und sorgt für ständig aktuelle Informationen und für enge Kontakte zur Presse.

Wie sich nun zeigt, sind etliche unserer Befürchtungen bereits vor Baubeginn eingetreten, wie z. B. die erneute Kostensteigerung um 1 Mrd. Euro oder die angekündigten Preiserhöhungen für die Schieneninfrastruktur. Der Regionalverband Region Stuttgart wird sich im Rahmen des Bündnisses, trotz des nun verkündeten Baubeginns, weiterhin gegen dieses Projekt wenden, solange noch die Möglichkeit eines Scheiterns besteht.

Fahrgastbeirat

Eine wichtige Aufgabe ist die Vorbereitung der Themen für den Fahrgastbeirat des VVS.

Dabei müssen die unterschiedlichen Anliegen und Wünsche der Fahrgäste aus verschiedenen Organisationen koordiniert und an den VVS weitergeleitet werden, was von Dr. Wolfgang Staißer als Vertreter des Landesverbands übernommen wird.

Der Regionalverband ist hier durch Sabine Lacher vertreten.

Nahverkehrsplan Stuttgart

Zur Fortschreibung des Nahverkehrsplans in Stuttgart wurde zusammen mit dem BUND eine 29-seitige Stellungnahme erarbeitet, die auch an die Gemeinderatsfraktionen verteilt wurde. Sie ist unter http://www.pro-bahn-bw.de/rvregionstuttgart/vvs_fahrgast/nvp_einwendungen_2009.pdf im Internet abrufbar. Mit Verkehrspolitikern der SPD fand daraufhin ein längeres Fachgespräch zu diesem Thema statt.

Die detaillierten Verbesserungsvorschläge sowie die kritische Bestandsaufnahme des Status Quo wurden teilweise von den Parteien übernommen und fanden so Eingang in den endgültigen Text des fortgeschriebenen Nah-

verkehrsplans.

Stadtbahnlinie U13

Aufgrund der neuen Zusammensetzung des Gemeinderats ist die Führung der Stadtbahnlinie U13 durch die Badstraße in Bad Cannstatt nunmehr endgültig gesichert, was auch mit ein Erfolg unserer wiederholten Pressearbeit und Gesprächen mit Regionalpolitikern ist.

Regionale Fahrplankonferenzen

Im Bereich der Fahrplanoptimierung vertrat Ulrich Arndt die Interessen der Fahrgäste und nahm an der Fahrplankonferenz bei der IHK Region Stuttgart teil.

Regelmäßige Treffen

Der Regionalverband Region Stuttgart trifft sich nun regelmäßig am ersten Dienstag im Monat ab 19 Uhr in der Gaststätte „Stuttgarter Kellerschenke“ im Gewerkschaftshaus, Willi-Bleicher-Str. 20. Interessierte werden gerne in den E-Mail-Verteiler des RV Region Stuttgart aufgenommen.

Die Kellerschenke ist mit der S-Bahn (Haltestelle „Stadtmitte“) sowie der Stadtbahn (Haltestelle „Schlossplatz“ oder „Friedrichsbau“) gut erreichbar.

Regionalverband Rhein-Neckar

Neubaustrecke Rhein/Main–Rhein/Neckar

Zusammen mit den PRO-BAHN-Kollegen aus dem Großraum Frankfurt und dem Regionalverband Starkenburg (Region Darmstadt/Bergstraße/Odenwald) trafen sich Vertreter des Regionalverbands Rhein-Neckar zweimal im Jahr 2009 im hessischen Bensheim, um eine gemeinsame Vorgehensweise zur seit Jahren geplanten, aber immer noch in der Abstimmung befindlichen Neubaustrecke Rhein/Main–Rhein/Neckar zu besprechen.

Konsens der Teilnehmer war, dass erstes Ziel einer ICE-Neubaustrecke Frankfurt–Mannheim eine optimale Netzwirkung sein müsse, um die Fahrzeit zwischen Frankfurt (Main) und Mannheim Hauptbahnhof auf knapp unter 30 Minuten Fahrzeit zu drücken. Der von DB Netz und dem früheren DB-Vorstandsvorsitzenden Hartmut Mehdorn geforderte Bypass, also eine Umfahrung des Mannheimer Hauptbahnhofs, wurde von den Teilnehmern abgelehnt. Der vom Landrat des hessischen Kreises Bergstraße, Matthias Wilkes, geforderte knapp 12 Kilometer lange Tunnel zur Unterfahrung eines Waldstücks wurde von den Teilnehmern des Arbeitskreises abgelehnt.

Besonders umstritten ist derzeit die Streckenführung zwischen den hessischen Gemeinden Lorsch und Lampertheim. Da es hier um maximal an-

derhalb Minuten Fahrzeitgewinn geht, ist PRO BAHN hier offen bezüglich der geplanten Trasse.

S-Bahn Rhein-Neckar

Die S-Bahn Rhein-Neckar, die im Dezember 2003 ihren Betrieb aufnahm, erweiterte im Dezember 2009 ihr Streckennetz von Heidelberg über Meckesheim und Sinsheim mit einer neuen Linie S5 nach Eppingen im Landkreis Heilbronn. Dort besteht Anschluss an die Stadtbahnstrecke von Karlsruhe über Heilbronn nach Öhringen. Wegen Schwierigkeiten beim Neubau der Strecke von Meckesheim nach Aglasterhausen verzögert sich allerdings die Inbetriebnahme der neuen S51 bis Ende März 2010.

In diesem Zusammenhang kritisierte PRO BAHN Rhein-Neckar auch die Verzögerungen beim Ausbau der S-Bahn-Stammstrecke zwischen Heidelberg und Mannheim. Mindestens ein drittes Gleis sei notwendig, um überhaupt die geplante Anzahl S-Bahn-Züge ab Dezember 2015 zwischen Mannheim und Heidelberg fahren und halten zu lassen. Inzwischen haben sich die elf Gemeinden und dreizehn Landkreise, die zum Verkehrsverbund Rhein-Neckar gehören, entschlossen, zumindest die Planungskosten für den Neubau des zentralen Astes der S-Bahn Rhein-Neckar mit zu übernehmen.

In Mannheim selbst zeigten Vertreter des Regionalverbands am ersten Juli-Wochenende 2009 Flagege beim 101. Jubiläum des Schienentechnik-

Produzenten Bombardier am Standort Mannheim (früher unter den Namen ABB und BBC bekannt). PRO BAHN Rhein-Neckar war dort mit einem Stand vertreten und informierte insbesondere die Mitarbeiter des Konzerns über die Aufgaben und Ziele unseres Fahrgastverbandes.

Heidelberger Straßenbahn

Kritisch begleitete PRO BAHN Rhein-Neckar auch die „unendliche Geschichte“ des Straßenbahn-Anschlusses des Heidelberger Uni-Campus „Im Neuenheimer Feld“ im Westen der Stadt. Obwohl die Schienenverbindung seit mehr als 20 Jahren geplant ist und mehr als 20.000 Uni-Mitarbeitern und Studenten einen besseren ÖPNV-Anschluss bieten würde, sperrte sich die Uni-Spitze bislang vehement mit immer neuen, fadenscheinigen Argumenten gegen die neue Schienenstrecke. Nun ist offenbar ein Durchbruch erreicht. Der Heidelberger Gemeinderat entschied sich für den Neubau, mit dem noch 2010 begonnen werden könnte.

Fahrplanänderungen

Nachdem im November der neue Fahrplan online gestellt wurde, erreichten PRO BAHN Rhein-Neckar zahlreiche E-Mails und Anrufe betroffener Pendler, die über die Veränderungen verärgert waren. Besonders viele Anrufer und Schreiber reagierten auf den Wegfall des ICE 181, der seit vielen Jahren am frühen Morgen Frank-



Am 13. Dezember 2009 wurde die neue S-Bahn-Strecke von Heidelberg nach Eppingen im Landkreis Heilbronn eröffnet. Das Foto zeigt einen S-Bahn-Zug der neuen Linie S5 im ungestalteten Bahnhof Sinsheim. 6

furt (Main) mit Zürich über Heidelberg (ab 7.17 bzw. 6.56 Uhr) und Stuttgart (an 7.57 bzw. 7.36 Uhr) verbindet. Insbesondere für Pendler aus der Rhein-Neckar-Region, die in der Landeshauptstadt arbeiten, ist diese Verbindung sehr wichtig. Im neuen Online-Fahrplan war sie jedoch auf den Laufweg Stuttgart–Zürich reduziert. Sofort beschwerten sich zahlreiche Pendler in Leserbriefen an die Heidelberger Tageszeitung „Rhein-Neckar-Zeitung“ sowie mit E-Mails an Bundestags- und Landtagsabgeordnete, Gemeinderatsmitglieder und bei PRO BAHN.

PRO BAHN Rhein-Neckar schloss

sich dem Protest an und informierte in Telefongesprächen und Antwort-E-Mails über den Prozess der Fahrplannerstellung und versprach, die wichtige Verbindung bei der nächsten regionalen Fahrplankonferenz zur Sprache zu bringen. Offenbar hatte der massive Protest Erfolg. Nachdem Bahn-Mitarbeiter auf Anfrage der Pendler zunächst bestätigten, dass der Zug zwischen Heidelberg und Stuttgart wegfallen würde, gab die Deutsche Bahn gegenüber der „Rhein-Neckar-Zeitung“ nach einigen Tagen klein bei und sagte, der Zug würde nicht wegfallen, er sei nur noch nicht im elek-

tronischen Fahrplan veröffentlicht, weil es bei dieser Verbindung noch Abstimmungsbedarf geben würde. Ob dies der Wahrheit entspricht oder erst der Pendler-Protest die Bahn zum schnellen Umlenken bewegt hat, lässt sich wohl nicht mehr klären. Allerdings war der Fahrweg des ICE 181 in den seit 13. Dezember 2009 in den Zügen ausgelegten Fahrplänen „Ihr Reiseplan“ auch nur in der Relation Stuttgart-Zürich abgedruckt!

Fahrgastzeitung

PRO BAHN Rhein-Neckar beteiligte sich auch 2009 wieder an der „Fahrgastzeitung“ des PRO-BAHN-Landesverbands Hessen mit eigenen Beiträgen und eigenen Seiten, um über das Geschehen im öffentlichen Personennah- und -fernverkehr in der Region aus Sicht unseres Fahrgastverbandes zu berichten. Die Zeitung im DIN-A-5-Format, die alle zwei Monate erscheint und zwischen 28 und 40 Seiten hat, wird an alle PRO-BAHN-Mitglieder in der Rhein-Neckar-Region (also auch an die Mitglieder in Rheinland-Pfalz) kostenlos verschickt.

Die Redaktion liegt bei Wolfgang Brauer, der von Michael Löwe bei seiner Arbeit unterstützt wird. Wolfgang Brauer war auch 2009 wieder für die Hälfte der sechs „Fahrgastzeitungen für Hessen und Rhein-Neckar“ für die Endredaktion und das Layout der Gesamtausgabe verantwortlich. In dieser Eigenschaft hält er engen Kontakt zum PRO BAHN Landesverband Hessen und nimmt an dessen Jahreshauptver-

sammlungen und Landesausschusssitzungen teil. Der Internet-Auftritt des Regionalverbandes (<http://www.pro-bahn.de/rhein-neckar>) wird ebenfalls von Wolfgang Brauer betreut. (wb)

Regionalverband Mittlerer Oberrhein

Im Februar 2009 wurden Neuwahlen durchgeführt. In den Vorstand gewählt wurden: Norbert Stütze, Gerhard Stolz, Jörg Maurer und Johannes Hertel sowie als Beisitzer Herbert Jäger und Martin Th. Ludwig.

Während des Berichtsjahres haben wir mehrere Redner zu Vorträgen eingeladen.

Herr Dr. Casazza, der Geschäftsführer des KVV, sprach über Änderungen zum Fahrplanwechsel und machte Werbung für die „Kombilösung“ (ein Stadtbahntunnel unter der Kaiserstraße sowie ein durchgängiger Autotunnel vom Karlstor bis zum Mendelssohnplatz).

Herr Heilmann, Geschäftsführer des „Zweckverbands Schienenpersonennahverkehr Rheinland-Pfalz Süd“ gab einen Ausblick auf die Neuausschreibungen in den nächsten Jahren und die erhofften großen Verbesserungen ab 2015.

Herr Lieb, Vorsitzender des VCD-Landesverbands Baden-Württemberg, machte auf die viel zu große Zahl von Verkehrsverbänden in Baden-Württemberg aufmerksam und zeigte die damit verbundenen Probleme für die Fahrgäste auf.

In Wörth kamen wir mit Gleichgesinnten des Interessenverbandes „Südpfalz mobil“ zusammen. Wir sprachen über die im Bau befindliche neue Stadtbahnlinie Germersheim–Wörth–Karlsruhe und die Möglichkeiten besserer Verbindungen nach Frankreich, insbesondere an den Wochenenden.

Zu den regionalen Fahrplankonferenzen erhalten wir regelmäßig Einladungen und sind mit einem rührigen Mitglied vertreten.

Zum Dauerstreithema „Kombilösung“ hat der Regionalverband bewusst keine Stellungnahme abgegeben. Die harten und teilweise unerfreulichen Auseinandersetzungen in den letzten Jahren stecken den Mitgliedern noch in den Knochen. Die Meinungsbildung soll individuell erfolgen.

Für die dreimal im Jahr erscheinende kleine Zeitschrift „umwelt & verkehr“ versuchen wir neben BUZO und VCD geeignete Beiträge zu liefern.

Leider ist es uns (noch) nicht gelungen, außer dem „harten Kern“ weitere Mitglieder wenigstens einmal im Monat in das Umweltzentrum zu locken.

Regionalverband Bodensee-Oberschwaben

Angebotskürzungen

Die regionalen Fahrplankonferenzen im Frühjahr 2009 waren Anlass, zum wiederholten Male die Kürzungen des Vorjahres im Schienenverkehr zu thematisieren. Neben den Aktionen des Landesverbands hat sich auch der Regionalverband an „seine“ Landtagsab-

geordneten mit der Bitte um Rücknahme der Kürzung gewandt. Auch haben wir versucht, vom großen Kuchen der Konjunkturpakete etwas abzubekommen.

Südbahn

Die Südbahn Ulm-Friedrichshafen bestimmen derzeit zwei Themen: Die Südkurve Laupheim und die Elektrifizierung.

Nach einem über zehnjährigen Planungsvorlauf ist die Südkurve Laupheim zur durchgehenden Anbindung von Laupheim Stadt endlich im Bau. Mit der Inbetriebnahme im Jahr 2011 soll auch der Lückenschluss im Regionalbahnverkehr zwischen Biberach und Aulendorf, eine alte Forderung von PRO BAHN, erfolgen. Der künftige Fahrplan wird auf der Frühjahrskonferenz im Februar 2010 vorgestellt.

Die Aufnahme des elektrischen Betriebs auf der Südbahn soll im Dezember 2015 erfolgen. Nachdem die Kommunen und Kreise entlang der Strecke die mittlerweile abgeschlossene Vorplanung mit 1,2 Millionen Euro vorfinanziert hatten, will das Land laut Staatssekretär Köberle nun knapp 8 Millionen Euro in die weitere Entwurfs- und Genehmigungsplanung investieren. Die Planfeststellung soll 2011 erfolgen, der Baubeginn 2012, so dass mit der Fertigstellung im Jahr 2015 gerechnet werden kann.

Voraussetzung ist allerdings, dass sich der Bund an der Finanzierung der Gesamtkosten von 140 Millionen Euro beteiligt. Diese liegen 30 % höher

als ursprünglich geschätzt. Das Land behält sich laut Aussage des Baubürgermeisters der Stadt Biberach einen Rückgriff auf die Kommunen vor, sollten die Kosten weiter steigen.

Die mit der Elektrifizierung vorgesehene Anhebung der Höchstgeschwindigkeit zwischen Ulm und Biberach auf 160 km/h könnte entsprechend eines Antrags von PRO BAHN vielleicht vorgezogen werden. Laut einem Antwortschreiben des Innenministeriums sind 114 km der 140 km im Zuge der laufenden Baumaßnahmen bereits hierfür hergerichtet worden. Verbindliche Zusagen gibt es allerdings nicht.

Hochrhein

Am Hochrhein hat sich die Landtagsabgeordnete Veronika Netzhammer für einen Ausbau der Hochrhein-strecke ausgesprochen. Dem wollten wir uns natürlich nicht widersetzen. Dennoch haben in einer Pressemitteilung darauf hingewiesen, dass die Probleme am Hochrhein wenig mit unzureichender Infrastruktur und sehr viel mit den Kürzungen durch das Land zu tun hatten.

Bodenseegürtelbahn

Auch für die Bodenseegürtelbahn, deutlicher Schwachpunkt aus Konstanzer Sicht, haben wir uns eingesetzt. In einem ausführlichen Schreiben an RAB und NVBW haben wir auf verschiedene Schwachpunkte aufmerksam gemacht und unsere Lösungsvorschläge aufgezeigt. Die Re-

sonanz war leider durchweg negativ. Als Beispiel sei das Fehlen einer Türschließautomatik in den Regioshuttles genannt. Bei längeren Kreuzungsaufenthalten (Rekord sind 18 Minuten Überlingen-Therme, im normalen Takt sind es ebenfalls bis 10 Minuten) schließen die Türen nicht automatisch, sondern nur, wenn ein Fahrgast (oder der Triebfahrzeugführer) sie per Knopfdruck wieder schließt. Der gesunde Menschenverstand würde nur geringe Kosten für die Nachrüstung erwarten; tatsächlich wird das noch nicht einmal als Problem anerkannt.

Alle Jahre wieder: Mal mit, mal ohne Neigetechnik

Nicht nur der ICE-T, auch die altbekannteren VT 611 haben mal wieder mit dem Ausfall der Neigetechnik zu kämpfen. Es sei dahingestellt, ob die vom EBA angeordnete Abschaltung der Neigetechnik notwendig ist, weil ja nur der Antrieb der Neigetechnik selbst betroffen ist. In den letzten Monaten des Jahres haben die IRE-Sprinter den Fahrplan beschädigt, weil auf der Bodenseegürtelbahn die Fahrzeiten nur mit Neigetechnik zu halten sind. Mit dem Fahrplanwechsel wurden die Fahrzeiten wieder der Realität angepasst. In Ulm wird es dadurch beim Umsteigen wieder enger; dafür gibt es wieder stündlichen Anschluss vom Konstanzer See- has zur Regionalbahn nach Friedrichshafen. PRO BAHN unterstützt die Forderungen nach einer Elektrifizierung der Hochrhein-strecke und Bodensee-

gürtelbahn, um dem dauernden Wechselspiel von Fahrplänen mit und ohne Neigetechnik ein Ende zu setzen und um stabile Fahrpläne mit zeitgemäßen Fahrzeugen anbieten zu können.

Schwarzwaldbahn

Ein Wermutstropfen ist die Änderung der Fahrpläne des IC 2370/2371, der letzten Überlebenden der früheren IR-Linie Hamburg–Karlsruhe–Konstanz, der auf der Schwarzwaldbahn aus dem Stundentakt herausfällt. Die Schäden, die durch die Taktverschiebung entstehen, dürften sich aber für viele Reisende in Grenzen halten, weil die Züge bislang schon aus tariflichen Gründen nicht so recht in die ITF-Landschaft gepasst haben. Besonders ärgerlich ist aber der Wegfall der Zu-/Abbringerfunktion zum ICE nach Stuttgart, der jeden einzelnen Fahrgast dringend benötigt.

Gäubahn

Geradezu traditionell bereitete die Gäubahn keine Freude. Bekanntlich wird seit Herbst 2008 wegen der nicht gewährleisteten Dauerfestigkeit der Achsen nicht mehr mit Neigetechnik gefahren. Bis März hatte die DB noch versucht, das Problem auszusitzen und sich auf den lapidaren Hinweis auf Verspätungen bis zu 15 Minuten beschränkt. Dann wurde ein Notfahrplan eingeführt, der den Zügen die notwendige Fahrzeit gibt und die Kurzwende in Stuttgart aufgibt. Die Stabilisierung des Fahrplans wird mit der

Aufgabe nahezu aller Anschlüsse in Stuttgart erkaufte. Zudem muss wegen Fahrzeugmangels teilweise auch mit IC-Garnituren gefahren werden, die in Singen wegen des Lokwechsels regelmäßig zusätzliche Verspätungen erleiden. Die DB wollte mit weiter verkürzten Wartungsintervallen die Neigetechnik wieder in Betrieb nehmen, was vom EBA aber endgültig abgelehnt wurde.

Bahnhofsmodernisierungen

Der Bahnhof Konstanz bleibt ein Dauerbrenner. Aus verschiedenen Gründen halten die meisten Züge seit Jahr und Tag am Mittelbahnsteig, der nur über schmale Treppen erreicht werden kann. Die Stadt Konstanz ist durchaus bemüht, dem Zustand ein Ende zu setzen. Eine neue Fußgängerbrücke sollte den Bahnsteig mit einem Aufzug erschließen. Die Brücke steht, der Aufzug steht noch aus. Dem Vernehmen nach sollen die Grenzbehörden noch Probleme mit der Vorstellung haben, dass mit einem Aufzug aus der EU ausgereist oder in die EU eingereist werden kann. Immerhin: Der Grenzzaun am Bahnhof teilte das Schicksal der anderen Grenzanlagen zwischen Konstanz und Kreuzlingen und wurde abgebaut.

Nach letztem Stand wird nun der Umbau des Bahnhofs, in welcher Form auch immer, in diesem Jahr begonnen, ebenso wie die vordringliche Sanierung der Seehashaltepunkte. In Böhringen und anderen Haltepunkten hält der Seehas (Einstiegshöhe ca. 55

cm) planmäßig an etwa 5 cm hohen Bahnsteigen, während bei außerplanmäßigen ICE-Halten an einem 38-cm-Bahnsteig Hilfspersonal zum Herausklettern bereit. Als Übergangslösung für Konstanz gelingt es mit dem Fahrplan 2010 endlich, die Seehasen soweit möglich am Hausbahnsteig halten zu lassen.

Internationale Fahrausweise

In tariflicher Hinsicht waren wir im grenznahen Bereich mit der Einführung grenzüberschreitender Fahrausweise im Raum Konstanz/Kreuzlingen geschlagen. Eigentlich eine sinnvolle Sache, dass (Verbund-)Fahrausweise über Staatsgrenzen hinweg erhältlich sind, aber gut gemeint ist oft das Gegenteil von gut gemacht. Der Platz reicht hier nicht aus, um auf die zahlreichen Ungereimtheiten einzugehen. Deswegen verweisen wir an dieser Stelle auf unser Positionspapier, das Sie gerne bei uns anfordern können. Auf ein zweites Schreiben hin haben wir positive Reaktionen erhalten, die uns zuversichtlich stimmen.

Regionalverband Nordschwarzwald

Auch das vergangene Jahr bescherte uns etliche Arbeit. Arbeit, die nicht unbedingt nur als Last, sondern dank etlicher Erfolgserlebnisse auch viel Freude bereitete.

Bevor ich auf unsere Aktivitäten eingehe, eine Anmerkung zum Sachstand Maulbronn-West–Maulbronn-

Stadt: Die Ende 2008 von der AVG erstellte, recht verunglückte Machbarkeitsstudie veranlasste den Gemeinderat der Stadt Maulbronn zum geplanten Ausstieg aus der Finanzierung der Stichstrecke. Inzwischen ist ein begrüßenswerter Sinneswandel eingetreten: Maulbronn wird sich vorerst weiterhin an der Finanzierung beteiligen, somit ist der in den Sommermonaten verkehrende „Klosterstadt-Express“ zunächst gesichert.

Erwähnenswert ist auch, dass inzwischen der Umbau des Pforzheimer Hauptbahnhofs in eine barrierefreie Station in „trockenen Tüchern“ ist. Zu diesem Thema meldeten wir uns, wie auch in der Vergangenheit, öfters zu Wort.

Im Frühsommer führte PRO BAHN Nordschwarzwald eine Fahrgastzählung am neu eingerichteten Bahnhalt Pforzheim-Weißenstein durch: An sieben Tagen zählten wir 92 Züge mit einem Gesamtergebnis von 66 Aus- und 57 Einsteigern. Die überwiegende Mehrzahl resultierte aus dem innerstädtischen Verkehr.

Einige Mühe bereitete uns die Installation eines vernünftigen Wegeleitesystemes zum neuen Bahnhalt Weißenstein. In der Anfangszeit existierte am Zugang zum Bahnsteig sogar ein ausdrückliches Verbotsschild „Befahren und Betreten verboten“.

Wir fügten dem Entwurf des gesetzlich vorgegeben Nahverkehrsplanes der Stadt Pforzheim und des Enzkreis etliche Ergänzungen und weitere Vorschläge hinzu.

Nach jahrelangen intensiven Bemühungen gelang in Zusammenar-

beit mit der Lokalen Agenda Niefern-Öschelbronn die Einführung des innerörtlichen Kurzstreckenfahrtscheins für 60 Cent.

Gemeinsam mit dem Bus & Bahn-Team boten wir im jährlich erscheinenden Veranstaltungskalender des Enzkreises ÖPNV-Erlebnisfahrten an. Eine davon, eine kurze Schienenrundfahrt, demonstrierte das Prinzip des Integralen Taktfahrplans. Für eine ebenfalls angebotene Nordschwarzwald-Tagesrundreise mit dem Ziel Freudenstadt interessierten sich über 200 Personen, obwohl die Teilnehmerzahl auf maximal 20 Reisende begrenzt war.

Im Fahrgastbeirat der Verkehrsbetriebe Pforzheim erwies sich die Arbeit als recht zäh. Abgesehen von internen Schwierigkeiten werden nur wenige der auch von PRO BAHN eingebrachte Vorschläge zügig bearbeitet.

Ein positives Erleben brachte der von uns 2008 in den Nahverkehrsplan des Landkreises eingebrachter Vorschlag zur Einführung einer Monatsnetzkarte, ähnlich der erfolgreichen „Netz 9“-Karte im VPE. Ab März 2009 gilt im VGC ein ähnliches Angebot.

Der neue Verkehrsentwicklungsplan der Stadt Pforzheim erforderte von uns einiges Engagement und vor allem Überzeugungsarbeit. Lothar Faas und Dieter Zaudtke waren als ständige Mitglieder im begleitenden Arbeitsausschuss vertreten. In einer öffentlichen Forumsrunde waren wir als externe ÖPNV-Experten gefragt. Unser Hauptanliegen, eine Ausweitung des Stadtbahnangebotes auf den vorhandenen Strecken durch die Einrichtung weite-

rer Schienenhaltepunkte, Taktverdichtung und ggf. durch den Bau kurzer Anschlussstrecken, wurde in den Plan aufgenommen.

Die neue Fahrkartenautomaten-Generation forderte Dieter Zaudtke, galt es doch, wie auch in der Vergangenheit die neuen „Alleskönner“ an verschiedenen Standorten intensiv zu testen. Mehrere festgestellte Fehler konnten inzwischen behoben werden. Vermutlich sorgen die neuen Automaten auch im neuen Jahr noch für genügend Beschäftigung.

Große Freude bereitete das elfköpfige PRO-BAHN-Kind „Bus & Bahn-Team“: Bei insgesamt 87 Aktivitäten (Vorträge, Automaten Schulungen und Ausflugsfahrten) wurden im letzten Jahr ca. 1800 Teilnehmer gezählt. Dieter Zaudtke ist in das Team fest eingebunden.

Auf der Herbst-Fahrplankonferenz, es war die fünfzigste, wurden langjährige Mitglieder geehrt, u. a. Matthias Lieb, Lothar Faas und Dieter Zaudtke.

Das von uns 2002 vorgeschlagene und zunächst abgelehnte S-Bahn-Konzept Calw–Weil der Stadt wird inzwischen vom Landkreis Calw energisch vorwärts getrieben. Ein von uns in Zusammenarbeit mit dem Verein Württembergische Schwarzwaldbahn (WSB) entwickeltes eilzugartiges Konzept kommt leider nicht zum Zuge. Das Schienenprojekt erforderte zahlreiche Gespräche mit dem WSB und der Landkreisverwaltung.

2009 bot PRO BAHN Nordschwarzwald zwei gut besuchte öffentliche Veranstaltungen an: Am 23. April sprach der Geschäftsführer des Verkehrs-

verbundes Pforzheim-Enzkreis (VPE), Herr Axel Hofsäß zum Thema „VPE — wohin führt die Reise?“ Die zweite Veranstaltung stand unter dem Titel „Verkehrsentwicklungsplan Pforzheim, Chance für Bus und Bahn?!“ Als Referent konnten wir Herrn Bernd Melenthin, Leiter vom Eigenbetrieb Pforzheimer Verkehrsbetriebe (EPV), gewinnen.

Um den Rahmen der Broschüre nicht zu sprengen, soll hiermit die Aufzählung beendet werden.

Der Vorstand von PRO BAHN- Nord-schwarzwald traf sich 2009 zu sechs Sitzungen. Wir möchten uns an dieser Stelle für die positive Zusammenarbeit mit den Verkehrsunternehmen, Verkehrsverbänden, dem WSB, den Kreis- und Gemeindeverwaltungen, dem VCD und den Damen und Herren aus der Politik herzlich bedanken.

Regionalverband Südlicher Oberrhein

Im Oktober 2009 konnte der Regionalverband Südlicher Oberrhein reaktiviert werden. Am 24.10.2009 fand im Café Velo am Freiburger Hauptbahnhof eine Mitgliederversammlung des PRO-BAHN-Regionalverbands Südlicher Oberrhein statt. Unter der Leitung des Landesvorsitzenden Stefan Buhl wählten die anwesenden Mitglieder Benedikt Barth (Freiburg) zum ersten Vorsitzenden. Joachim Barth (Frei-

burg) und Daniel Gaschick (Freiburg) wurden zu stellvertretenden Vorsitzenden gewählt, alter und neuer Kassenswart ist Werner Fischer (Kirchzarten). Damit ist im neuen Vorstand eine gute Mischung aus erfahrenen und jüngeren PRO BAHNern vertreten.

Zu Beginn der Mitgliederversammlung hatte Joachim Barth, PRO BAHNer der ersten Stunde und langjähriger Vorsitzender, einen interessanten und unterhaltsamen Rückblick auf 23 Jahre PRO BAHN Südlicher Oberrhein gegeben. Als anstehende Aufgaben sahen die Mitglieder neben der Begleitung des laufenden Nahverkehrsbetriebs aus der Sicht der Fahrgäste besonders den geplanten Ausschreibungsprozess der Nahverkehrsnetze in Südbaden, der ab 2016 vorgesehen ist.

Auf der Tagesordnung der nächsten Zeit wird auch der viergleisige Ausbau der Rheintalbahn stehen. Zu diesem wichtigen, aber auch brisanten Thema wird der Vorstand bis Februar ein Papier erarbeiten, um die Belange der Fahrgäste stärker in die öffentliche Diskussion rücken zu können.

Nicht nur bei diesem Thema bittet der Vorstand die Mitglieder um Unterstützung der Arbeit des Regionalverbands. Als Herausforderung wurde die große räumliche Ausdehnung des Verbandsgebiets benannt. Der Vorstand wird versuchen, nicht zuletzt durch einen regelmäßigen Rundbrief die Kommunikation in Gang zu halten.

Ihre Ansprechpartner in den Regionalverbänden

RV Region Stuttgart Christian Petersohn, Ödheimer Str. 8, 70437 Stuttgart
Tel.: (0711) 2540-2552 (tagsüber) oder (0711) 847177
E-Mail: C.Petersohn@gmx.net

RV Bodensee-Oberschwaben Stefan Buhl, Kasernenstr. 58, 78315 Radolfzell
Tel.: (07732) 950869 oder (0170) 3077110
E-Mail: stefan.buhl@gmx.com

Regionalgruppe Main-Tauber Christiane Reinhardt, Ratsstraße 17, 97980 Bad Mergentheim-Edelfingen
Tel.: (07931) 8710
E-Mail: Christiane-reinhardt@web.de

Regionalgruppe Hohenlohe Oliver Paul, Alte Straße 2, 74532 Ilshofen-Ruppertshofen
Tel.: (07904) 309
E-Mail: oliver.paul@muswies.de

Regionalverband Mittlerer Oberrhein Norbert Stützle, Grünewaldstr. 46, 76149 Karlsruhe
Tel.: (0721) 707600
E-Mail (stellv. Vorsitzender): gerhard.stolz@web.de

Regionalverband Neckar-Alb Marcel Miny, Grehenbergstr. 42, 72818 Trochtelfingen
Tel.: (07124) 931775 oder (0160) 91755298
E-Mail: mminy@web.de

Regionalverband Nordschwarzwald Dieter Zaudtke, Reuchlinstraße 14, 75223 Niefern-Öschelbronn
Tel./Fax: (07233) 941999
E-Mail: probahn-zaudtke@t-online.de

Regionalverband Rhein-Neckar Andreas Schöber, Holbeinstr. 14, 68163 Mannheim
Tel.: (0621) 411948
E-Mail: pb-rhein-neckar@arcor.de

Ihre Ansprechpartner in den Regionalverbänden

Regionalverband Südlicher Oberrhein Benedikt Barth, Erwinstraße 32, 79102 Freiburg
Tel.: (0761) 55 63 589
E-Mail: ba5554@web.de

Impressum

Herausgeber:

PRO BAHN Landesverband Baden-Württemberg
Kasernenstr. 58
78315 Radolfzell
Tel. 07732/950869
E-Mail: info@bawue.pro-bahn.de
Internet: www.pro-bahn-bw.de

Redaktion und Gestaltung:

Stefan Buhl

Titelbild:

Dieter Zaudtke

Stand: 25.01.2010